



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG

für das Vorhaben

**Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden
Projektabschnitt ESTW Gößnitz
Planfeststellungsabschnitt 4**

km 57,880 - km 62,380

Strecke Leipzig-Connewitz - Hof Hbf (6362)

Vorhabensträger:

**DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig**

**Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Niederlassung Plauen
Referat 31, Bauwerksplanung
Weststraße 73
08523 Plauen**

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Entscheidungen	10
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen	10
A.3.2	Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung	10
A.3.3	Konzentrationswirkung	10
A.4	Nebenbestimmungen und Vorbehalte	11
A.4.1	Vorbehalte	11
A.4.2	Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf	11
A.4.3	Auflagen zum Wasserschutz	13
A.4.4	Auflagen zum Immissionsschutz	14
A.4.5	Auflagen zum Natur- und Artenschutz	19
A.4.6	Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz	21
A.4.7	Auflagen zum Denkmalschutz	22
A.4.8	Auflagen zum Vermessungswesen	22
A.4.9	Auflagen im Interesse Dritter	23
A.5	Entscheidung zu den Stellungnahmen	23
A.5.1	Zurückweisung von Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	23
A.5.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	23
A.5.2.1	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V.	23
A.5.2.2	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	24
A.5.2.3	Bundesnetzagentur	25
A.5.2.4	DB Energie GmbH	26
A.5.2.5	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Ost	26
A.5.2.6	GDMcom GmbH	27
A.5.2.7.	Große Kreisstadt Crimmitschau	30
A.5.2.8	Industrie- und Handelskammer Chemnitz, Regionalkammer Zwickau	32
A.5.2.9	Kreishandwerkerschaft Zwickau	32
A.5.2.10	Landesamt für Archäologie Sachsen	32
A.5.2.11	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	32
A.5.2.12	Landesdirektion Sachsen	33
A.5.2.13	Landratsamt Mittelsachsen, Referat Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung	35
A.5.2.14	Landratsamt Zwickau, Sachgebiet Kreisentwicklung	35
A.5.2.15	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH	41
A.5.2.16	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH	42
A.5.2.17	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH	43
A.5.2.18	Planungsverband Region Chemnitz, Verbandsgeschäftsstelle	44
A.5.2.19	Rettungszweckverband "Südwestsachsen"	46
A.5.2.20	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	46
A.5.2.21	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement	47
A.5.2.22	Stadt Meerane	47
A.5.2.23	Südwestsächsische Netz GmbH	47
A.5.2.24	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH	48
A.5.2.25	Wasserwerke Zwickau GmbH	48
A.5.3	Einwendungen der Betroffenen	49
A.5.3.1	Einwender 1	49
A.5.3.2	Einwender 2	50
A.5.3.3	Einwender 3	52
A.5.3.4	Einwender 4	53
A.5.3.5	Einwender 5	54
A.5.3.6	Einwender 6	55
A.5.3.7	Einwender 7	57
A.5.3.8	Einwender 8	59
A.5.3.9	Einwender 9	60
A.5.3.10	Einwender 10	61
A.5.3.11	Einwender 11	62

A.5.4	Entscheidung zur Stellungnahme der Anhörungsbehörde	63
A.6	Gebühr und Auslagen	63
A.7	Sofortige Vollziehung	63
B	BEGRÜNDUNG	63
B.1	Sachverhalt	63
B.1.1	Vorhabensumfang	63
B.1.2	Verfahrensgang	69
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	73
B.2.1	Rechtsgrundlage	73
B.2.2	Zuständigkeit	73
B.3	Umweltverträglichkeit	73
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	73
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	74
B.3.2.1	Untersuchungsraum	74
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG	74
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG	75
B.3.2.4	Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsprüfung	77
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung	77
B.4.1	Planrechtfertigung	77
B.4.2	Verwaltungsvorschriften	78
B.4.3	Abschnittsbildung	78
B.4.4	Variantenentscheidung	79
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung	80
B.4.6	Wasserhaushalt	80
B.4.6.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen	80
B.4.6.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	80
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	81
B.4.7.1	Rechtliche Grundlagen	81
B.4.7.2	Eingriffsbeschreibung	81
B.4.7.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen	81
B.4.7.4	Bilanzierung	82
B.4.7.5	Ergebnis	83
B.4.8	Gebietsschutz	83
B.4.9	Artenschutz	84
B.4.10	Immissionsschutz	85
B.4.10.1	Baubedingte Lärmimmissionen	85
B.4.10.2	Betriebsbedingte Lärmimmissionen	87
B.4.10.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	89
B.4.10.4	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen	90
B.4.10.5	Ergebnis	90
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	90
B.4.12	Land- und Forstwirtschaft	91
B.4.13	Denkmalschutz	91
B.4.14	Brand- und Katastrophenschutz	91
B.4.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	91
B.4.16	Straßen, Wege und Zufahrten	92
B.4.17	Kampfmittel	93
B.4.18	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	93
B.5	Gesamtabwägung	95
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	95
B.7	Sofortige Vollziehbarkeit	95
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	96

A VERFÜGENDER TEIL

A.1 Feststellung des Plans

Gemäß § 18 AEG¹ in Verbindung mit § 74 Abs. 1 VwVfG² werden auf Antrag der DB Netz AG vom 19.11.2019 (Aktenzeichen: I.NG-SO-S(2)) die Änderungen an der Eisenbahnbetriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes im Rahmen der unter Punkt A.2 genannten Planunterlagen mit den in diesem Beschluss unter Punkt A.3 und A.4 getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Vorbehalten festgestellt.

Das Bauvorhaben liegt in den Gemeinden Stadt Crimmitschau, Stadt Meerane und Ponitz in den Landkreisen Zwickau und Altenburger Land. In der Gemeinde Zschaitz-Ottewig im Landkreis Mittelsachsen ist im landschaftspflegerischen Begleitplan eine Ökokontomaßnahme vorgesehen. Im Bereich des Freistaates Thüringen sind keine baulichen Änderungen geplant.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die Änderung der Eisenbahnüberführung Gistige am km 58,926, die Änderung der Eisenbahnüberführung Pleiße Flur Gosel am km 59,382, die Änderung der Straßenüberführung Leipziger Straße (S 54) am km 59,836 einschließlich des Knotenpunktes Ponitzer/Leipziger Straße, die Änderung der Eisenbahnüberführung Paradiesbach (Weg) am km 60,945, die Änderung der Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße am km 61,780, die Gleisanhebungen im Bereich der Brückenerneuerungen, die Anpassung des Schutzschichtensystems im Bereich der Brückenerneuerungen, die Dammstabilisierungsmaßnahmen zum Schutz gegen Hochwasser, der Neubau von Zufahrten bzw. Zugängen für die Rettungswege, die Erneuerung der Signal- und Oberleitungsanlage einschließlich Kabeltiefbau und der Neubau von Lärmschutz- und Stützwänden sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne.

Zur näheren Erläuterung wird auf die Darstellungen in den nachfolgend aufgeführten Planunterlagen und auf Punkt B.1.1 verwiesen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen. Planunterlagen, die lediglich den Bestand dokumentieren, und Gutachten dienen nur zur Information und sind somit nicht Gegenstand der Planfeststellung. Der Umfang des Bauvorhabens wird unter Punkt B.1.1 dargestellt und ersetzt im Zweifelsfall den Erläuterungsbericht und die anderen Planunterlagen der Vorhabensträgerin.

Soweit in den Planunterlagen konkrete Termine für die geplante Baudurchführung der Maßnahmen angegeben werden, unterliegen diese grundsätzlich nicht der Planfeststellung.

Anlage Planunterlage

1 Erläuterungsbericht vom 12.11.2019, 58 Seiten

1.1.1 Umleitungskonzept EÜ Paradiesbach vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 2.000*

1.1.2 Umleitungskonzept EÜ Breitscheidstraße vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 2.000*

- 2 Übersichtskarte und -pläne*
- 2.1 Übersichtskarte vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 10.000*
- 2.2.1 Übersichtsplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 2.000*
- 2.2.2 Übersichtsplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 2.000*
- 2.2.3 Übersichtsplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 2.000*
- 3 Lagepläne
- 3.1 Lageplan km 57,148 - 57,937 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 3.2 Lageplan km 57,937 - 58,835 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 3.3 Lageplan km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 3.4 Lageplan km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 3.5 Lageplan km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 3.6 Lageplan km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 4 Bauwerksverzeichnis vom 12.11.2019, 26 Seiten
- 5 Grunderwerbspläne
- 5.1 Grunderwerbsplan km 57,148 - 57,937 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 5.2 Grunderwerbsplan km 57,937 - 58,835 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 5.3 Grunderwerbsplan km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 5.4 Grunderwerbsplan km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 5.5 Grunderwerbsplan km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 5.6 Grunderwerbsplan km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 6 Grunderwerbsverzeichnis vom 12.11.2019, 12 Seiten
- 7 Bauwerkspläne
- 7.1 Eisenbahnüberführungen (EÜ)
- 7.1.1.1 EÜ Gistige km 58,926 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.2.1 EÜ Pleiße Flur Gosel km 59,382, Lageplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.2.2 EÜ Pleiße Flur Gosel km 59,382, Längsschnitt vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.2.3 EÜ Pleiße Flur Gosel km 59,382, Schnitte vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.3.1 EÜ Paradiesbach km 60,945, Lageplan/Schnitte vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.4.1 EÜ Breitscheidstraße km 61,783, Grundriss/Längsschnitt vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.1.4.2 EÜ Breitscheidstraße km 61,783, Querschnitte vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 7.4 Lärmschutz- und Stützwände
- 7.4.2 Lärmschutzwände
- 7.4.2.1 Lärmschutzwand km 60,626 - 61,226 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 200/100
- 7.4.2.2 Lärmschutzwand km 61,530 - 61,912 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 200/100
- 7.4.2.3 Lärmschutzwand km 61,682 - 61,995 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 200/100
- 9 Höhenpläne
- 9.1.1 Gleis Ri. Gößnitz km 57,148 - 57,937 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.1.2 Gleis Ri. Gößnitz km 57,937 - 58,835 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.1.3 Gleis Ri. Gößnitz km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100

- 9.1.4 Gleis Ri. Gößnitz km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.1.5 Gleis Ri. Gößnitz km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.1.6 Gleis Ri. Gößnitz km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.1 Gleis Ri. Lehndorf km 57,148 - 57,937 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.2 Gleis Ri. Lehndorf km 57,937 - 58,835 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.3 Gleis Ri. Lehndorf km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.4 Gleis Ri. Lehndorf km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.5 Gleis Ri. Lehndorf km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 9.2.6 Gleis Ri. Lehndorf km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000/100
- 10 Querschnitte
- 10.1 Querschnitt km 58,400 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.2 Querschnitt km 59,550 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.3 Querschnitt km 60,000 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.4 Querschnitt km 60,083 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.5 Querschnitt km 60,500 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.6 Querschnitt km 61,100 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.7 Querschnitt km 61,400 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.8 Querschnitt km 61,800 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 100
- 11 Baustelleeinrichtungs- und -erschließungspläne (BE-Pläne)
- 11.1 BE-Plan km 57,148 - 57,937 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 11.2 BE-Plan km 57,937 - 58,835 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 11.3 BE-Plan km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 11.4 BE-Plan km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 11.5 BE-Plan km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 11.6 BE-Plan km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 12 Kabel- und Leitungslagepläne
- 12.1 Lageplan km 58,835 - 59,726 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 12.2 Lageplan km 59,726 - 60,522 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 12.3 Lageplan km 60,522 - 61,507 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 12.4 Lageplan km 61,507 - 62,428 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
- 13 Spurplanskizze*
- 14 Trassierungslagepläne*
- 14.1 Erläuterungsbericht Trassierungsentwurf vom 29.03.2018, 5 Seiten*
- 14.2 Lageplan km 57,550 - 57,937 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.3 Lageplan km 57,937 - 58,400 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.4 Lageplan km 58,400 - 58,835 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.5 Lageplan km 58,835 - 59,300 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.6 Lageplan km 59,300 - 59,729 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.7 Lageplan km 59,729 - 60,100 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.8 Lageplan km 60,100 - 60,522 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*

- 14.9 Lageplan km 60,522 - 61,000 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.10 Lageplan km 61,000 - 61,507 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.11 Lageplan km 61,507 - 62,000 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 14.12 Lageplan km 62,000 - 62,428 vom 17.08.2018, Maßstab 1 : 500*
- 15 Landschaftspflegerischer Begleitplan und Artenschutzfachbeitrag
- 15.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - 15.1.1 Erläuterungsbericht vom 13.09.2019, 61 Seiten*
 - 15.1.2 Maßnahmenblätter vom 17.09.2019, 41 Seiten
 - 15.1.3.1 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.2 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.3 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.4 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.5 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.6 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.7 Bestands- und Konfliktplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000*
 - 15.1.3.8 Bestands- und Konfliktplan, Legende vom 12.11.2019*
 - 15.1.4.1 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.2 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.3 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.4 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.5 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.6 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.7 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.8 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.9 Maßnahmenplan vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 1.000
 - 15.1.4.10 Maßnahmenplan, Legende vom 12.11.2019
- 15.2 Artenschutzfachbeitrag vom 13.09.2019, 67 Seiten*
- 16 Umwelt*
 - 16.1 Umweltverträglichkeitsstudie vom 13.09.2019, 64 Seiten*
 - 16.2.1 Bestands- und Konfliktplan, Karte 1 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 5.000*
 - 16.2.2 Bestands- und Konfliktplan, Karte 2 vom 12.11.2019, Maßstab 1 : 5.000*
 - 16.3 Kartierbericht vom 22.08.2019, 29 Seiten*
- 17 Schall und Baulärm*
 - 17.1 Erläuterungsbericht Schallimmissionen vom 04.08.2020, 53 Seiten*
 - 17.2.1 Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, 57 Seiten*
 - 17.2.2 Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, 3 Seiten*
 - 17.3.1 Lageplan vom 31.01.2019, Maßstab 1 : 2.000*
 - 17.3.2 Lageplan vom 04.08.2020, Maßstab 1 : 2.000*
 - 17.3.3 Lageplan vom 04.08.2020, Maßstab 1 : 2.000*
 - 17.4.1 Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen, 63 Seiten*

- 17.4.2 Gebäude mit verbleibenden Ansprüchen auf passive Lärmschutzmaßnahmen
- 17.5.1 Lageplan vom 31.01.2019, Maßstab 1 : 2.000*
- 17.5.2 Lageplan vom 04.08.2020, Maßstab 1 : 2.000*
- 17.5.3 Lageplan vom 04.08.2020, Maßstab 1 : 2.000*
- 17.6 Dokumentation zur Qualitätssicherung von Software nach DIN 45687*
- 17.7 Erläuterungsbericht Baulärm vom 13.09.2019, 35 Seiten*
- 17.7.1 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 1a Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.2 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 1a Beurteilungszeitraum Nacht*
- 17.7.3 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 1b Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.4 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 1b Beurteilungszeitraum Nacht*
- 17.7.5 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 2 Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.6 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 3 Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.7 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 4 Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.8 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 5a Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.9 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 5a Beurteilungszeitraum Nacht*
- 17.7.10 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 5b Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.11 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 6 Beurteilungszeitraum Tag*
- 17.7.12 Lageplan Bauzeitliche Auswirkungen Szenario 6 Beurteilungszeitraum Nacht*
- 17.7.13 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 1a*
- 17.7.14 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 1b*
- 17.7.15 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 3*
- 17.7.16 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 4*
- 17.7.17 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 5a*
- 17.7.18 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 5b*
- 17.7.19 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 6*
- 17.7.20 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 6a*
- 17.7.21 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 6b*
- 17.7.22 Dokumentation der höchsten Fassadenpegel Prognoseszenario 7*
- 18 Erschütterungsgutachten vom 12.09.2019, 96 Seiten*
- 19 Kampfmittel*
- 19.1 Bericht zur Luftbildauswertung vom 28.01.2015, 4 Seiten*
- 19.2 Ergebnis der Luftbildauswertung vom 27.01.2015, Maßstab 1 : 5.000*
- 19.3 Schreiben des Polizeiverwaltungsamtes Sachsen vom 29.10.2014*
- 20 Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 07.12.2018,
40 Seiten und 3 Anlagen*
- 21 Wasser*
- 21.1 Text Entwässerung Bahnanlage, 3 Seiten*
- 21.2 Hydraulische Berechnung, 1 Seite*
- 21.3.1 Hochwasser-Übersichtskarte vom 12.03.2018, Maßstab 1 : 15.000*
- 21.3.2 Hochwasser-Übersichtskarte, Maßstab 1 : 10.000*

- 22 Straßenüberführung Leipziger Straße (S 54) am km 59,834
- 22.1 Erläuterungsbericht vom 12.07.2018, 24 Seiten
- 22.2 Übersichtskarte vom 10.07.2018, Maßstab 1 : 25.000*
- 22.3 Übersichtslageplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 2.500*
- 22.5 Lageplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.6.1 Höhenplan Leipziger Straße vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500/50
- 22.6.2 Höhenplan Ponitzer Straße vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500/50
- 22.7 Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 1.000
- 22.10.1.1 Grunderwerbsplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.10.1.2 Grunderwerbsplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.10.2 Grunderwerbsverzeichnis vom 10.07.2018, 5 Seiten
- 22.11 Regelungsverzeichnis vom 12.07.2018, 21 Seiten
- 22.14.1 Straßenquerschnitt Leipziger Straße vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 50
- 22.14.1 Straßenquerschnitt Ponitzer Straße vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 50
- 22.15 Bauwerksskizzen vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 100
- 22.16.1 Leitungsbestandsplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.16.2.1 Schleppkurvenplan Sattelzug vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.16.2.1 Schleppkurvenplan Lastkraftwagen vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.16.3 Sichtweitenplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.17 Immissionstechnische Untersuchungen*
- 22.17.1 Erläuterungsbericht vom 12.07.2018, 21 Seiten und 4 Anlagen*
- 22.17.2 Berechnungsunterlagen für die Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen*
- 22.17.3.1 Isolphonenkarte Tag vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 1.000*
- 22.17.3.1 Isolphonenkarte Nacht vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 1.000*
- 22.17.4 Schalltechnisches Gutachten gemäß AVV Baulärm vom 27.07.2018,
19 Seiten und 4 Anlagen*
- 22.18 Wassertechnische Untersuchungen vom 12.07.2018, 3 Seiten*
- 22.19.1 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag vom 12.07.2018, 24 Seiten*
- 22.19.2 Bestands- und Konfliktplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500*
- 22.19.3 Maßnahmenübersichtsplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 8.000
- 22.19.4 Maßnahmenplan vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.19.5 Maßnahmenplan E1 vom 12.07.2018, Maßstab 1 : 500
- 22.19.6 Maßnahmenblätter vom 12.07.2018, 9 Seiten
- 22.19.7 Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation, 9 Seiten*
- 22.20.1 Geotechnischer Bericht Brücke vom 01.12.2010, 39 Seiten und 5 Anlagen*
- 22.20.2 Geotechnischer Bericht Straße vom 06.12.2010, 48 Seiten und 4 Anlagen*
- 23 Geotechnische Untersuchung*
- 23.1 Gleiserneuerung rechtes Gleis*
- 23.2 Gleiserneuerung linkes Gleis*
- 23.3 T3.3 EÜ Breitscheidstraße*

- 23.4 EÜ km 58,926 Mühlgraben*
- 23.5 EÜ km 59,382 Pleiße Flur Gosel*
- 23.6 EÜ km 60,945 Paradiesgraben*
- 23.7 EÜ km 61,783 Breitscheidstraße*
- 23.8 BE-Fläche km 59,410*
- 23.9 Böschungsuntersuchung*
- 23.10 Stützwand km 61,830 - 62,035*
- 23.11 Lärmschutzwände*

* nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in den Farben Blau und Magenta kenntlich gemacht (vgl. Punkt B.1.2).

A.3 Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen

Genehmigung gemäß § 36 Abs. 1 WHG³ in Verbindung mit § 26 Abs. 1 SächsWG⁴ für die Errichtung oder wesentliche Änderung baulicher Anlagen über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich.

Genehmigung gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 WHG zur Lagerung von Stoffen in Überschwemmungsgebieten zum Zwecke der temporären Baustelleneinrichtung.

Gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15, 19 Abs. 1 und 3, 57 WHG zur Einleitung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von den Straßenanlagen in oberirdische Gewässer.

Daten für das Wasserbuch:

Einleitstelle Gewässer	Gemarkung Flurstück	Rechtswert Hochwert	Wasserbehörde Wasserrechtsinhaber	Einleit- menge
Einleitpunkt E2 Pleiße (rechts)	Frankenhausen 300	4.528.268 5.634.240	Landratsamt Zwickau Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen	11,7 l/s

A.3.2 Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung

Artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG⁵ und § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG für die Reptilienart Zauneidechse.

A.3.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick

auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

A.4 Nebenbestimmungen und Vorbehalte

A.4.1 Vorbehalte

a) Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, während und nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine Vollzugskontrolle durchzuführen.

A.4.2 Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf

a) Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (VV IBG Infrastruktur), der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

b) Die Lärmschutzwand bahnlinks (Bauwerksverzeichnis Nr. 6.3) ist bis zum Zugang am km 61,534 (Bauwerksverzeichnis Nr. 7.6) zu verlängern.

c) Soweit Bestandteile des Vorhabens keine Betriebsanlagen der Eisenbahn betreffen oder Anlagen bzw. Belange Dritter berühren, sind die Ausführungsunterlagen mit den entsprechenden Fachbehörden, weiteren Trägern öffentlicher Belange bzw. Dritten abzustimmen. Dies gilt auch hinsichtlich der Abstimmungspflichten, die in den Nebenbestimmungen vorgesehen sind, und für die Ausführungsunterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan. Kommt keine Lösung zustande, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Vorhabenträgerin eine abschließende Entscheidung vor.

d) Dieser Planfeststellungsbeschluss entbindet nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren, mit den Medienträgern die erforderlichen Abstimmungsmaßnahmen (Erlaubnischein für Erdarbeiten) zu treffen und dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden. Die bereits übergebenen Lage- und Bestandspläne der Medienträger und deren technische Merkblätter sind in der Ausführungsplanung und der Baudurchführung zu beachten.

e) Wird das festgestellte Bauvorhaben begonnen, muss der Plan insgesamt vollzogen werden. Die Baumaßnahme ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Der Baubeginn ist unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen.

- f) Bei der Planung und Ausführung des Vorhabens ist die Baustellenverordnung zu beachten und die Arbeit auf der Baustelle so zu gestalten, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung geringgehalten wird. Insbesondere sind vor Errichtung der Baustelle ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und Maßnahmen für besonders gefährliche Arbeiten nach den Nummern 1 und 5 Anhang 2 der Baustellenverordnung festzulegen. Dieser Plan hat Aussagen über baustellenspezifische Maßnahmen zu treffen und ist bei wesentlichen Veränderungen während der Ausführungsphase anzupassen.
- g) Vor Beginn der Arbeiten sind die Verantwortlichkeiten der jeweils bei den Bauarbeiten beteiligten Firmen und der jeweiligen Arbeits- und Anlageverantwortlichen eindeutig festzulegen. Es sind Maßnahmen einzuleiten, die eine den Vorschriften gemäße, ausreichende und den hygienischen Standards entsprechende Ausstattung von Sozialräumen auf der Baustelle gewährleisten.
- h) Die Baustelle ist durch eine schriftliche Vorankündigung spätestens zwei Wochen vor Errichtung bei der Landesdirektion Sachsen, Abteilung Arbeitsschutz, 09105 Chemnitz, anzuzeigen, wenn die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf der Baustelle mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang 500 Personentage überschreitet.
- i) Voraussetzung für die Vollsperrung der Straßenüberführung Leipziger Straße (S 54) ist die Realisierung des Ersatzneubaus der Brücke über die Pleiße (BW 3) durch den Straßenbaulastträger.
- j) Baubedingte Verkehrsraumeinschränkungen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Für die zur Baustellenerschließung und als Transportwege genutzten öffentlichen Straßen und Wege sind die geltenden Tonnagebeschränkungen und Beschränkungen der Durchfahrtshöhe zu beachten. Soweit die Benutzung von Straßen unter Überschreitung der Tonnagebegrenzung notwendig sein sollte, ist spätestens vier Wochen vorher bei der zuständigen Behörde eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Soweit Straßen, Wege und Flächen zeitweise für Materialablage, als Baustelleneinrichtung sowie als Zufahrt genutzt werden sollten, sind nach Abschluss der Bauarbeiten die Anlagen zu beseitigen und das Gelände in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Bei allen bauzeitlich genutzten privaten Straßen und Wegen ist vor Beginn der Nutzung eine Beweissicherung vorzunehmen.
- k) Es ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit aller von dem Bauvorhaben berührten, gegenwärtig erreichbaren Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für den Anliegerverkehr gegeben ist. Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Anliegern frühzeitig, jedoch mindestens drei Tage vorher, zur Kenntnis zu geben. Zur Begrenzung möglicher Beeinträchtigungen existierender Zufahrten zu gewerblich genutzten Flurstücken sollen mit den betroffenen Gewerbetreibenden vorab Festlegungen über deren Umfang getroffen werden.

- l) Die Beeinträchtigungen des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahninfrastrukturzugangs sind auf das für die Baumaßnahmen erforderliche Maß zu beschränken.
- m) Während der Bauzeit ist die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen, insbesondere im gesamten Baubereich, zu gewährleisten. Soweit die (Teil-)Sperrung von Zufahrten zu den genannten Einrichtungen unvermeidbar ist, ist dies mit den Verantwortlichen der zuständigen Leitstelle/Rettungswache sowie der örtlich zuständigen Feuerwehr so frühzeitig vor der Sperrung abzustimmen, dass Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können, um die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr sowie des Rettungsdienstes im betroffenen Bereich auch während der Sperrung zu gewährleisten.
- n) Im Baubereich kann eine Kampfmittelbelastung nicht ausgeschlossen werden. Das ausführende Personal ist über den Umgang mit Fundmunition durch einen Befähigungsscheininhaber gemäß § 20 SprengG⁶ zu belehren. Der nächstgelegenen Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle ist unverzüglich mitzuteilen, wenn im Rahmen der Bauausführung Kampfmittel entdeckt werden. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.
- o) Die Fertigstellung des Bauvorhabens und die Erfüllung aller mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilten Nebenbestimmungen sind - unbeschadet der Erfüllung anderer Anzeige- und Mitteilungspflichten - unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Für die Bestandteile des Bauvorhabens, die keine Betriebsanlagen sind, ist die jeweilige Ausführungsplanung mit dem Abstimmungs- bzw. Prüfvermerk der zuständigen Fachbehörde beizufügen.
- p) Die von der Vorhabensträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen werden für verbindlich erklärt. Es wird vorausgesetzt, dass auch die Zusagen aus dem Antragsformular, dem Erläuterungsbericht und den anderen Planunterlagen eingehalten werden und nur zugelassene Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zum Einsatz gelangen. Gesetzliche Bestimmungen und andere Regelwerke wie z. B. Richtlinien gelten unabhängig davon, ob sie in vorliegendem Beschluss erwähnt werden oder nicht.

A.4.3 Auflagen zum Wasserschutz

- a) Sofern bei den Bauarbeiten unvorhergesehen Grundwasser angetroffen wird, ist dies der zuständigen unteren Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen. Den daraufhin ergehenden behördlichen Anordnungen ist Folge zu leisten.
- b) Baumaßnahmen an Gewässern sind so durchzuführen, dass es zu keiner vermeidbaren Beeinträchtigung des Gewässers führt und es insbesondere nicht zu Abschwemmun-

gen in das Fließgewässer und auf abstromig gelegene Flächen kommt. Dies gilt insbesondere auch für im Rahmen der Bauarbeiten erforderlich werdende Aufschüttungen.

c) Die Lagerung von Bau- und Abbruchmaterialien in Gewässern und an deren Ufern ist unzulässig. Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu treffen, die für den Fall, dass Bau- oder Abbruchmaterialien wider Erwarten in das Gewässer gelangen, eine Beräumung längstens innerhalb einer Tagesschicht möglich ist und eine erhebliche Beeinträchtigung des Abflussgeschehens ausgeschlossen ist.

d) Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass auch bei einer sich ändernden Wasserführung etwa infolge eines Starkregenereignisses eine Beeinträchtigung des Gewässers nicht zu besorgen ist.

e) Bei der Gefahr des Eindringens von wassergefährdenden Stoffen in den Boden oder das Grundwasser sind unverzüglich die örtlich zuständige untere Wasserbehörde und die örtlich zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde zu verständigen sowie zwischenzeitlich die erforderlichen Schutzmaßnahmen einzuleiten.

f) Der Hochwasserschutz für das Umgebungsgelände ist in jeder Bauphase in angemessener Weise zu gewährleisten. Die jeweilige Baustelle ist so zu sichern, zu beräumen und zu kontrollieren, dass bei Starkniederschlägen Hochwasserereignisse gefahrlos ablaufen können. Baustelleneinrichtungen sind hochwasserangepasst möglichst außerhalb von überschwemmungsgefährdeten Bereichen zu errichten.

A.4.4 Auflagen zum Immissionsschutz

a) Die Bauarbeiten sind so zu planen und durchzuführen, dass keine erheblichen Belästigungen der Umwelt bzw. der Anwohner durch Lärm, Staub und Abgase auftreten.

b) Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung durch die Baumaßnahmen hervorgerufener Immissionen einen Baulärmverantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG⁷ bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Dieser steht auch von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, der zuständigen Immissionsschutzbehörde und den Anliegern mindestens zwei Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

c) Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise (z. B. durch Pressemitteilungen, Postwurfsendungen, Infor-

mationsveranstaltungen, Anzeigen in örtlichen Tageszeitungen oder Amtsblättern) mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

d) Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die AVV Baulärm zu beachten. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Minderung des Baulärms, insbesondere während der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen, zu treffen, um die Immissionsrichtwerte nicht zu überschreiten. Als Nachtzeit im Sinne der genannten Vorschrift gilt die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr. Einzelne kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen dürfen den Richtwert nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte Anordnungen, insbesondere nach den §§ 24 und 25 BImSchG, treffen, das heißt Maßnahmen zur Verhinderung der Überschreitung der Immissionsrichtwerte anordnen kann; dies schließt auch das Recht zur Stilllegung von Baumaschinen ein.

e) Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV⁸ aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind vor Beginn der Arbeiten vertraglich entsprechend zu verpflichten.

f) Besonders lärmintensive Bauarbeiten sind werktags und während der Tagzeit vorzunehmen. Für die Erfassung der tatsächlich verursachten Baulärmimmissionen und die Beurteilung der Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm sind baubegleitende Messungen nach den Vorgaben der AVV Baulärm durchzuführen. Hierzu wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, zur Ermittlung und Dokumentation der in der Nachbarschaft auftretenden baubedingten Lärmimmissionen vor dem Beginn der Bauarbeiten geeignete Messstellen zu errichten. Die Lage der Messstellen ist in Abhängigkeit vom konkreten Bauablauf durch eine nach § 29b BImSchG bekannt gegebene Messstelle nach Abstimmung mit dem Baulärmverantwortlichen und im Benehmen mit den betroffenen Eigentümern festzulegen. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die ermittelten Daten und Ergebnisse zu dokumentieren, zur Beweissicherung aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich vorzulegen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Fall der verspäteten Vorlage sowie der Vorlage unvollständiger oder inhaltlich nicht zutreffender Daten und Ergebnisse eine Verzögerung des Bauablaufs nicht ausgeschlossen werden kann.

g) Im Bereich des Eisenbahnbauvorhabens sind die folgenden Lärmschutzmaßnahmen gemäß Punkt 3.8 der Baulärmuntersuchung (Planunterlage 17.7) umzusetzen: Die Anwohner/Anlieger sind frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Art und Dauer sowie über Umfang und Unvermeidbarkeit der zu erwartenden Beeinträchtigungen zu informieren. Nachtarbeit sowie die Durchführung von Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind weitestgehend auszuschließen. Rammarbeiten sind ausschließlich am Tag durchzuführen. Die tägliche Einsatzzeit der Baumaschinen ist außerhalb des Sperrpausenbetriebs auf eine Dauer

von 8 Stunden im Zeitraum von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr zu beschränken, dies ist über Auflagen in der Ausschreibung sicherzustellen und durch den Bauunternehmer in der Bauablaufplanung zu berücksichtigen. Es sind dem Stand der Technik entsprechend geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren zu verwenden. Der Auftragnehmer hat nachzuweisen, dass die eingesetzten Baumaschinen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, ergänzt durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen. Es gelten die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV. Auf den Einsatz akustischer Warnsysteme sollte verzichtet werden. Bei der Einrichtung der Baustellen ist darauf zu achten, eine bestmögliche Abschirmung bzw. einen größtmöglichen Abstand stationär betriebener Geräte/Maschinen zur umliegenden schutzwürdigen Bebauung hin zu erreichen. Eine kontinuierliche Überwachung des Baulärms zur Ermittlung erheblicher oder unzumutbarer Belästigungen und die Benennung eines zentralen Ansprechpartners im Sinne eines Baulärmverantwortlichen wird empfohlen. Die Stopfarbeiten ausschließlich sind am Tag durchzuführen.

h) Im Bereich des Straßenbauvorhabens sind die folgenden Lärmschutzmaßnahmen gemäß Punkt 9 der Baulärmuntersuchung (Planunterlage 22.17.4) umzusetzen: Die Arbeitszeit ist auf maximal 8 Stunden am Tag bzw. auf maximal 2 Stunden in der Nacht zu reduzieren. Während der Nachtzeit sind nur Bauarbeiten durchzuführen, die nachweislich nicht in die Tagzeit verlegt werden können. Die gesamte Bauphase ist durch ein geeignetes Baulärmmanagement zu begleiten, z. B. durch turnusmäßige detaillierte Lärmprognosen mit entsprechenden Maßnahmenkonzepten (wenn genaue Bauverfahren, Maschinen und Einsatzzeiten bekannt sind) oder messtechnischer Überwachung der besonders lärmintensiven Bauphasen (Stichprobenmessungen bei Nachtarbeiten). Die auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen. Für die auf der Baustelle zum Einsatz kommenden Geräte ist bereits in den Ausschreibungsunterlagen die Forderung nach lärmarmen Typen aufzunehmen (Einsatz von Maschinen und Aggregaten mit dem Umweltzeichen "Blauer Engel"). Als Baumaschinen sollten solche mit möglichst geringer Leistung gewählt werden. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen; der Auftragnehmer hat bei der Auswahl schalltechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken. Längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lastkraftwagen mit laufendem Motor) sind im Nahbereich der Wohnbebauung zu vermeiden. Lärmintensive Bauarbeiten in Randzeiten (früh und abends) sind zu minimieren. Anlieger sind rechtzeitig über die Baumaßnahmen in Kenntnis zu setzen. Beschwerden sollten ernst genommen werden; entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung (Verringerung der Einsatzzeiten oder Austausch bestimmter Maschinen und Geräte, Einleitung von technischen Maßnahmen zur Lärminderung) sollten geprüft werden, sobald in den späteren Planungsphasen die Informationen über die einzusetzenden Maschinen und technologischen Abläufe vorhanden sind.

i) Die Eigentümer haben bei verbleibenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV

Baulärm einen Anspruch auf eine Entschädigung dem Grunde nach in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches für die Monate April bis September für den Tagzeitraum. Werden die oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel der VDI 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen überschritten, haben die Eigentümer ebenfalls einen Anspruch auf eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach. Bei der Ermittlung der Innenraumpegel ist von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen. Bemessungsgrundlage der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde. Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und der Vorhabenträgerin zustande, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

j) Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind nur noch automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB(A) erreichen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen sich im Abstand von weniger als 1.000 m beidseitig des von der Baumaßnahme betroffenen Gleisabschnittes keine Gebiete im Sinne der Ziffer 3.1.1 c) bis f) der AVV Baulärm befinden (Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind; Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind; Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind; Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten). Der Abstand von 1.000 m reduziert sich, wenn und soweit schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1 c) bis f) der AVV Baulärm im konkreten Fall nachweislich nicht zu erwarten sind, beispielsweise auf Grund von Schallausbreitungshindernissen auf dem Weg von den Signalgebern zu den vorgenannten, schützenswerten Gebieten.

k) Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht genehmigen wird und die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit bei der Kreispolizeibehörde beantragt werden muss.

l) Die Lärmschutzwand bahnlinks (Bauwerksverzeichnis Nr. 6.3) ist bis zum Zugang am km 61,534 (Bauwerksverzeichnis Nr. 7.6) zu verlängern.

m) Den Eigentümern der in der Anlage 4 zur schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.4.1, 17.4.1.a, 17.4.1.b) in der letzten Spalte mit "X" gekennzeichneten Fassadenteilen steht im Rahmen der Lärmvorsorge ein Anspruch auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu. Auch den Eigentümern der in der schalltechnischen Untersuchung zur Straßenplanung (Planunterlage 22.17),

Punkt 6, Tabelle 4, genannten Fassadenteilen steht im Rahmen der Lärmvorsorge ein Anspruch auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu. Die Ansprüche werden dem Grunde nach gewährt. Anspruchsberechtigt sind nur diejenigen Grundeigentümer, bei deren Gebäude die Gebäudeumfassungsteile, insbesondere die Fenster, nicht geeignet sind, die Grenzwerte der 16. BImSchV⁹ einzuhalten. Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV¹⁰. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der VLärmSchR 97¹¹.

n) Die vorstehende Auflage gilt auch für Fassadenteile außerhalb von Gewerbegebieten, wenn in der Anlage 4 zur schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.4.1, 17.4.1.a, 17.4.1.b) in Spalte 21 (PMF mLs LrN) ein Wert ab 60,0 ausgewiesen ist, es sich um Wohnräume handelt, die nachts überwiegend zum Schlafen genutzt werden (Schlaf- und Kinderzimmer), und die Gebäudeumfassungsteile, insbesondere die Fenster, nicht geeignet sind, die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung einzuhalten. Wenn in der Spalte 20 (PMF mLs LrT) zusätzlich ein Wert ab 70,0 ausgewiesen ist, gilt dies für alle Wohnräume.

o) Zur Vermeidung von erhöhten Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind im Bereich nahegelegener Wohnbebauung bei trockener Witterung geeignete Maßnahmen zur Befeuchtung des Baumaterials, wie etwa ein Besprühen mit Wasser, zu ergreifen.

p) Besonders erschütterungsintensive Bauarbeiten sind tagsüber durchzuführen.

q) Bei einer Erschütterungseinwirkung von bis zu 78 Tagen Dauer sind die Anhaltswerte der DIN 4150/2, Tabelle 2, Stufe II (tagsüber - 6 bis 22 Uhr) und der Tabelle 1 (nachts - 22 bis 6 Uhr) für Erschütterungen durch Baumaßnahmen einzuhalten. Bei einer Erschütterungseinwirkung von über 78 Tagen Dauer sind die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150/2 ganztags einzuhalten.

r) Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass durch die Bauarbeiten keine Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150/3 überschreiten.

s) Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z. B. Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen, Ramm- und Abbrucharbeiten) sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Im Bereich besonders nahegelegener Gebäude sind Proberammungen durchzuführen.

t) Baubegleitende Messungen sind bereits am ersten Tag der erschütterungsintensiven Arbeiten durchzuführen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.

u) Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Gegenmaßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens) wiederaufgenommen werden. Dies gilt gleichermaßen für die Durchführung von Proberammungen.

A.4.5 Auflagen zum Natur- und Artenschutz

- a) Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer speziellen (Fachgebiet: Naturschutz) umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung (Stand: Juli 2015)" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabensträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.
- b) Die Aufgaben der umweltfachlichen Bauüberwachung ergeben sich aus dem genannten Umwelt-Leitfaden, den Maßnahmeblättern zu den landschaftspflegerischen Begleitplänen (Planunterlagen 15.1.2 und 22.19.6) und den folgenden Auflagen.
- c) Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind so zu errichten, dass baubedingte Beeinträchtigungen der Vegetationsstrukturen auf ein Minimum reduziert werden. Vorhandener Baumbestand ist - soweit die Planunterlagen keine ausdrücklich abweichende Regelung enthalten - zu erhalten und während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen nach DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" zu schützen.
- d) Der Beginn der Bauarbeiten im bzw. am Gewässer ist gemäß § 14 Abs. 1 Sächs-FischVO¹² gegenüber der Fischereibehörde und dem Fischereiausübungsberechtigten spätestens 21 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
- e) Wenn aus zwingenden Gründen innerhalb der Fischschonzeiten der Bachforelle (*Salmo trutta*), welche nach § 2 Abs. 1 Ziff. 6 SächsFischVO in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April liege, am Paradiesbach und der Pleiße gebaut werden muss, dann ist die Beantragung einer Befreiung vom Verbot des § 14 Abs. 2 SächsFischVO notwendig. Um eine Befreiung nach § 14 Abs. 3 SächsFischVO erteilen zu können, sind geeignete Maßnahmen des Fischschutzes nachvollziehbar darzustellen und umzusetzen.
- f) Im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres ist die Beseitigung von in den Regelungsbereich des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG fallenden Gehölzen untersagt. Ausnahmen sind bei der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu beantragen.
- g) Sollten bei den Bauarbeiten Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten wildlebender Tiere gefunden werden, ist dies der zuständigen unteren Naturschutzbehörde umgehend zwecks Festlegung der weiteren Vorgehensweise mitzuteilen.
- h) Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind umzusetzen.

- i) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Ausgestaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Detail mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. Punkt A.4.2).
- j) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in elektronischer Form im bahneigenen Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) zu erfassen und über die integrierte Schnittstelle in das Sächsische Kompensationsflächenkataster einzupflegen.
- k) Die Umsetzung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes hat - soweit technisch machbar, fachlich sinnvoll und nicht abweichend geregelt - zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme, jedoch spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Baumaßnahme, zu erfolgen. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die zuständige untere Naturschutzbehörde zu informieren.
- l) Gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG wird der Unterhaltungszeitraum für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie folgt festgesetzt:

dauerhaft: E 1

13 Jahre: 013_A, 016_E

5 Jahre: 011_A, 014_A

3 Jahre: 010_A, A 1

Die zuständige untere Naturschutzbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, sind regelmäßig über den Erhalt der Maßnahme zu unterrichten, bis das Entwicklungsziel der Maßnahme sichergestellt ist.

m) Gemäß Vertrag über den Verkauf vorlaufender Kompensationsmaßnahmen vom 26.06.2019 hat die Vorhabensträgerin 21.542,85 Euro für die Ökokontomaßnahme "Umwandlung von Ackerland in Dauergrünland am Burgberg Zschaitz" an den Staatsbetrieb Zentrales Flächenmanagement Sachsen, Hoyerswerdaer Straße 18, 01099 Dresden, zu zahlen. Die Zahlung ist vor der Durchführung des Eingriffs zu leisten. Der genannte Vertrag ist der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Mittelsachsen zur Kenntnis zu geben.

n) Die zuständige untere Naturschutzbehörde ist bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie ist hierzu rechtzeitig zu laden. Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme ist der genannten Behörde die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen vorzulegen. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und ob die genannte Behörde an dem Termin teilgenommen hat.

o) Nach Abschluss der Arbeiten ist die Baustelle zu beräumen und die Geländeoberfläche entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wiederherzustellen.

A.4.6 Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz

- a) Diese Entscheidung entbindet die Vorhabensträgerin nicht von ihren Pflichten, die ihr hinsichtlich der Verwertung bzw. Beseitigung anfallenden Abfalls im Rahmen des Nachweisverfahrens nach dem KrWG¹³ und der NachwV¹⁴ in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen obliegen.
- b) Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien ist ein Konzept zu erstellen. Über dessen Inhalt ist mit der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde das Benehmen herzustellen.
- c) Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Behörde eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und den verantwortlichen Bauleiter benennen.
- d) Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.
- e) Insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen usw. ist auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen. Ist dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar, sind beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen so frühzeitig der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde anzuzeigen, dass diese gegebenenfalls Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen kann. Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen wird, hat eine gegebenenfalls erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen; die Basisfläche ist mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der betreffenden Flächen sind Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.
- f) Der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub ist vor Verrottung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.
- g) Der Unterboden ist getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.
- h) Es ist dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlämmung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

- i) Ergeben sich im Rahmen der Bauvorbereitung oder Bauausführung Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen (z. B. altlastenrelevante Sachverhalte), sind diese unverzüglich der unteren Bodenschutzbehörde des betroffenen Landkreises mitzuteilen. Auf Verlangen sind dieser alle notwendigen Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen.
- j) Nicht verwertbarer Bodenaushub und mineralische Materialien sind anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 KrWG zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist in diesem Fall nicht zulässig.

A.4.7 Auflagen zum Denkmalschutz

- a) Bei allen Flächen, in denen Bodeneingriffe vorgesehen sind, müssen vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie archäologische Grabungen durchgeführt werden. Auftretende Befunde und Funde sind sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren.
- b) Die Zerstörung, Beseitigung, Entfernung, Versetzung oder sonstige Beeinträchtigung eines Kulturdenkmales einschließlich seines Erscheinungsbildes ist unzulässig.
- c) Die bauausführenden Firmen sind darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgesamtheiten, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde), unverzüglich, das heißt ohne schuldhaftes Zögern, der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Archäologie anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle - soweit die zuständige Landesbehörde für den Denkmalschutz die Fundstelle nicht früher freigibt - bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.
- d) Sollte in besonderen Fällen die Einhaltung der Frist von vier Tagen nicht möglich sein, ist dies unter Angabe von Gründen dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich eine abschließende Entscheidung vor.

A.4.8 Auflagen zum Vermessungswesen

- a) Vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken dürfen nicht verändert, beschädigt, in ihrer Lage verändert oder in ihrer Erkennbarkeit und Verwendbarkeit eingeschränkt werden. Grenzpunkte sind gegebenenfalls vor der Baumaßnahme durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur sichern zu lassen.
- b) Über die Lage von Raumbezugs- und Höhenfestpunkten der Landesvermessung sind entsprechende Informationen beim Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen einzuholen.
- c) Bei Änderung der Nutzung eines Flurstückes ist die Aufnahme des veränderten Zustandes in das Liegenschaftskataster unverzüglich zu veranlassen.

A.4.9 Auflagen im Interesse Dritter

- a) Alle während der Bauausführung nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme in Abstimmung mit den Eigentümern und Pächtern in den ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zu versetzen, dies gilt auch für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme 012_A.
- b) Die im Baubereich befindlichen Kabel und Leitungen dürfen, soweit die festgestellten Planunterlagen eine Veränderung nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger nicht verändert oder überbaut werden. Die der Vorhabensträgerin bereits übergebenen Lage- und Bestandspläne der Medienträger sowie deren Merkblätter sind in der Ausführungsplanung und der Baudurchführung zu beachten.
- c) Im Baubereich befinden sich auch Kabel und Leitungen der Vorhabensträgerin und ihrer Tochterunternehmen.
- d) Die Hinweise und Schutzanweisungen der DB Energie GmbH (vgl. Punkt A.5.2.4), der Deutsche Telekom Technik GmbH (vgl. Punkt A.5.2.5), der GDMcom GmbH (vgl. Punkt A.5.2.6), der Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (vgl. Punkt A.5.2.15), der Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (vgl. Punkt A.5.2.16 und A.5.2.17), der Südwestsächsische Netz GmbH (vgl. Punkt A.5.2.22), der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH (vgl. Punkt A.5.2.24) und der Wasserwerke Zwickau GmbH (vgl. Punkt A.5.2.25) sind bei der weiteren Planung und Realisierung der Maßnahme zu beachten.

A.5 Entscheidung zu den Stellungnahmen

A.5.1 Zurückweisung von Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die von der Vorhabensträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen wurden für verbindlich erklärt (vgl. Punkt A.4.2). Die weiteren Forderungen und Einwendungen der Verfahrensbeteiligten werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Folgende Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen gaben Hinweise, Anregungen und stellten Bedingungen, über die keine Einigung im Anhörungsverfahren erzielt werden konnte und nachfolgend entschieden wird:

A.5.2.1 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V. Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz Schreiben vom 04.05.2020

Einige artenschutzrechtliche Bedenken würden durch die vorgelegten Unterlagen jedoch noch nicht vollständig ausgeräumt, weshalb man folgende Hinweise gebe, um Verstöße gegen § 44 BNatSchG zu vermeiden:

Bei möglichen Fällungen bzw. Gehölzrückschnitt könnten Niststandorte betroffen sein. Es

werde nicht klar, welche Schritte die ökologische Baubegleitung zum Brutvogelschutz unternehmen werde. Da im Untersuchungsraum 41 Vogelarten, davon 12 gefährdete Arten, angetroffen würden, seien gerade bei diesen sicherzustellen, dass im räumlichen Zusammenhang entweder natürliche Ausweichbrutstätten vorhanden seien oder artangepasste künstliche Nisthilfen zur Verfügung gestellt würden.

Die größte Betroffenheit von Verbotstatbeständen liege bei der Zauneidechse vor, welche im Baugebiet syntop mit Blindschleiche und Ringelnatter vorkomme. Zauneidechsen seien streng geschützt und in Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Anlage eines Ausweichhabitates und ein Umsetzen der Tiere würden grundsätzlich für geeignet gehalten. Nicht klargeworden sei, ob und wenn ja wer und wie lange die Ausweichfläche pflege, denn die Fläche müsse von Vegetation großteils freigehalten werden.

Weiterhin sollte beim Einsammeln und Umsetzen der Tiere darauf geachtet werden, dass sie eine enge Quartierbindung aufweisen würden und oft mehrere Individuen gleichzeitig einen Unterschlupf nutzen.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme wie folgt erwidert:

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Kartierungsunterlagen könne nur eine Momentaufnahme abgebildet werden. Der Bauzeitpunkt sei erst Jahre später, wo bestehende Nester aufgegeben oder sich neue Nester gebildet haben können. Bei zu fällenden Gehölzen sei gemäß Maßnahme 005_VA des landschaftspflegerischen Begleitplanes eine vorherige Prüfung auf etwaige vorkommende Brutstandorte vorzunehmen. Bei etwaigen Funden werde in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine fallbezogene Lösung gefunden. Dies umfasse auch die angegebenen Lösungsvorschläge (Nisthilfen).

Der Hinweis zur Zauneidechse werde beachtet. Genaue Angaben zur Pflege der Maßnahmenflächen würden in der Ausführungsplanung festgelegt. Vor Baubeginn werde eine geeignete Firma durch die Vorhabenträgerin beauftragt, die sich um die bauzeitliche Pflege kümmere.

Die Vorhabenträgerin wird sich entsprechend ihrer Zusage im Rahmen der weiteren Planung mit der unteren Naturschutzbehörde abstimmen und auch eine bauzeitliche Pflege der Maßnahmenflächen absichern. Sollten bei den Bauarbeiten Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten wildlebender Tiere gefunden werden, wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben, dies der zuständigen unteren Naturschutzbehörde umgehend zwecks Festlegung der weiteren Vorgehensweise mitzuteilen (vgl. Punkt A.4.5).

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

**A.5.2.2 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Fontainengraben 200, 53123 Bonn
Schreiben vom 27.02.2020 (45-60-00/VII-057-20-PFV)**

Die Belange der Bundeswehr seien in Bezug auf militärisch relevante Verkehrsinfrastruktur

betroffen. Die Straßenüberführung der S 54 / Leipziger Straße sei Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens. Das Brückenbauwerk sei gemäß Rahmenvereinbarung über die Einstufung und Bemessung von Straßenbrücken nach militärischen Lastenklassen (MLC) zwischen dem Freistaat Sachsen und dem BMVg vom 10.03.1997 nach STANAG 2021 in MLC einzustufen.

Die Unterlagen zur Einstufung des Brückenbauwerks sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahme sei, unter Angabe der auftretenden Einschränkungen während der Bauphase, an das Logistikzentrum der Bundeswehr, Abteilung Verkehr und Transport, Dezernat Verkehrsführung, Sachgebiet MILGeo, Anton-Dohrn-Weg 59, 26389 Wilhelmshaven (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme), zu übersenden.

Entscheidung: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass eine Einstufungsberechnung nach STANAG 2021 im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt und dass die Unterlagen zur Einstufung des Brückenbauwerks sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahme übermittelt werden. Während der Baumaßnahme ist mit einer Vollsperrung für den Straßenverkehr zu rechnen.

Die Forderungen und Hinweise haben sich damit erledigt.

A.5.2.3 Bundesnetzagentur
Postfach 80 01, 53105 Bonn
Schreiben vom 13.02.2020 (10.030-F-20-813)

Im Punkt 10 des Erläuterungsberichts der DB Netz AG würden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf weitere Rechte und Belange dargelegt. Die Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr und die Netzzugangsrechte der Zugangsberechtigten nach § 10 Abs. 2 ERegG würden dort jedoch nicht erörtert.

Es stelle sich daher die Frage, ob die Belange des diskriminierungsfreien Eisenbahninfrastrukturzugangs bei der Planung der Baumaßnahme erkannt und berücksichtigt worden seien. Im Hinblick auf einen diskriminierungsfreien Eisenbahninfrastrukturzugang sei darauf zu achten, dass Strecken(voll)sperrungen auf das erforderliche Maß beschränkt blieben und nach Möglichkeit zumindest ein eingeschränkter Zugverkehr (z. B. durch eingleisigen Streckenbetrieb) ermöglicht werde.

Besondere Bedeutung habe bei Bauvorhaben der DB Netz AG deren Richtlinie 402.0305 (Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren) des netzzugangsrelevanten Regelwerks. Die Regelungen der genannten Richtlinie "Fahren und Bauen" seien einzuhalten und die betreffende Baumaßnahme rechtzeitig und ordnungsgemäß mit den Zugangsberechtigten abzustimmen.

Man bitte daher im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens dafür Sorge zu tragen, dass die Beeinträchtigungen des Eisenbahnverkehrs und des Eisenbahninfrastrukturzugangs durch die betreffende Baumaßnahme auf das erforderliche Maß beschränkt bleibe. Zudem sei zu beachten, dass die vorliegende Baumaßnahme nach Möglichkeit nicht

parallel zu Baumaßnahmen auf anderen Eisenbahnstrecken liege, die als Umleitungsstrecke für die hier zu betrachtende Eisenbahnstrecke dienen.

Darüber hinaus sei dem Erläuterungsbericht nicht zu entnehmen, ob sich insbesondere durch die ESTW-Baumaßnahme bzw. ESTW-Anbindung des betreffenden Streckenabschnitts die betrieblich-technischen Anforderungen an das auf der Strecke einzusetzende Rollmaterial erhöhen würden.

Durch gegebenenfalls höhere technische Anforderungen an das Rollmaterial bzw. durch die Baumaßnahme ausgelöste Einsatzverbote bestimmter (insbesondere älterer) Eisenbahnfahrzeuge könne es zu Beeinträchtigungen des Netzzugangsanspruchs der Zugangsberechtigten kommen.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.4 DB Energie GmbH Brandenburger Straße 16 b, 04103 Leipzig Schreiben vom 19.02.2020 (I.ET-O-SO 1)

Zwischen km 58,4 und 58,5 kreuze die Bahnstromleitung 309 (Masten 12023-12024). Im Plan sei die Kreuzung eingezeichnet worden, aber es seien keinerlei Angaben ausgewiesen. Im Zuge der Baumaßnahmen an der Ausbaustrecke müsse der Kreuzungsnachweis abgefordert und entsprechend revidiert werden.

Für die Baumaßnahme seien Erlaubnisscheine für Erdarbeiten bei der DB Energie GmbH einzuholen und diese Bahnstromleitungskreuzung sei explizit anzufragen. Die Sicherheitsabstände zur 110 kV-Bahnstromleitung dürften zu keinem Zeitpunkt unterschritten werden und die Schutzstreifen dürften nicht eingeschränkt werden.

Auszüge aus der Ausführungsplanung für die neue Oberleitungsanlage seien im Kreuzungsbereich als Information zu übergeben.

Die Abschaltungen in der Oberleitungsanlage sei mit der Schaltleitstelle (I.ETB 15) abzustimmen.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.5 Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Ost Kärnerstraße 66, 04288 Leipzig Schreiben vom 25.06.2020 (PTI 13)

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte im Sinne von § 68 Abs. 1 TKG - habe die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Gemäß Regelungsverzeichnis lfd. Nr. 35.2 werde die Telekom ihre Telekommunikationslinie umverlegen. Man habe dann keine Einwände gegen die Planungsabsichten, wenn für

die Telekom die erforderlichen Unterhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen an ihrem Telekommunikationsnetz jederzeit möglich sei.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden würden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich sei. Insbesondere müssten Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und gegebenenfalls mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden könnten. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Man bitte der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, dass diese für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und abzustimmen habe, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. der Telekom rechtzeitig eingeleitet werden könnten. Für die Baumaßnahmen benötige man eine Vorlaufzeit von vier Monaten.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabenträgerin erledigt.

A.5.2.6 GDMcom GmbH
Maximilianallee 4, 04129 Leipzig
Schreiben vom 19.02.2020 (01554/20)

Ferngas Netzgesellschaft mbH

Im angefragten Bereich befänden sich die folgenden Anlagen der Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen). Die Anlagen würden in der Regel mittig im angegebenen Schutzstreifen liegen:

Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifen	Zuständigkeit
Erdgasleitung (EGL)	401	800	8,00 m	STREICHER Tief- und Ingenieurbau Jena GmbH & Co. KG
Steuerkabel (Stk) (im Schutzstreifen der EGL 401)	40306a	nicht relevant	1,00 m	Thüringer Netkom GmbH, Bereich Kundenservice
Kabelschutzrohranlage (KSR) mit einliegenden LWL-Kabeln (im Schutzstreifen der EGL 401)	KSR mit LWL	nicht relevant	2,00 m	Thüringer Netkom GmbH, Bereich Kundenservice

Die derzeitige ungefähre Lage dieser Anlagen sei den übergebenen Planunterlagen zu entnehmen. Die Angaben zur Lage der Anlagen seien so lange als unverbindlich zu betrachten, bis die tatsächliche Lage in der Örtlichkeit unter Aufsicht des zuständigen Dienstleisters (Kontaktaten in der Originalstellungnahme) festgestellt wurde.

Bei der weiteren Vorbereitung und späteren Ausführung des Vorhabens sei die Schutzanweisung "FG Merkblatt M-2.1 zum Schutz unterirdischer Gasleitungen und Armaturen, Mess-, Signal-, Steuer- und Datenkabel" zu beachten und einzuhalten.

Die EGL 401 mit Steuerkabel im Kabelschutzrohr mit Lichtwellenleiter kreuzten die Bahnstrecke bei km 59,587 im Kabelschutzrohr. Ein tiefbautechnischer Eingriff sei an dieser Stelle nicht vorgesehen. Die vorhandenen Mess- und Hinweissäulen seien während der Ausführung der Baumaßnahmen mit geeigneten Mitteln zu schützen.

Die geplante Baustraße lfd. Nr. 42.2 kreuze die Anlagen der Ferngas Netzgesellschaft mbH. Überfahrten über die Anlagen seien rechtwinklig zu gestalten. Es seien Sicherungsmaßnahmen im Bereich der Überfahrten (z. B. Geotextil und Aufschotterung, Stahlplatten o. ä.) vorzusehen. Die Art der Sicherung sei vor Ort je nach vorgefundener Tiefenlage mit dem zuständigen Dienstleister (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme) abzuklären.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bereich des Schutzstreifens seien so zu gestalten, dass dieser jederzeit ohne Einschränkungen begehbar, befahrbar und sichtbar sei. Niveauänderungen des Geländes oder Anpflanzungen im Schutzstreifen der Ferngasleitung seien unzulässig.

Die Vorhabenträgerin sei zu beauftragen, alle Arbeiten mit dem Anlagenbetreiber abzustimmen, damit die öffentliche Sicherheit und die Versorgungsaufgaben nicht beeinträchtigt oder gefährdet würden.

Die Abstimmung zur Ausführung jeglicher Arbeiten habe so zu erfolgen, dass durch den Bauausführenden über das BIL-Portal die verschiedenen Arbeiten rechtzeitig - also mindestens sechs Wochen vor dem beabsichtigten Baubeginn - mit den Ausführungsunterlagen zur Stellungnahme einzureichen seien.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

ONTRAS Gastransport GmbH

Im angefragten Bereich befänden sich die folgenden Anlagen der ONTRAS Gastransport GmbH und der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG. Die Anlagen würden in der Regel mittig im angegebenen Schutzstreifen liegen:

Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifen	Zuständigkeit
Ferngasleitung (FGL)	32	500	8,00 m	ONTRAS Gastransport GmbH, Instandhaltungsbereich Niederhohndorf
Ferngasleitung (FGL) stillgelegt	32.11	200	3,00 m	ONTRAS Gastransport GmbH, Instandhaltungsbereich Niederhohndorf

Steuerkabel (Stk)	2308	nicht relevant	1,00 m	GDMcom GmbH, Service KGT Mitte/Süd, Leipzig
Kabelschutzrohranlage (KSR) mit einliegenden LWL-Kabeln der GasLINE (im Schutzstreifen der FGL 32)	KSK mit LWL	nicht relevant	2,00 m	GDMcom GmbH, Service KGT Mitte/Süd, Leipzig

Die derzeitige ungefähre Lage dieser Anlagen sei den übergebenen Planunterlagen zu entnehmen. Bestandsunterlagen zu eventuell vorhandenen stillgelegten Anlagen würden nicht vorliegen. Bei stillgelegten Anlagen seien in Abstimmung mit ONTRAS Abweichungen von den Regelungen und Vorschriften der übergebenen Schutzanweisung möglich.

Die Angaben zur Lage der Anlagen seien so lange als unverbindlich zu betrachten, bis die tatsächliche Lage in der Örtlichkeit unter Aufsicht des zuständigen Betreibers/Dienstleisters (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme) festgestellt wurde. Erforderliche Suchschachtungen seien in Handschachtung auf eigene Kosten durchzuführen.

Bei der weiteren Vorbereitung und späteren Ausführung des Vorhabens sei die Schutzanweisung "Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Anlagen der ONTRAS Gas-transport GmbH" zu beachten und einzuhalten.

Die FGL 32 mit Steuerkabel und Lichtwellenleiter der GasLINE kreuzten die Bahnstrecke bei km 58,722 im Mantelrohr bzw. Kabelschutzrohr. Ein tiefbautechnischer Eingriff sei an dieser Stelle nicht vorgesehen. Die vorhandenen Mess- und Hinweissäulen seien während der Ausführung der Baumaßnahmen mit geeigneten Mitteln zu schützen.

Die FGL 32.11 kreuzte die Bahnstrecke bei km 60,87. Im Bereich der stillgelegten FGL 32.11 sei der Neubau einer Lärmschutzwand vorgesehen. Die stillgelegten Anlagen könnten im Bedarfsfall in Abstimmung mit dem zuständigen Betreiber ausgebaut werden.

Die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft im Bereich des Schutzstreifens seien so zu gestalten, dass dieser jederzeit ohne Einschränkungen begehbar, befahrbar und sichtbar sei. Niveauänderungen des Geländes oder Anpflanzungen im Schutzstreifen der Ferngasleitung seien unzulässig.

Die Vorhabenträgerin sei zu beauftragen, alle Arbeiten mit dem Anlagenbetreiber abzustimmen, damit die öffentliche Sicherheit und die Versorgungsaufgaben nicht beeinträchtigt oder gefährdet würden.

Die Abstimmung zur Ausführung jeglicher Arbeiten habe so zu erfolgen, dass durch den Bauausführenden über das BIL-Portal die verschiedenen Arbeiten rechtzeitig - also mindestens sechs Wochen vor dem beabsichtigten Baubeginn - mit den Ausführungsunterlagen zur Stellungnahme einzureichen seien.

Die GDMcom sei nur für einen Teil der Anlagen der GASLINE für eine Auskunft zuständig. Im angefragten Bereich müsse gegebenenfalls mit weiteren Anlagen bzw. Planungen der GASLINE bzw. anderer Anlagenbetreiber gerechnet werden. Sofern nicht bereits erfolgt,

seien weiterer Auskünfte über <https://portal.bil-leitungsauskunft.de/login> einzuholen.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

A.5.2.7. Große Kreisstadt Crimmitschau
Postfach 1139, 08441 Crimmitschau
Schreiben vom 15.04.2020 (B 61)

Voraussetzung für die Vollsperrung der Straßenüberführung Leipziger Straße (S 54) sei die Realisierung des Ersatzneubaus der Brücke über die Pleiße (BW 3) im Nahbereich der Straßenüberführung Leipziger Straße durch den Straßenbaulastträger, damit die Zuwegung aus Richtung West ohne Lasteinschränkung gegeben sei.

Entsprechend des Grunderwerbsverzeichnisses seien insgesamt zehn Flurstücke im Eigentum der Stadt Crimmitschau von der Baumaßnahme betroffen. Bei dem Flurstück 72/3 der Gemarkung Leitelshain handele es sich um eine Grünfläche am Bahndamm im Bereich der Kitscherstraße, welches im Zuge eines Verkaufes oder Flächentausches an die Deutsche Bahn übergehen sollte. Das Flurstück 345/1 der Gemarkung Frankenhausen stehe nicht in der Verfügungsbefugnis der Stadt Crimmitschau, sondern im "Eigentum des Volkes, Rechtsträger Rat der Stadt Crimmitschau". Die Stadt habe hierfür keine Vermögenszuordnung beantragt, da keine Anspruchsgrundlage bestanden habe. Es sollte geprüft werden, ob eine direkte Zuordnung dieser Fläche von der Zuordnungsbehörde an die Deutsche Bahn erfolgen könne.

Für die Straßenüberführung Leipziger Straße (S 54) bestehe seitens des Baubetriebsamtes der Stadtverwaltung Crimmitschau die Forderung, dass für die Straßenbeleuchtung in diesem Bereich drei Leerrohre verlegt werden müssten. Dazu seien bereits Abstimmungen mit dem zuständigen Planungsbüro erfolgt.

Auf dem Maßnahmenblatt Nr. 016_E des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 15.1.2) sei eine falsche Bezeichnung des genannten Flurstücks vorgenommen worden. Statt Flurstück 515/15 Gemarkung Wahlen müsse es Flurstück 315/15 Gemarkung Wahlen heißen.

Die Unterlage 17 enthalte die Untersuchung zu betriebsbedingten Schallimmissionen für den Planfeststellungsabschnitt. Die Stadtverwaltung Crimmitschau gebe den Hinweis, dass auf dem Gelände Amselstraße 21, 08451 Crimmitschau, ein Rückbau der Industriebrache für den Zeitraum 2020/2021 vorgesehen sei. Dies betreffe die Flurstücke 89/a, 89/3 und 89/4 Gemarkung Leitelshain.

Weiterhin sei anhand der Lagepläne zu den Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen festgestellt worden, dass die neu errichtete Seniorenresidenz "Zum Tuchmacher" mit 120 Heimplätzen auf den Flurstücken 1157/5 und 1157/6 der Gemarkung Crimmitschau, Kitscherstraße 34, sowie die neu errichteten Eigenheime der Kitscherstraße 48 (Flurstück 1129/16 Gemarkung Crimmitschau), der Wilhelm-Stolle-Siedlung 9a (Flurstück

366/25 Gemarkung Frankenhausen), der Wilhelm-Stolle-Siedlung 9b (Flurstück 366/26 Gemarkung Frankenhausen), der Wilhelm-Stolle-Siedlung 10a (Flurstück 366/22 Gemarkung Frankenhausen), der Wilhelm-Stolle-Siedlung 10b (Flurstück 366/23 Gemarkung Frankenhausen), der Feldstraße 8 (Flurstück 445/c Gemarkung Leiteishain) in diese Prüfung nicht einbezogen worden seien. In diesem Zusammenhang bitte die Stadtverwaltung Crimmitschau um Aktualisierung der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen im gesamten Planfeststellungsabschnitt.

Die nicht mehr benötigten Anlagen (Gleise, Bohlen, Schotter usw.) seien umweltgerecht auf entsprechende Deponien zu entsorgen. Hierzu seien mit dem Umweltamt des Landkreises Zwickau, Sachgebiet Abfall, Altlasten und Bodenschutz, Abstimmungen zu treffen.

Zu eventuelle Leitungsverlegungen bzw. Beseitigungen der im Baubereich vorhandenen Versorgungsleitungen seien Absprachen mit den zuständigen Versorgungsträgern zu führen.

Entscheidung: Der vollständige Erwerb des Flurstückes 72/3 der Gemarkung Leitelshain durch die Vorhabensträgerin und die Zuordnung des Flurstückes 345/1 der Gemarkung Frankenhausen auf die Vorhabensträgerin sind für die Realisierung des Vorhabens nicht erforderlich und auch nicht sinnvoll, da sich ausweislich der Grunderwerbspläne auf dem Flurstück 72/3 eine Einzäunung und auf dem Flurstück 345/1 eine Trafostation befindet.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Verlegung von zwei weiteren Leerrohren DN 75 in der Ausführungsplanung zu prüfen, im Punkt 8.3 des Regelungsverzeichnisses (Planunterlage 22.11) ist bisher ein Leerrohr DN 90 enthalten, was den bisherigen Abstimmungen entspricht.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Flurstücksnummer auf dem Maßnahmenblatt Nr. 016_E zu korrigieren.

Der Rückbau der Industriebrache auf den Flurstücken 89/a, 89/3 und 89/4 der Gemarkung Leitelshain wird keine Auswirkungen auf die schalltechnischen Berechnungen haben, wenn die Gebäude an der Amselstraße erhalten bleiben.

Die Vorhabensträgerin hat die schalltechnische Untersuchung geändert (vgl. Punkt B.1.2). Die genannten Gebäude befinden sich in der ergänzenden Planunterlage 17.2.1a.

Das Landratsamt Zwickau wurde am Verfahren beteiligt. Auf die Entscheidung zur Stellungnahme der unteren Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzbehörde wird verwiesen. Das gilt auch für die von der Baumaßnahme betroffenen Versorgungsträger.

Die diesbezüglichen Forderungen und Hinweise haben sich damit erledigt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

A.5.2.8 Industrie- und Handelskammer Chemnitz, Regionalkammer Zwickau
Postfach 200 857, 08008 Zwickau
Schreiben vom 23.04.2020

Die Baumaßnahmen und damit einhergehende Straßensperrungen bzw. Umleitungen des Verkehrs seien so kurz wie möglich zu halten. Insbesondere betroffene Unternehmen seien über Detailplanungen und ihre spezielle Betroffenheit in der weiteren Planungsfolge und während des Baus rechtzeitig zu informieren, um entsprechende Dispositionen zu ermöglichen.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

A.5.2.9 Kreishandwerkerschaft Zwickau
Katharinenstraße 27, 08056 Zwickau
Schreiben vom 11.02.2020

Sollten Grundstücke und Gebäude von Handwerksbetrieben betroffen sein, sei dies entsprechend zu berücksichtigen. Sollten sich im Laufe des Planverfahrens Änderungen der derzeitigen Nutzung erforderlich machen, sei adäquaten Ersatz für die betroffenen Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

Entscheidung: Änderungen der derzeitigen Nutzung sind nicht vorgesehen. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

A.5.2.10 Landesamt für Archäologie Sachsen
Zur Wetterwarte 7, 01109 Dresden
Schreiben vom 19.02.2020 (2-7051/13/144-2020/4580)

Bei allen Flächen, in denen Bodeneingriffe vorgesehen seien, müssten vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie archäologische Grabungen durchgeführt werden. Auftretende Befunde und Funde seien sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren.

Der Bauherr werde im Rahmen des Zumutbaren an den Kosten beteiligt (§ 14 Abs. 3 SächsDSchG). Der zeitliche und finanzielle Rahmen der Ausgrabung sowie das Vorgehen würden in einer zwischen Bauherrn und Landesamt für Archäologie abzuschließenden Vereinbarung verbindlich festgehalten. Zum Abschluss einer Vereinbarung sei die Vorlage beurteilungsfähiger Unterlagen über bereits erfolgte Bodeneingriffe von Vorteil.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin und durch Auflagen unter Punkt A.4.7 erledigt.

A.5.2.11 Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Postfach 10 07 63, 01077 Dresden
Schreiben vom 15.05.2020 (13-4045/1339/63-2020)

Die Antragstellerin habe die Erreichbarkeit des Regenrückhaltebeckens (RRB) Nr. 89 auf den Flurstücken 336/2, 337/1, 338/6 und 338/4 der Gemarkung Frankenhausen 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche (insbesondere täglich nach Einstellung der Arbeiten und

am Wochenende) für die Fahrzeuge des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, insbesondere die der Autobahnmeisterei, sicherzustellen.

Sollte ein Betreten oder Befahren des RRB 89 erforderlich sein, seien rechtzeitig entsprechende Unterlagen zu übergeben.

Die Arbeiten seien bei der Autobahnmeisterei Chemnitz, Haydnstraße 1, 09247 Röhrsdorf, Telefon 03722 52930, mindestens eine Woche vor deren Beginn anzumelden. Falls die Bauarbeiten nach dieser Zulassungsentscheidung nicht unverzüglich beginnen würden, sei deren Beginn mindestens 14 Tage zuvor schriftlich bei der Autobahnmeisterei anzuzeigen. Die regelmäßige Beteiligung an den Bauberatungen sei erforderlich.

Die Verkehrssicherung obliege während der Baumaßnahme der DB Netz AG. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr sei von allen Ersatzansprüchen freizustellen, die während der Baumaßnahme aufgrund gesetzlicher Haftpflichtbestimmungen von Dritten erhoben würden.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.12 Landesdirektion Sachsen

09105 Chemnitz

Schreiben vom 28.12.2021 (32-0522/1110/15)

Referat 44 C

Eine Zuständigkeit der Abteilung Umweltschutz sei für den Bereich Oberflächenwasser/Hochwasserschutz/Wasserwirtschaft gegeben.

Für die Pleiße und den Paradiesbach lägen ein Hochwasserschutzkonzept bzw. ein Hochwasserrisikomanagementplan vor. Die Bahntrasse quere bzw. führe am Überschwemmungsgebiet der Pleiße entlang. § 78 Abs. 7 WHG sei bei der Planung zu berücksichtigen.

Entscheidung: Gesetzliche Bestimmungen gelten unabhängig davon, ob sie in vorliegendem Beschluss erwähnt werden oder nicht (vgl. Punkt A.4.2).

Referat 55 C

Die Baustelle sei entsprechend Baustellenverordnung durch eine schriftliche Vorankündigung spätestens 2 Wochen vor Errichtung bei der Landesdirektion Sachsen, Abteilung Arbeitsschutz, 09105 Chemnitz, anzuzeigen, wenn die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage betrage und auf der Baustelle mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig würden oder der Umfang 500 Personentage überschreite.

Vor Errichtung der Baustelle sei ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und Maßnahmen für die besonders gefährlichen Arbeiten nach den Nummern 1 und 5 Anhang II Baustellenverordnung festzulegen. Der Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan habe Aussagen über die baustellenspezifischen Maßnahmen zu treffen und müsse bei wesentlichen Veränderungen während der Ausführungsphase angepasst werden. Es sei ein Baustelleneinrichtungsplan zu erarbeiten.

Die Festlegungen der Baustellenverordnung seien von den Planungsträgern bereits in der Bauvorbereitung zu berücksichtigen. Während der Planungsphase und in der späteren Ausführungsphase seien die Belange der Arbeitssicherheit durch einen eingesetzten Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator zu begleiten.

Vor Beginn der Bauarbeiten seien die Zuständig- und Verantwortlichkeiten der bei den Bauarbeiten beteiligten Firmen und der jeweiligen Arbeits- bzw. Anlagenverantwortlichen eindeutig festzulegen.

Für den Bauherrn resultiere aufgrund der Baustellenbedingungen (Arbeitsumfang, mehrere Arbeitgeber) die Pflicht, bei der Planung der Ausführung des Bauvorhabens die allgemeinen Grundsätze nach § 4 Arbeitsschutzgesetz und damit den Stand der Technik und Hygiene zu berücksichtigen. Es seien Maßnahmen einzuleiten, die eine den Vorschriften gemäß ausreichende und den hygienischen Standards entsprechende Ausstattung von Sozialräumen auf der Baustelle gewährleisten würden. Gemäß § 3 a Abs.1 Arbeitsstättenverordnung in Verbindung mit Anhang 4.1 seien auf Baustellen Toilettenräume bereitzustellen. Konkretisiert würden die gesetzlichen Forderungen in der Arbeitsstättenrichtlinie 4.1 - Sanitärräume, Punkt 8 - Anforderungen auf Baustellen.

Für die gesamten Baumaßnahmen seien entsprechend der Verantwortlichkeiten durch die ausführenden Firmen Gefährdungsanalysen gemäß Arbeitsschutzgesetz zu erarbeiten, in denen durch eine Beurteilung der für die Beschäftigten mit ihrer Arbeit verbundenen Gefährdungen zu ermitteln sei, welche Maßnahmen des Arbeitsschutzes erforderlich seien. Im Rahmen der Arbeitsvorbereitung seien entsprechende Betriebsanweisungen zu erstellen.

Bei der Bauausführung seien grundsätzlich die Forderungen des Arbeitsschutzgesetzes in Verbindung mit den einschlägigen Verordnungen, insbesondere der Arbeitsstättenverordnung, der Betriebssicherheitsverordnung sowie der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung) und der für Bauarbeiten verbindlichen berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (Unfallverhütungsvorschriften) zu beachten.

Die Festlegungen baustellenspezifischer Maßnahmen, wie die Ermittlung/Beurteilung möglicher Gefährdungen und der Einsatz nötiger Sicherungsmaßnahmen, die sich aus den örtlichen Bedingungen ergäben, der gefahrungsfreie Einsatz von geeigneten Arbeitsmitteln, Baufahrzeugen und Maschinen, die Beachtung von Gefahren durch bestehende Anlagen, hätten bei der Bauplanung und Bauausführung zu erfolgen.

Bei der zeitlichen Planung der Bauausführungen seien die Forderungen des Arbeitszeitgesetzes bindend und entsprechend zu berücksichtigen.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

**A.5.2.13 Landratsamt Mittelsachsen, Referat Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Fraensteiner Straße 43, 09599 Freiberg
Schreiben vom 29.04.2020 (WK-548-035/20)**

Sollte die Verwendung der Ökokontomaßnahme "Burgberg Zschaitz" planfestgestellt werden, sei durch die Vorhabenträgerin der diesbezügliche Vertrag bei der Naturschutzbehörde des Landkreises Mittelsachsen anzuzeigen.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.5).

**A.5.2.14 Landratsamt Zwickau, Sachgebiet Kreisentwicklung
Postfach 10 01 76, 08067 Zwickau
Schreiben vom 08.04.2020 (1462-797.102.02044)**

Untere Wasserbehörde

Die geplanten Ersatzneubauten der Durchlässe über die Gewässer bedürften nach § 26 Abs. 1 SächsWG einer wasserrechtlichen Genehmigung.

Insofern die benannten Hochwasserschutzmaßnahmen oder die Neubauten der Stützwände sich im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Pleiße befänden, seien Befreiungen vom Bauverbot nach § 78 Abs. 5 WHG zu beantragen.

Gemäß § 70 SächsWG seien für das geplante Vorhaben Möglichkeiten zur Erhaltung, Verbesserung und Wiederherstellung des natürlichen Rückhaltevermögens zu berücksichtigen. Hierzu gehörten insbesondere die Gewährleistung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Retentionsflächen und Überschwemmungsgebieten, die Vermeidung oder der Rückbau von Bodenversiegelungen oder Bodenverdichtungen, die Versickerung von Niederschlagswasser und sonstige Maßnahmen, die geeignet seien, den Abfluss des Niederschlagswassers zu vermindern.

Darüber hinaus sei jede Person laut § 5 Abs. 1 WHG verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein könnten, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden.

Entscheidung: Das Eisenbahn-Bundesamt hat die erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen im Rahmen der Konzentrationswirkung erteilt (vgl. Punkt A.3). Gesetzliche Regelungen gelten unabhängig davon, ob sie im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss erwähnt werden oder nicht.

Untere Immissionsschutzbehörde

Durch eine vorausschauende Planung bestehe die Möglichkeit, Immissionen von Baustellen weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern. Dies könne durch den Einsatz lärmarmer Baumaschinen, durch die Wahl geeigneter Bauverfahrenstechniken und durch eine

Baustellenplanung unter Immissionsschutzgesichtspunkten erfolgen. In diesem Zusammenhang seien die in Planunterlage 17.7 (Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen) enthaltenen Vorgaben/Empfehlungen umzusetzen.

Daneben werde auf die Regelungen der 32. BImSchV, insbesondere § 7 hingewiesen. Die bauausführenden Firmen seien auf die Einhaltung dieser Vorschriften vertraglich zu verpflichten.

Zur Vermeidung von Staubemissionen während der Bauphase seien im Bereich nahe gelegener schutzbedürftiger Bebauungen und Flächen bei ungünstigen meteorologischen Bedingungen geeignete Maßnahmen (z. B. Befeuchtung, Abdeckung von Baumaterialien) zu ergreifen.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.4).

Untere Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzbehörde

Sämtliche im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfälle seien gemäß § 7 Abs. 2, 3 und 4 KrWG vorrangig ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Dabei seien die Abfälle getrennt zu halten und zu behandeln (§ 9 Abs. 1 KrWG). Die Vermischung, einschließlich der Verdünnung, gefährlicher Abfälle mit anderen Kategorien von gefährlichen Abfällen oder mit anderen Abfällen, Stoffen oder Materialien sei gemäß § 9 Abs. 2 KrWG unzulässig. Sei eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar, seien die Abfälle nach § 15 KrWG getrennt nach jeweiligem Schadstoffpotential einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung zuzuführen.

Die Behandlung, Lagerung oder Ablagerung von Abfällen zur Beseitigung sei gemäß § 28 Abs. 1 KrWG nur in den dafür zugelassenen Anlagen und Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) zulässig. Bau- und Abbruchabfälle dürften, soweit sie nach § 7 Abs. 4 KrWG zu verwerten seien, nicht auf Deponien abgelagert werden.

Allen anfallenden Abfällen seien in Abhängigkeit von ihrer Herkunft und ihrer Gefährlichkeit die entsprechenden Abfallschlüssel gemäß der Abfallverzeichnis-Verordnung (AVV) zuzuordnen. Auf der Grundlage des zugeordneten Abfallschlüssels nach AVV sei der Entsorgungsweg (Verwertung bzw. Beseitigung) festzulegen.

Für die Einstufung der Abfälle seien gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 AVV die Begriffsbestimmungen in Nummer 1 der Einleitung des Abfallverzeichnisses anzuwenden und die Vorgaben in Nummer 2 der Einleitung der AVV einzuhalten. Für die Einstufung von Abfällen als gefährliche Abfälle gelten die Vorgaben in Nummer 2.2. der Einleitung der AVV.

Für die gegebenenfalls anfallenden bituminösen Schwarzdecken sei neben der Untersuchung auf teerhaltige Bestandteile gemäß RuVA-StB 01 aufgrund der CLP-Verordnung eine Untersuchung in Bezug auf den Gehalt von krebserzeugenden Kohlenwasserstoffverbindungen durchzuführen. Nach dieser Verordnung betrage der Grenzwert 1.000 mg/kg (Carc.

1B; H350). Bei der Analytik (KW-Index, C10-C40) sei der Gehalt von C10-C22 im Prüfbericht separat auszuweisen, da es sich bei diesen Verbindungen um die krebserzeugenden Kohlenwasserstoffverbindungen handele. Auf der Grundlage dieser Analytik und nach Abgleich des Gefährlichkeitskriteriums für diesen Parameter sei der Abfall einem einschlägigen Abfallschlüssel gemäß AVV zuzuordnen.

In Bezug auf die Beseitigung von Altschotter werde auf die Altschotterrichtlinie 880.4010 verwiesen.

Bezüglich der Verwertbarkeit von Bodenaushub, der keiner gefährlichen Abfallart zugeordnet werden musste, seien die Vorschriften der LAGA Richtlinie M 20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Allgemeiner Teil" (Stand 06.11.2003) in Verbindung mit der LAGA-Richtlinie M 20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen - Technische Regeln für die Verwertung von Boden" (Stand 05.11.2004) anzuwenden.

Nicht wiedereinbaubare sowie bautechnisch ungeeignete Bodenmaterialien seien entsprechend ihres Schadstoffpotenzials einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.

Bei der Entsorgung (Verwertung und Beseitigung) sämtlicher Abfälle seien unter Berücksichtigung ihrer Gefährlichkeit die geltenden gesetzlichen Nachweispflichten nach den Bestimmungen des KrWG in Verbindung mit der NachwV sowie ferner die Überlassungspflichten nach § 17 KrWG und die Pflichten nach der GewAbfV zu beachten.

Am 01.08.2017 sei die novellierte Gewerbeabfallverordnung in Kraft getreten. Für Bau- und Abbruchabfälle gelten ebenso wie für Gewerbeabfälle zwingend die Verpflichtungen zur getrennten Sammlung bestimmter Abfallfraktionen und deren vorrangige Zuführung zur Vorbereitung zur Wiederverwertung oder zum Recycling.

Westlich der Bahnstrecke würden die Altlastverdachtsflächen 93200179 Maschinen- und Apparatebau K. Häsner (Pleißestraße 22), 93200195 Schlosserei (Pleißestraße 12), 93200226 Spinnereimaschinenbau (Breitscheidstraße 1) und 93200078 Textilfabrik Hofmann (Amselstraße 6) den geplanten Bauabschnitt tangieren,

Östlich der Baumaßnahme tangiere die Altlastenverdachtsfläche 93200194 Glutos Wärmegerätewerk (Kitscherstraße 55 - 57) den geplanten Bauabschnitt.

Die Altlastverdachtsflächen 93200165 Spinnereimaschinenbau (Amselstraße 21), 93200150 Crimmitschauer Trikotagenfabrik (Amselstraße 19), 93200079 Textilfabrik Th. Streicher (Amselstraße 17), 93200255 Kupferschmiede und Tankstelle (Amselstraße 11), 93200077 Färberei + Textilfabrik Ludwig Donath (Amselstraße 5 - 7), 93200198 Fa. Ketting & Braun (ehemalige Textima, Amselstraße 5), 93200034 Tankstelle + Autohaus Werner (Kitscherstraße 28) und 93200047 Schlachthof (Kitscherstraße 10 - 18) befänden sich westlich der Amselstraße oder östlich der Kitscherstraße am geplanten Bauabschnitt.

Genannte Altlastverdachtsflächen an der Amselstraße und Kitscherstraße würden nicht direkt an die geplante Ausbaustrecke tangieren. Inwieweit Schadstoffe in Richtung des Baubereiches ausgetragen würden bzw. worden, sei nicht bekannt. Alle Altlastverdachtsflächen seien gemäß Datenstand vom 17.03.2020 im sächsischen Altlastenkataster erfasst. Würden im Rahmen der Bauarbeiten (insbesondere Tiefbauarbeiten) organoleptische Auffälligkeiten (schädliche Bodenveränderungen) oder Altlasten sichtbar, so sei dieser Sachverhalt gemäß § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG unverzüglich dem Umweltamt des Landratsamtes Zwickau, Zum Sternplatz 7, 08412 Werdau, anzuzeigen und die weitere Vorgehensweise mit dieser Behörde abzustimmen. Sofern von diesen angezeigten schädlichen Bodenveränderungen und/oder Altlastenverdachtsflächen Gefahren ausgehen würden und die öffentliche Sicherheit und Ordnung bedroht werde, könne die Behörde nach § 16 Abs. 2 SächsKrWBodSchG Maßnahmen treffen, die nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der Gefahrenabwehr erforderlich erscheinen.

Bei dem Bauvorhaben sei darauf zu achten, dass Oberflächenversiegelungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt würden.

Im Baubereich bzw. im Bereich der Bauplätze vorhandener Mutterboden sei vor Beginn der Baumaßnahme in vollem Umfang separat zu gewinnen, vor Vermischung mit anderen Materialien zu schützen und einer funktionsgerechten Verwertung am Ort des Anfalls bzw. bei Massenüberschuss außerhalb der Baumaßnahme zuzuführen.

Anfallender Unterboden sei getrennt nach Bodenarten zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu prüfen und entsprechend seiner Eignung vor Ort bzw. bei positiver Massenbilanz außerhalb der Baumaßnahme, von welcher im konkreten Fall auszugehen sei, einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzuführen.

Bauplätze seien auf Flächen zu errichten, die ohnehin versiegelt seien oder versiegelt würden. Sei dies nicht möglich, seien diese zur Lastenverteilung rückbaufähig zu befestigen (z. B. Schotterschüttungen). Durch den Baubetrieb verursachte Bodenbelastungen seien nach Abschluss der Arbeiten zu beseitigen.

Würden durchwurzelbare Bodenschichten im Sinne des Bodenschutzrechts hergestellt oder verbessert, seien die diesbezüglichen Anforderungen des § 12 BBodSchV insbesondere hinsichtlich Art, Zusammensetzung und Schad-/Nährstoffgehalt der auf- oder eingebrachten Materialien nachweislich einzuhalten.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung der Altlastenverdachtsflächen zugesagt. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.6).

Untere Naturschutzbehörde

Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde bestünden gegen das beantragte Vorhaben keine Bedenken.

Der landschaftspflegerische Begleitplan zeige die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf Natur und Landschaft, die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen in geeigneter Weise auf. Vorbildlich seien die dazu erstellten Maßnahmenblätter.

Der Artenschutzfachbeitrag führe die Prüfung der Betroffenheit der gemäß § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 Satz 2 BNatSchG zu untersuchenden Arten in geeigneter Weise durch. Die Beantragung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG (zwingende Gründe des öffentlichen Interesses) von den Zugriffsverboten des § 44 BNatSchG für die Art Zauneidechse (*Lacerta agilis*) bei der Planfeststellungsbehörde werde befürwortet.

Die Umweltverträglichkeitsstudie greife die Ergebnisse des landschaftspflegerischen Begleitplans auf und stelle diese in komprimierter Form dar. Die Gesamtbeurteilung, dass das Vorhaben unter den anzulegenden Gesichtspunkten als umweltverträglich beurteilt wird, werde bestätigt.

Die Benennung eines "günstigen" Erhaltungszustands der Zauneidechse in Sachsen sei offensichtlich ein Schreibfehler, da der Erhaltungszustand in allen anderen Nennungen korrekterweise als "ungünstig" beschrieben werde. Auswirkungen auf die Planunterlagen ergäben sich nicht, da die gemäß Artenschutzfachbeitrag zu treffenden CEF- und FCS-Maßnahmen geeignet seien, den vorgefundenen Erhaltungszustand an der Bahntrasse aufrechtzuerhalten bzw. wiederherzustellen.

Entscheidung: Die Vorhabenträgerin hat bestätigt, dass es sich bei Benennung eines "günstigen" Erhaltungszustands der Zauneidechse in Sachsen in der Umweltverträglichkeitsstudie um einen Schreibfehler handelt. Im Artenschutzfachbeitrag wird der Erhaltungszustand der Art durchgehend korrekt als "ungünstig" beschrieben.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

Untere Landwirtschaftsbehörde

Bei den geplanten Baumaßnahmen würden in Crimmitschau in der Gemarkung Frankenhäusen landwirtschaftliche Nutzflächen temporär für Baustelleneinrichtungen, Baustellezuwegungen, Zwischenlagerung, das Herstellen von Baugruben sowie für Vormontage und Arbeitsflächen in Anspruch genommen. Aus diesem Grund müssten mit den Bewirtschaftern der betroffenen Landwirtschaftsflächen im Vorfeld der Realisierung des Vorhabens einvernehmliche Regelungen über die vorübergehende Inanspruchnahme dieser Fläche getroffen werden, um somit etwaigen Interessenkonflikten frühzeitig entgegenzuwirken.

Die während der Bauzeit zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen seien nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in einen kulturfähigen Zustand zu versetzen.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusage der Vorhabensträgerin erledigt.

Untere Vermessungsbehörde

Während der Baumaßnahmen dürften keinerlei Grenz- oder Vermessungszeichen verändert, beschädigt oder beseitigt werden. Insbesondere sei Folgendes zu beachten:

Gemäß § 6 Abs. 2 SächsVermKatG habe, wer Vermessungs- oder Grenzmarken verändere, beschädige, entferne oder solches veranlasse, die Kosten für die Wiederherstellung einschließlich der erforderlichen Vermessungsarbeiten zu tragen. Zudem handele es sich dabei nach § 27 SächsVermKatG um eine Ordnungswidrigkeit, welche mit einer Geldbuße von bis zu 25.000 Euro geahndet werden könne. Grenzpunkte seien gegebenenfalls vor der Baumaßnahme durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur sichern zu lassen.

Im betroffenen Gebiet seien keine Aufnahmepunkte (AP) des Liegenschaftskatasters vorhanden.

Über die Lage von Raumbezugs- und Höhenfestpunkten der Landesvermessung seien entsprechende Informationen bei der oberen Vermessungsbehörde einzuholen (Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen).

Außerdem werde auf die Pflichten der Eigentümer gemäß § 6 Abs. 3 SächsVermKatG hingewiesen, wonach bei Änderung der Nutzung eines Flurstückes die Aufnahme des veränderten Zustandes in das Liegenschaftskataster unverzüglich zu veranlassen sei.

Entscheidung: Der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen wurde am Verfahren beteiligt. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.8).

Sachgebiet Kreisentwicklung

Die Stadt Crimmitschau habe angrenzend an die Bahnstrecke für den Bereich zwischen der Gablenzer Straße 4/Ritterstraße und der Kitscherstraße 8 in Crimmitschau einen rechtskräftigen Bebauungsplan "S 289 Ortsumfahrung Nordverbinder".

Entscheidung: Die Stadt Crimmitschau wurde am Verfahren beteiligt. Der Hinweis hat sich damit erledigt.

Amt für Straßenbau

Den Feststellungen der Straßenplanung für die S 54 (Planunterlage 22), dass die Ausweichstrecke für den Schwerlastverkehr aus bzw. in Richtung Thüringen statt über die S 54 über die K 9378 geführt werde, müsse widersprochen werden, dies insbesondere deshalb, da die Strecke auf keinen Fall geeignet sei wie auch immer gearteten Verkehr der S 54 in der Zeit der Vollsperrung für den Ausbau der Staatstraße und den Ersatzneubau der Straßenüberführung aufzunehmen.

Entscheidung: Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung klargestellt, dass die K 9378 nicht für Umleitungsverkehre vorgesehen ist. Aufgrund des derzeit schlechten Bauwerkszustandes besteht auf der S 54 eine Verkehrsbeschränkung für Fahrzeuge über 3 t. Derzeit

erfolgt der Schwerverkehr über das kommunale Netz oder die S 289/S 290. Künftig wird die S 54 wieder ohne Einschränkung nutzbar sein. Der Hinweis hat sich damit erledigt.

A.5.2.15 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH
Amselstraße 3, 08451 Crimmitschau
Schreiben vom 17.02.2020 (Schn)

Im Zuge des Vorhabens würden die Belange der MITNETZ GAS berührt. Als Anlage seien Bestandspläne beigefügt, aus denen die betreuten gastechnischen Anlagen hervorgingen.

Die dargestellte Gasleitung besitze einen Schutzstreifen von jeweils 2,0 m beiderseits der Leitungsachse. Der Schutzstreifen dürfe nicht als Lagerfläche genutzt und bei unbefestigter Oberfläche nicht mit schweren Baufahrzeugen befahren oder verstellt werden.

Bei der Planung und Baudurchführung sei das DVGW-Regelwerk zu beachten.

Das Überbauen von Gasleitungen einschließlich des Schutzstreifens sei unzulässig.

Die Mindestabstände zu den unterirdischen Anlagen würden wie folgt festgelegt:

Abstand zu Kabeln, Ver- und Entsorgungsleitungen bei Kreuzungen mindestens 0,2 m,

Abstand zu Kabeln, Ver- und Entsorgungsleitungen bei Parallellage mindestens 0,4 m.

Bei Bepflanzungen sei der Schutzstreifen von Hochdruckgasleitungen grundsätzlich freizuhalten. Ansonsten sei nach dem DVGW-Hinweis GW 125 zu verfahren. Ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen sei grundsätzlich ein Abstand von mindestens 2,5 m zwischen Stammachse und Gasleitung, gemessen an der Rohraußenkante, einzuhalten.

Verlegearbeiten mit Kabelpflügen seien im Leitungsbereich nicht statthaft, jedoch im Umfeld möglich, wenn die Anlagen ausreichend gesichert würden. Grabenlose Verlegearbeiten und Sprengarbeiten bedürften der gesonderten schriftlichen Zustimmung.

Es könnten sich außer Betrieb genommene Leitungen im Baubereich befinden, welche nicht in den übergebenen Planunterlagen ersichtlich seien.

Bei Bauvorhaben mit Änderungen des Oberflächenniveaus seien alle Armaturen und Straßenkappen den neuen Oberflächenhöhen anzupassen. Nach Beendigung des Vorhabens sei bei einer gemeinsamen Ortsbesichtigung die Funktionsfähigkeit der Anlagen zu prüfen.

Die Planung des Vorhabens sei so vorzunehmen, dass eine Umverlegung der Gasleitung nicht erforderlich werde. Ergäben sich bei Planungen Konflikte zur Lage der Leitungen, welche nachweislich nur durch eine Umverlegung der Gasleitung gelöst werden könnten, sei eine vertragliche Vereinbarung zur Kostenübernahme zwischen dem Veranlasser und der MITNETZ GAS erforderlich. Dazu sei spätestens zehn Wochen vor Baubeginn unter Angabe des Trassenvorschlages eine Baufeldfreimachung anzuzeigen.

Im Baufeld könnten Gasleitungen und Anlagen anderer Rechtsträger vorhanden sein.

Eine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben in den beigefügten Planunterlagen könne nicht übernommen werden. Es bestehe die Möglichkeit, dass die Leitungslage durch Umstände, welche man nicht zu vertreten habe (z. B. Entfernung von Bezugspunkten, Grenzsteinen,

Neuvermarkung, Änderung Straßenverlauf) deutlich von den sichtbaren Bezugspunkten abweichen würde. Abweichungen seien demzufolge in Lage und Tiefe möglich.

Vor der Ausführungsphase sei die mit der Ausführung beauftragte Firma auf Ihre Erkundungspflicht hinzuweisen. In diesem Zusammenhang würden aktuelle Planunterlagen übergeben.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

**A.5.2.16 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
Friedrich-Ebert-Straße 26, 04416 Markkleeberg
Schreiben vom 13.02.2020 (VS-O-W-G / V 76887)**

Die envia Mitteldeutsche Energie AG (nachfolgend: enviaM) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte - habe die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (nachfolgend: MITNETZ STROM) per Pachtvertrag bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der dinglichen Sicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Man bitte um Beachtung, dass der angegebene Planungsbereich teilweise im Zuständigkeitsbereich der VWS Verbundwerke Südwestsachsen GmbH verlaufe. Die Zuständigkeitsgrenze sei im Übersichtsplan (Blatt 1) gelb markiert. Die VWS Verbundwerke Südwestsachsen GmbH werde eine separate Stellungnahme übermitteln.

Im Bereich der Baumaßnahme befänden sich Anlagen der Mittel- und Niederspannung der enviaM.

Für Planungszwecke übersende man eine Bestandsplankopie. Die Übergabe des Bestandsplanes ersetze nicht das Schachtscheinverfahren. Bei den Bauausführungen in der Nähe von Leitungen und Anlagen seien die vorgeschriebenen Abstände nach DIN 1998 und DGUV Vorschrift 3 einzuhalten.

Kabel dürften nicht überbaut werden. Bei Parallelverlegung zu Kabeln sei ein Abstand von 0,5 m einzuhalten. Die Kreuzung von Kabeln sollte möglichst rechtwinklig, im Abstand von mindestens 0,2 m erfolgen. Kabel dürften nicht mehr als 1,0 m frei hängen. Kabelmuffen und Garnituren dürften nicht untergraben werden. Der seitliche Abstand zu Mastfundamenten müsse innerorts mindestens 0,8 m bei einer maximalen Grabentiefe von 1,0 m betragen, mit tieferen Gräben sei ein Abstand von 1,5 x Grabentiefe einzuhalten. Das Bewegen der Starkstromkabel sowie der zugehörigen Anlagenteile sei lebensgefährlich!

Könnten an Engstellen die vorgenannten Maße und Forderungen nicht eingehalten werden, seien Abstimmungen zu führen.

Sollten Umverlegungen notwendig werden, so seien diese rechtzeitig zum frühestmöglichen Zeitpunkt abzustimmen, das betreffe auch Veränderungen der Tiefenlage der Kabel. Dazu seien Lagepläne mit den eingetragenen Konfliktpunkten einzureichen. Die Kosten der Umverlegung gingen zu Lasten des Veranlassers, soweit keine anderen Regelungen zutreffend seien.

Zur Vorbereitung der Baumaßnahmen seien Vereinbarungsentwürfe vorzulegen, die den Bauablauf zur Umverlegung bzw. Sicherung der Anlagen im Detail festlegen würden sowie Aussagen zur Kostenbeteiligung der Vertragspartner beinhalten. Vor Beginn der Arbeiten seien die Kreuzungsunterlagen nach SKR 2016 bei der enviaM einzureichen. Der Baubeginn könne erst erfolgen, wenn nach Prüfung der Kreuzungsunterlagen eine gegebenenfalls erforderliche Vertragsänderung erfolgt sei.

Das bauausführende Unternehmen habe vor Beginn der Bauarbeiten den aktuellen Anlagenbestand für Strom-, TEL- und envia THERM Anlagen auf der Internet-Auskunft unter dem Link: <https://www.mitznetz-strom.de/online-services/plan-schachtscheinauskunft> oder unter der E-Mail-Adresse: Planauskunft-West Sachsen@mitnetz-strom.de einzuholen.

Generell bitte man, die Planung an die vorhandenen Anlagen der enviaM-Gruppe so anzupassen, dass Umverlegungsarbeiten entfallen würden. Der Erhalt der Anlagen sei vorrangig zu prüfen. Sollten Umverlegungen von Anlagen dennoch unumgänglich sein, seien Abstimmungen zur Erarbeitung einer technischen Lösung in der Planungsphase zu führen. Anschließend sei die bestätigte Ausführungsplanung zur Vorbereitung und Durchführung der abgestimmten Baumaßnahme an die vorgenannten Ansprechpartner zu übergeben.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.17 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
Amselstraße 3, 08451 Crimmitschau
Schreiben vom 09.03.2020

Die Verbundwerke Südwestsachsen GmbH (nachfolgend: VWS) - als Netzeigentümerinnen und Nutzungsberechtigte - habe die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (nachfolgend: MITNETZ STROM) per Pachtvertrag bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der dinglichen Sicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.

Im angegebenen Baubereich befänden sich Mittel- und Niederspannungskabelanlagen sowie Niederspannungsfreileitungsanlagen der VWS. Der übergebene Bestandsplan gäbe Auskunft über die Lage und die Art der Stromübertragungsanlagen. Auf die Forderungen zum vorhandenen Anlagenbestand gemäß der vorangegangenen Stellungnahme vom 13.02.2020 werde verwiesen.

Bezüglich der erforderlichen Umverlegungen und Sicherungsmaßnahmen an den Anlagen werde um Einbeziehung in die weiteren Planungen und um Mitteilung von Terminen zum Bauvorhaben gebeten.

Unabhängig von dieser Stellungnahme sei rechtzeitig vor Baubeginn einen ausgefüllten Antrag auf Auskunft über den Verlauf unterirdischer Energieversorgungsanlagen mit Lageplan und rot eingetragenen Grenzen des Bauvorhabens zweifach einzureichen.

Die Stellungnahme besitze ab dem Tag der Ausstellung eine Gültigkeit von einem Jahr.

Entscheidung: Die Befristung der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Planfeststellung ist nach Erreichen der Unanfechtbarkeit zehn Jahre gültig (vgl. § 75 Abs. 4 VwVfG).

Die weiteren Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

**A.5.2.18 Planungsverband Region Chemnitz, Verbandsgeschäftsstelle
Werdauer Straße 62, 08056 Zwickau
Schreiben vom 22.04.2020**

Gegen die geplanten Baumaßnahmen bestünden aus regionalplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Zur Betroffenheit ausgewählter regionalplanerischer Festlegungen erfolgten die nachstehenden Hinweise. Der Planungsverband Region Chemnitz bitte im weiteren Planungsverfahren um entsprechende Beachtung.

Im Streckenabschnitt südlich der BAB 4 seien im Regionalplan Südwestsachsen im Bereich der Pleiße westlich angrenzend an die Baustrecke Vorranggebiete Hochwasser (Überschwemmungsbereich) sowie Vorbehaltsgebiete Hochwasser (Risikobereich) festgelegt worden (vgl. Kap. 2.2.2 in Verbindung mit Karte 1 "Raumnutzung" des Regionalplanes). Im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz, der die derzeit gültigen Regionalpläne der Region zusammenführe und aktualisiere, seien die Vorranggebiete Hochwasser (Überschwemmungsbereich) und Vorbehaltsgebiete Hochwasser (Risikobereich) erneut festgelegt worden (vgl. Kap. 2.2.2 in Verbindung mit Karte 1.2 "Raumnutzung" des Regionalplanelntwurfes). Im Streckenabschnitt nördlich der BAB 4 liege die Baustrecke teilweise innerhalb von im Regionalplan festgelegten Vorranggebieten Hochwasser (Überschwemmungsbereich) sowie Vorbehaltsgebieten Hochwasser (Risikobereich). Der Planungsverband Region Chemnitz gehe davon aus, dass hierzu entsprechende Abstimmungen mit der Unteren Wasserbehörde erfolgt seien.

Im Bereich des nördlichen Teiles der Baustrecke sei im Regionalplan Südwestsachsen ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) festgelegt worden (vgl. Kap. 2.1.3 in Verbindung mit Karte 1 "Raumnutzung" des Regionalplanes). Die Festlegung sei analog in der Karte 1.2 "Raumnutzung" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz erfolgt. Die Festlegung des Vorranggebietes Arten- und Biotopschutz sei hier insbesondere aufgrund des Landschaftsschutzgebietes "Bahngebiet" sowie mehrerer im Rahmen der Selektiven Biotopkartierung ermittelter Biotope erfolgt. Eine Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes und der betroffenen nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotope durch das Vorhaben sei zu vermeiden.

In der Karte 11 "Sanierungsbedürftige Bereiche der Landschaft" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz seien für den Bereich der Pleiße sowie des Paradiesbaches ein regionaler Schwerpunkt der Fließgewässersanierung (Zielerreichung 2021 bzw. 2027) und ein regionaler Schwerpunkt der Fließgewässersanierung (Verbesserung der Gewässerökologie) festgelegt worden. In diesen Bereichen seien Maßnahmen durchzuführen, die eine Verbesserung des Gewässerzustandes bewirken und die Erreichung der Qualitätsziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie unterstützen würden (vgl. Ziel Z 2.2.1.6 des Entwurfs

des Regionalplanes Region Chemnitz). Abstimmungen mit der unteren Wasserbehörde seien hier erforderlich, um gegebenenfalls negative Beeinträchtigungen der Fließgewässer in den Querungsbereichen mit der Baustrecke auszuschließen.

Im Bereich des Bauvorhabens seien in der Karte 13 "Gebiete mit besonderer Bedeutung für Fledermäuse" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz sehr relevante und relevante Multifunktionsräume für Fledermäuse festgelegt. Auf den bestehenden Abstimmungsbedarf mit der unteren Naturschutzbehörde werde hingewiesen.

In der Karte 14 "Raumnutzung" des Regionalplanes Westsachsen sei im Bereich der geplanten Ökokontomaßnahme ein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft sowie ein Vorrang- und ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft festgelegt worden. Im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz erfolgte hier keine erneute Festlegung als Vorranggebiet Landwirtschaft. Das Vorrang- und das Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft sei im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz erneut festgelegt worden. Die geplante extensive Bewirtschaftung trage zum Erhalt der Artenvielfalt und zum Ausbau des ökologischen Verbundsystems bei. Die Ökokontomaßnahme stehe somit im Einklang mit den genannten regionalplanerischen Festlegungen. In der Karte 1.1 "Raumnutzung" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz sei zudem ein Vorranggebiet Wasserversorgung "WW Jahna" festgelegt. Die angestrebte Umnutzung von intensiver Ackerbewirtschaftung zu extensiver Dauergrünlandbewirtschaftung entspreche auch hier den Festlegungen des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz. Bei der Einbeziehung von Ökokontomaßnahmen in die Kompensationsplanung sei der Nachweis des Abschlusses eines Vertrages zur (gegebenenfalls anteiligen) Nutzung der Ökokontomaßnahme zwischen der Vorhabenträgerin und dem Träger der Maßnahme zu erbringen sei.

In der Karte 2 "Raumnutzung" des Regionalplanes Chemnitz-Erzgebirge sei ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) festgelegt worden. Die Festlegung erfolgte in der Karte 1.2 "Raumnutzung" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz erneut. Die Festlegung des Vorranggebietes Arten- und Biotopschutz sei hier insbesondere aufgrund des in der Selektiven Biotopkartierung ermittelten Biotops "Sandgrube bei Gablenz" (ID5140U136) erfolgt. Die geplante landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme E1 zur Aufwertung des Naturhaushalts entspreche der regionalplanerischen Festlegung.

Die Ersatzmaßnahme E16 südlich des Bahnhofes Crimmitschau sowie die geplante Nutzung als Streuobstwiese stünden nicht in Konflikt mit bestehenden regionalplanerischen Festlegungen.

Entscheidung: Das Landratsamt Zwickau als untere Wasser- und Naturschutzbehörde wurde am Verfahren beteiligt. Die Hinweise haben sich damit und durch Zusagen der Vorhabenträgerin erledigt.

A.5.2.19 Rettungszweckverband "Südwestsachsen"

**Poepfigstraße 6, 08529 Plauen
Schreiben vom 06.02.2020 (ST)**

Das Baufeld dürfe bei einer Sperrung im Verlauf der Kitscherstraße nicht länger als 200 m sein, um angrenzende Hausgrundstücke weiterhin für den Rettungsdienst erreichbar zu halten.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.20 Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

**Postfach 540137, 01311 Dresden
Schreiben vom 27.04.2020 (21-4045/257/3)**

Natürliche Radioaktivität

Da im Crimmitschauer Raum im letzten Jahrhundert vielfach Haldenmaterial zur Befestigung beim Straßen- und Wegebau und zur Geländevertiefung verwendet worden sei, könne nicht ausgeschlossen werden, dass bei Tiefbaumaßnahmen im Planungsbereich radioaktiv kontaminierte, das heißt mit Haldenmaterial aufgefüllte Bereiche angetroffen werden.

Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen radioaktiv kontaminiertes Material angetroffen werden, seien von einem auf diesem Gebiet erfahrenen Ingenieurbüro radiologische Untersuchungen durchzuführen.

Abhängig vom Ergebnis der Untersuchungen sei gegebenenfalls eine Entlassung aus der strahlenschutzrechtlichen Überwachung zu beantragen, wenn die gesetzlichen Überwachungsgrenzen für den jeweiligen vorgesehenen Verwertungs- oder Beseitigungsweg überschritten würden (§ 62 StrlSchG, § 29 StrlSchV).

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

Fischartenschutz und Fischerei

Der Beginn der Bauarbeiten im bzw. am Gewässer sei nach § 14 Abs. 1 SächsFischVO gegenüber der Fischereibehörde und dem Fischereiausübungsberechtigten spätestens 21 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.

Die Bauarbeiten dürften nach § 14 Abs. 2 SächsFischVO nicht innerhalb der Fischschonzeiten durchgeführt werden. Die maßgebliche Schonzeit bei Baumaßnahmen am Paradiesbach und der Pleiße sei die der Bachforelle (*Salmo trutta*), welche nach § 2 Abs. 1 Ziff. 6 SächsFischVO in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April liege.

Wenn aus zwingenden Gründen innerhalb der Fischschonzeiten gebaut werden müsse, dann sei die Beantragung einer Befreiung vom Verbot des § 14 Abs. 2 SächsFischVO notwendig.

Ausnahmen dürften nach § 14 Abs. 3 SächsFischVO jedoch nur zugelassen werden, wenn der Fischbestand nicht gefährdet werde und die Fischdurchgängigkeit gesichert sei. Um

eine Befreiung nach § 14 Abs. 3 SächsFischVO erteilen zu können, seien geeignete Maßnahmen des Fischschutzes nachvollziehbar darzustellen und umzusetzen.

Entscheidung: Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.5).

Geologie

Aufgrund der Komplexität der Baugrundverhältnisse und der geplanten Baumaßnahme werde eine geotechnische Baubegleitung / Bauüberwachung (z. B. Überprüfung der erkundeten Baugrundverhältnisse, gegebenenfalls Optimierung erdbau-/gründungstechnischer und wassertechnischer Maßnahmen) gemäß DIN EN 1997-1 durch ein fachkundiges Ingenieur-/Planungsbüro (Sachverständiger für Geotechnik) empfohlen.

Entscheidung: Die Hinweise haben sich durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt.

A.5.2.21 Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement Brückenstraße 12, 09111 Chemnitz Schreiben vom 23.03.2020 (PF-3203/1050/1-2020/28217)

Das landeseigene Flurstück 362 der Gemarkung Frankenhausen sei direkt betroffen. Es handele sich um einen Garten ohne Pachtvertrag. Die landeseigenen Flurstücke 298/1 und 465 der Gemarkung Frankenhausen würden direkt von der Landestalsperrenverwaltung (LTV) verwaltet – man bitte sich direkt mit der LTV in Verbindung zu setzen.

Entscheidung: Die Landestalsperrenverwaltung wurde am Verfahren beteiligt. Die Hinweise haben sich damit erledigt.

A.5.2.22 Stadt Meerane Postfach 1455, 08386 Meerane Schreiben vom 25.03.2020 (Mn)

Als landschaftspflegerische Maßnahme werde u. a. die Ersatzmaßnahme E1 - Entbuschung von Teilen der Kiesgrube Waldsachsen benannt. Der Inanspruchnahme der Teile der Flurstücke 111/1, 112, 116/1, 117/1 und 120/1 der Gemarkung Waldsachsen für diese Maßnahme werde nicht zugestimmt. Die Stadt Meerane habe für diverse Bauvorhaben noch eigenen Kompensationsbedarf.

Entscheidung: Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Plangebiet der Straßenüberführung ist, abgesehen von den Entsiegelungsbereichen, ein trassennaher Ausgleich aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit sowie einzuhaltender Sichtdreiecke nicht möglich. Der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich wird daher über die externe Maßnahme E 1 erbracht. Die Flurstücke 112, 117/1 und 120/1 der Gemarkung Waldsachsen sind von der Ersatzmaßnahme E 1 nicht betroffen.

A.5.2.23 Südwestsächsische Netz GmbH Amselstraße 3, 08451 Crimmitschau Schreiben vom 13.03.2020

In der Anlage würde die Stellungnahmen der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH und der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH für die Bereiche Strom und Gas, welche

sich im Verantwortungsbereich der Betriebsführung der Südwestsächsischen Netz GmbH befänden, sowie für den Bereich Fernwärme der VWS Verbundwerke Südwestsachsen GmbH übergeben. Die Bestandspläne dienen lediglich zur Information und nicht als Schachterlaubnis. Die Stellungnahme besitzt ab dem Tag der Ausstellung eine Gültigkeit von einem Jahr.

Entscheidung: Die Befristung der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Die Planfeststellung ist nach Erreichen der Unanfechtbarkeit zehn Jahre gültig (vgl. § 75 Abs. 4 VwVfG).

Fernwärmeleitungen der VWS sind nicht betroffen. Darüber hinaus wird auf Punkt A.5.2.15 und A.5.2.17 verwiesen.

**A.5.2.24 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
Südwestpark 15, 90449 Nürnberg
Schreiben vom 20.04.2020 (S00847931)**

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, deren Lage auf den übergebenen Bestandsplänen dargestellt sei. Die Anlagen seien bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürften nicht überbaut und die vorhandenen Überdeckungen nicht verringert werden.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, würde mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an TDRG-O.Dresden@vodafone.com benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Es werde darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls (z. B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten seien.

Es werde ebenfalls mitgeteilt, dass sich das angefragte Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befinde. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wende man sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.

Die "Schutzanweisung für erdverlegte Fernmeldeanlagen der Vodafone GmbH" und die "Anweisung zum Schutze unterirdischer Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH bei Arbeiten Dritter (Kabelschutzanweisung)" seien zu beachten.

Entscheidung: Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

**A.5.2.25 Wasserwerke Zwickau GmbH
Erlmühlenstraße 15, 08066 Zwickau
Schreiben vom 26.02.2020**

Es befänden sich Ver- und Entsorgungsanlagen im ausgewiesenen Baubereich. Die Auswechslung der Anlagen (Trinkwasseranlagen sowie Steuerkabel) auf Höhe des Paradiesweges sei bereits mit der SEG LiPro Energietechnik GmbH besprochen worden.

Der Leitungsbestand sei nicht vollständig dargestellt. Auszüge aus den Übersichtsplänen

für Trink- und Abwasser seien zur weiteren Verwendung übergeben worden. Des Weiteren seien für einige Bahnquerungen keine Kreuzungsverträge ausgearbeitet worden.

Entscheidung: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass notwendige Leitungskreuzungsvereinbarungen vor Beginn der Baumaßnahmen abgeschlossen würden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

A.5.3 Einwendungen der Betroffenen

Die nachfolgend aufgeführten, fristgemäß erhobenen Einwendungen haben sich weder im Erörterungstermin, noch durch die anschließenden Verhandlungen erledigt. Aus Gründen des Datenschutzes werden personenbezogene Daten und der Sachverhalt anonymisiert.

A.5.3.1 Einwender 1

Der Einwender habe am 10.03.2020 Akteneinsicht in das Brückenbauprojekt der DB genommen und erhebe hiermit Einspruch, außerdem sei er mit der benötigten Geländefläche und der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme nicht einverstanden.

Der Einwender möchte auch wissen, wie sich die Baumaßnahme durch Erschütterungen auf die Gebäude auswirke. Von Seiten der DB seien Testmessungen durchgeführt worden, leider habe er bis heute trotz mehrmaliger Nachfrage keine Auskunft erhalten. Daher würde er gern wissen, wie eventuelle Schäden behoben werden würden.

Zugleich würde der Einwender auch gern wissen, wie die spätere landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme sowie der Lärmschutz (Lärmschutzfenster) aussehen würden. Ebenso würde er sich sehr interessieren, welche Ausgleichszahlungen seitens der DB angedacht seien.

Rechtliche Schritte behalte sich der Einwender vor.

Entscheidung: Nach Aussage der Vorhabensträgerin kann weder auf die bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstücks noch auf die Eintragung einer Dienstbarkeit verzichtet werden. Eine Fläche von ca. 270 m² wird als Baustelleneinrichtungsfläche für die Vormontage der Brücke zwingend benötigt. Auf der gleichen Fläche wird anschließend die Ausgleichsmaßnahme 012_A (Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen) des landschaftspflegerischen Begleitplanes durchgeführt und die Zugänglichkeit der Brücke mit einer Dienstbarkeit dauerhaft gesichert. Auf einer weiteren Fläche von ca. 49 m² entlang der Bahnstrecke wird die Begrenzung der Wuchshöhe mit einer Dienstbarkeit dauerhaft gesichert, um die regelkonforme Rückschnittzone von 10,2 m bei elektrifizierten Eisenbahnstrecken (4,2 m Gleisachse bis Vorderkante Oberleitungsmast + 0,5 m Oberleitungsmast + 2,5 m Schutzabstand + 3,0 m Wachstumzuschlag) zu sichern. Die Eintragung einer Dienstbarkeit ist unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes das geeignete und erforderliche Mittel. Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch (vgl. Punkt B.4.18). Dies hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin bereits zugesagt.

Die erschütterungstechnische Untersuchung (Planunterlage 18) hat ergeben, dass sich die Erschütterungsimmissionen im Bereich Crimmitschau gegenüber dem bisherigen Zustand nicht wesentlich erhöhen. Demzufolge besteht kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Schutzmaßnahmen. Die Vorhabensträgerin hat mit E-Mail vom 19.07.2021 die entsprechenden Unterlagen an den Einwender übermittelt. Ergänzend wird auf die Schutzauflagen zum bauzeitlichen Erschütterungsschutz verwiesen (vgl. Punkt A.4.4). Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass für die Baumaßnahme ausschließlich erschütterungsarme Bauverfahren zur Anwendung kommen und vor Baubeginn eine Beweissicherung durchgeführt wird. Über zivilrechtliche Fragen, wie Haftung usw., wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, alle während der Bauausführung nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme in Abstimmung mit den Eigentümern und Pächtern in den ursprünglichen oder einen gleichwertigen Zustand zu versetzen, dies gilt auch für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme 012_A (vgl. Auflage A.4.9 a).

Mit der vorgesehenen Lärmschutzwand wird eine erhebliche Pegelminderung von bis zu 17,9 dB(A) erreicht. Dennoch verbleibt ein Anspruch auf passive Maßnahmen (Lärmschutzfenster und -lüfter) im Erdgeschoss auf der Ostseite des Wohnhauses. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird im Rahmen der Planfeststellung nur dem Grunde nach festgelegt. Die konkret erforderlichen Maßnahmen wird ein Gutachter im Auftrag der Vorhabensträgerin und im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ermitteln (vgl. Auflage A.4.4 m). Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Für die landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahme sowie den Lärmschutz sind keine Ausgleichszahlungen vorgesehen.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

A.5.3.2 Einwender 2

Der Einwender erhebe Einwendungen gegen den Plan aus folgenden Gründen:

Fläche für dingliche Sicherung:

- Die DB besitze schon seit Bau der Bahnstrecke einen Weg entlang der Stützmauer zwischen Tunnel Pleißenstraße und Brücke Breitscheidstraße für Pflegemaßnahmen, der auch als Fluchtweg (Hochwasserschutz) von den Anliegern nach Baumaßnahmen mit genutzt werden könnte.
- Aufgrund von Bebauungen nicht möglich.
- Unkenntnis der genauen Kenntnis der Planer über Grundstücksgrenzen und Standort der alten Stützmauer.

Lärmschutzwand:

- Genauer Standort sei nicht ermittelbar, deshalb Einordnung der Höhe nicht möglich. (Standort hinter Stützmauer, im Bereich Bahndamm oder Oberkante Bahndamm?)
- Beeinträchtigungen für Lichteinfall und Windstau noch nicht ermittelbar.

Einbau von Lärmschutzfenstern:

- Keine Möglichkeit der Einsicht in welchen Bereichen dieser Einbau vollzogen werde.
- Keine Information über Einbauzeit, ausführende Firmen und Kosten des Einbaus.
- Wie könne man einen Einbau von Lärmschutzfenstern ohne genaue Größe und Beschaffenheit des Einbauortes (innen und außen) planen? Hier sei noch keiner der Planer gewesen.
- Wer überwache Einbau (DB, Hauptauftragnehmer oder Anderer), also keine Planung in Bereich der Verantwortlichkeiten und Haftung für den Einwender möglich.

Aus all diesen Gründen schlage der Einwender vor, eine Ortsbegehung durchzuführen, damit all diese Fragen ausgeräumt würden, damit es keine rechtlichen Probleme bei den gesamten Baumaßnahmen gebe, die er höchst befürworte.

Gespräche hätten am 18.09.2020 in der Stadtverwaltung Crimmitschau, Bereich Stadtplanung und telefonisch mit der Vorhabenträgerin stattgefunden.

Entscheidung: Die regelkonforme Rückschnittzone von 10,2 m bei elektrifizierten Eisenbahnstrecken (4,2 m Gleisachse bis Vorderkante Oberleitungsmast + 0,5 m Oberleitungsmast + 2,5 m Schutzabstand + 3,0 m Wachstumszuschlag) verläuft beidseitig entlang der Strecke im gesamten Planungsabschnitt. Aus diesem Grund wird auf einer Fläche von ca. 24 m² entlang der Bahnstrecke die Begrenzung der Wuchshöhe mit einer Dienstbarkeit dauerhaft gesichert, damit keine Bäume auf die Gleise und die Oberleitungsanlage fallen. Dies bedeutet jedoch keinen Eingriff in die vorhandene Bebauung. Die Eintragung einer Dienstbarkeit ist unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes das geeignete und erforderliche Mittel. Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch (vgl. Punkt B.4.18).

Die vorgesehene Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m über Schienenoberkante und einem Abstand von 3,3 m zur nächstgelegenen Gleisachse (Böschungsoberkante) bewirkt eine erhebliche Pegelminderung von bis zu 13,9 dB(A). Dennoch verbleibt ein Anspruch auf passive Maßnahmen (Lärmschutzfenster und -lüfter) im 1. Obergeschoss auf der Ostseite des Wohnhauses. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird im Rahmen der Planfeststellung nur dem Grunde nach festgelegt. Die konkret erforderlichen Maßnahmen wird ein Gutachter im Auftrag der Vorhabensträgerin und im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ermitteln (vgl. Auflage A.4.4 m). Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen. Auch die Vorhabensträgerin hat in ihrer Erwidernng das Prozedere bereits ausführlich erläutert.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

A.5.3.3 Einwender 3

Bezugnehmend auf die "Allgemeinen Informationen" zum Planungsabschnitt 4 in Crimmit-schau möchte der Einwender hiermit die Einwände und Fragen der Hausgemeinschaft mit-teilen.

Der Einwender wohne seit nunmehr 40 Jahren in dem Gebäude und erlebe tagtäglich den Zugverkehr. Nach Einsichtnahme der Unterlagen zum zutreffenden Bauabschnitt könne er die Logik der vorgesehenen Baumaßnahmen nicht nachvollziehen. Die Bahnstrecke ver-laufe in ca. 20 m Entfernung zum Wohnhaus auf gleichem Höhenniveau. Laut Planung solle auf der gegenüberliegenden Gleiskörperseite eine 4 m hohe Lärmschutzwand errichtet wer-den. Die Bedenken zu dieser Maßnahme bestünden darin, dass dadurch der Lärm der Züge von dieser Wand reflektiert werde und sich dadurch die Lärmbelästigung stark erhöhe. Müsse denn unbedingt eine Lärmschutzwand errichtet werden, da dies ja auch ein opti-scher Einschnitt für die Mieter im EG und im 1. OG sei. Bis dato ginge es auch ohne Wand, als Alternative würden doch auch Sträucher und Büsche den Lärm und Staub zurückhalten, beziehungsweise verringern.

Der Einwender könne auch nicht nachvollziehen aus welchem Grund die gegenüberliegen-den Grundstücke bedacht würden. Diese Häuser befänden sich erheblich weiter entfernt und auch auf tieferem Niveau vom Gleiskörper.

Als nächstes stelle sich die Frage, warum der eigene Bereich nicht mit in die passive För-derung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) einbezogen werde, obwohl er doch unmittelbar vom Zugverkehr betroffen sei.

Entscheidung: In der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) wurden die Schallwirkungen des Projektes im Sinne der gesetzlichen Regelungen (vgl. Punkt B.4.10.2) beurteilt. Dabei wird zunächst eine Prüfung auf wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erforderlich. Bei der Prüfung zur wesentlichen Änderung erfolgen auf Grundlage der Betriebsprognose 2030 zunächst Berechnungen und vergleichende Bewertungen der Beurteilungspegel für die Fälle Prognose-Ohne-Fall (POF / ohne bauliche Maßnahmen) und Prognose-Mit-Fall (PMF / mit baulichen Maßnahmen). Eine wesentliche Änderung am Immissionsort (Gebäude) bzw. ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen liegt hierbei nur dann vor, wenn durch das Vorhaben Pegelerhöhungen von mehr als 3 dB(A) bei gleichzei-tiger Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes am Tag oder in der Nacht festgestellt werden. Ein Anspruch liegt auch bei einer geringeren Pegelerhöhung vor, wenn die Beur-teilungspegel mehr als 70 dB(A) am Tag und/oder mehr als 60 dB(A) in der Nacht betragen.

Dies ist auf der gegenüberliegenden Bahnseite der Fall. Am Wohnhaus des Einwenders sind die Kriterien der "wesentlichen Änderung" im Sinne der 16. BImSchV hingegen nicht erfüllt (keine Pegelerhöhungen) und es bestehen somit keine Ansprüche auf Lärmvorsor-gemaßnahmen.

Auf die gegenüberliegende Lärmschutzwand kann deshalb nicht verzichtet werden. Bäume und Sträucher sind als normierte und dauerhaft wirksame Lärmschutzeinrichtung nicht geeignet. Lärmschutzwände an einer Bahnstrecke müssen grundsätzlich schienenseitig hochabsorbierend ausgeführt werden. Somit werden Reflexionen von Schienenverkehrsgeräuschen an der Lärmschutzwand weitgehend unterdrückt.

Da die Lärmvorbelastung am Wohnhaus des Einwenders aber bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt und rein physikalisch eine Erhöhung durch Reflexion an der gegenüberliegenden Lärmschutzwand nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, hat das Eisenbahn-Bundesamt der Vorhabensträgerin aufgegeben, die geplante Lärmschutzwand bahnlinks bis zum Zugang am km 61,534 zu verlängern (vgl. Auflage A.4.4 I). Die geänderte schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 17.4.1).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

A.5.3.4 Einwender 4

Durch Einsichtnahme in das Planfeststellungsverfahren habe sich der Einwender über die Baumaßnahmen an der Bahnstrecke im Projektabschnitt Bahnhof Gaschwitz bis Bahnhof Crimmitschau informiert. Im Bauabschnitt Gößnitz (km 57,880) bis Crimmitschau (km 62,380) sei die Errichtung von Lärmschutzwänden geplant.

Gegenüber dem Wohngebäude des Einwenders seien beidseitig der Eisenbahnstrecke Lärmschutzwände geplant. Die Höhe der Lärmschutzwand betrage 3 m. Die Höhe der gegenüberliegenden Lärmschutzwand betrage 4 m.

Diese beiden Lärmschutzwände würden die Wohnqualität in einem Maße beeinträchtigen, dass man nicht hinnehmen könne, denn Bahndamm und Lärmschutzwand würden in ihrer Höhe fast das Dach des Wohnhauses erreichen.

Es ergäben sich für die Anwohner dauerhafte Beeinträchtigungen und Nachteile durch den Verlust von Tageslicht und Sonne südwestlich und westlich, den Blick auf eine Mauer und die Wertminderung des Grundstücks.

Der Einwender sei dagegen, dass gegenüber dem eigenen Anwesen diese beiden Lärmschutzwände installiert würden. Die DB sollte auf die Errichtung der Lärmschutzwände verzichten. Die Lärmbelastung durch die Züge sei nur kurzzeitig und durch die neue Technik der Bahn gering, die Lärmschutzwände würden aber zu einer dauerhaften Beeinträchtigung führen.

Entscheidung: Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17)

wurde ermittelt, welche Schallsituation aufgrund des Vorhabens zu erwarten ist. Es wurde weiterhin geprüft, ob und in welchem Umfang die betroffenen Anwohner durch geeignete Maßnahmen geschützt werden können. Grundlage dieser Untersuchung ist die 16. BImSchV. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Die Vorhabenträgerin ist daher verpflichtet die aktiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden Pegelminderungen von bis zu 16,6 dB(A) am Tag und in der Nacht erreicht, das heißt der Lärm wird teilweise mehr als halbiert. Dies ist umso bedeutsamer, da die Lärmvorbelastung am Wohnhaus des Einwenders bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt. Ergänzend besteht ein Anspruch auf passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster und -lüfter). Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird im Rahmen der Planfeststellung nur dem Grunde nach festgelegt. Die konkret erforderlichen Maßnahmen wird ein Gutachter im Auftrag der Vorhabensträgerin und im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ermitteln (vgl. Auflage A.4.4 m).

Für eine Wertminderung ist nichts ersichtlich. Ohne die bauliche Maßnahme würde die Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich verbleiben. Gemäß der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.4.1) beträgt der Prognose-Ohne-Fall (POF) am Tag bis zu 72 dB(A) und in der Nacht bis zu 74 dB(A). Von einer Gesundheitsgefährdung geht man allgemein aus, wenn die Werte 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Frage der Verschattung bleibt deshalb nachrangig, zumal die Lärmschutzwand einen Abstand von ca. 15 m zum Gebäude haben wird und sich unmittelbar vor dem Gebäude die Straße befindet. Einen Rechtsanspruch auf freie Sicht gibt es nicht.

Ergänzend wird auf die Entscheidung zu Einwender 3 verwiesen.

A.5.3.5 Einwender 5

Der Einwender legt Widerspruch gegen den Bau von Lärmschutzwänden im Bereich seines Wohnhauses ein. Er bitte darum, in diesem Bereich keine Lärmschutzwände aufzustellen.

Entscheidung: Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) wurde ermittelt, welche Schallsituation aufgrund des Vorhabens zu erwarten ist. Es wurde weiterhin geprüft, ob und in welchem Umfang die betroffenen Anwohner durch geeignete Maßnahmen geschützt werden können. Grundlage dieser Untersuchung ist die 16. BImSchV. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Die Vorhabenträgerin

ist daher verpflichtet die aktiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden Pegelminderungen von bis zu 18,1 dB(A) am Tag und in der Nacht erreicht, das heißt der Lärm wird teilweise auf fast ein Viertel gesenkt. Dies ist umso bedeutsamer, da die Lärmvorbelastung am Wohnhaus des Einwenders bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt. Ergänzend besteht ein Anspruch auf passive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster und -lüfter). Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird im Rahmen der Planfeststellung nur dem Grunde nach festgelegt. Die konkret erforderlichen Maßnahmen wird ein Gutachter im Auftrag der Vorhabens-trägerin und im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren ermitteln (vgl. Auflage A.4.4 m).

A.5.3.6 Einwender 6

Der Einwender hat folgende Fragen:

Wo genau komme die Lärmschutzwand hin, in Gleisbetthöhe oder in Höhe der Sohle der Stützmauer?

Wie sei die Beschaffenheit der Lärmschutzwand, sei sie lichtdurchlässig oder nicht?

Warum sei kein Einbau von Lärmschutzfenstern vorgesehen (Lärmschutzmessungen seien in Höhe des Flurstücks nicht durchgeführt worden)?

Warum benötige die DB 28 m² von seinem Privateigentum, wenn ein Gang von ca. 1 m für Wartungsarbeiten seit dem Bau der Eisenbahnlinie vorhanden sei?

Folgende Einsprüche hierzu:

Der Einwender erhebe Einspruch gegen eine verdunkelte Lärmschutzwand, da sich auf dem Grundstück Obstbäume und Solarplatten befänden, die dann kein ausreichendes Licht mehr bekämen.

Er sei nicht bereit 28 m² des Grundstücks zur dinglichen Sicherung bereitzustellen und einen Eintrag in das Grundbuch durch die DB zu dulden, da hier wie oben bereits erwähnt, ein Wartungsgang vorhanden sei.

Von seitens der DB sei noch keine Ortsbegehung vorgenommen worden. Hier wäre anzuraten, eine Ortsbegehung unter Einbeziehung der Grundstückseigentümer durchzuführen.

Entscheidung: Die geplante Lärmschutzwand wird mit einem Abstand von 3,3 m zur nächstgelegenen Gleisachse (Böschungsoberkante) errichtet. Die Lärmschutzwand muss gleisseitig hochabsorbierend ausgeführt werden und ist daher nicht lichtdurchlässig.

Die diesbezüglichen Fragen haben sich damit erledigt.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwe-

gen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) wurde ermittelt, welche Schallsituation aufgrund des Vorhabens zu erwarten ist. Es wurde weiterhin geprüft, ob und in welchem Umfang die betroffenen Anwohner durch geeignete Maßnahmen geschützt werden können. Grundlage dieser Untersuchung ist die 16. BImSchV. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Die Vorhabenträgerin ist daher verpflichtet die aktiven Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen. Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden Pegelminderungen von bis zu 15,7 dB(A) am Tag und in der Nacht erreicht, das heißt der Lärm wird teilweise mehr als halbiert. Dies ist umso bedeutsamer, da die Lärmvorbelastung am Wohnhaus des Einwenders bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt. Mit der geplanten Lärmschutzwand werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag von 64 dB(A) und in der Nacht von 54 dB(A) an den anspruchsberechtigten Immissionsorten des Einwenders eingehalten. Darüber hinaus besteht kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster oder -lüfter). Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Auf die Lärmschutzwand kann aus vorgenannten Gründen nicht verzichtet werden. Nach Auskunft der Vorhabensträgerin hätten transparente Lärmschutzwände keine bzw. keine hinreichende Absorptionsfähigkeit. Die geringere Wirkung müsste durch höhere Lärmschutzwände kompensiert werden, wodurch es neben den Mehrkosten auch zu weiteren negativen Auswirkungen z. B. durch Reflexionen auf die Nachbarschaft kommen würde. Aus diesem Grund werden gleisseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände vorgesehen.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin ergibt sich ein Winkel von ca. 9 Grad zwischen der angenommenen Positionshöhe der Solarplatten von 3,5 m und der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m. Das Gebäude mit den Solarplatten befindet sich westlich der Bahntrasse. Daher findet eine mögliche Beschattung nur bei niedrigstehender Morgensonne aus Richtung Osten statt. Gemäß einem von der Vorhabensträgerin in Auftrag gegebenen Sonnenstandsdiagramm für die örtliche Breite ergibt sich eine mögliche Beschattung über den Jahresverlauf betrachtet im Sommer bis ca. 5:00 Uhr morgens und im Winter bis ca. 9:15 Uhr morgens. Zur Sonnenwende am 20. März würde zum Beispiel eine Beschattung vom Sonnenaufgang 6:00 Uhr bis ca. 7:00 Uhr morgens erfolgen. Dies ist in Anbetracht des wegen der Gesundheitsgefährdung zwingend notwendigen Lärmschutzes zumutbar. Dies gilt auch für die Obstbäume.

Seitens der Vorhabensträgerin kann auf die Eintragung einer Dienstbarkeit nicht verzichtet werden. Der Streifen von 28 m² an der Grundstücksgrenze zur Bahn wird nicht als Zuwegung oder Fläche für Wartungsarbeiten benötigt. Auf dieser Fläche wird die Begrenzung

der Wuchshöhe mit einer Dienstbarkeit dauerhaft gesichert, damit keine Bäume auf die Gleise und die Oberleitungsanlage fallen. Die regelkonforme Rückschnittzone von 10,2 m bei elektrifizierten Eisenbahnstrecken (4,2 m Gleisachse bis Vorderkante Oberleitungsmast + 0,5 m Oberleitungsmast + 2,5 m Schutzabstand + 3,0 m Wachstumszuschlag) verläuft beidseitig entlang der Strecke im gesamten Planungsabschnitt. Die Eintragung einer Dienstbarkeit ist unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes das geeignete und erforderliche Mittel. Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch (vgl. Punkt B.4.18).

A.5.3.7 Einwander 7

Das Wohngebäude mit sechs Einliegerwohnungen liege nach dem vorliegenden Lärmgutachten im betroffenen Bereich und sei auch nach den Aussagen der Prognose betroffen. Wie im Lärmschutzgutachten ausgewiesen, würden die geplanten Lärmschutzwände den prognostizierten Lärm nicht ausgleichen.

Daraufhin seien aber alle Regeln des Lärmschutzes anzuwenden (u. a. die 16. BImSchV), was aber leider nicht erfolge. Aktiven Lärmschutzmaßnahmen werde nicht ernsthaft der Vorrang eingeräumt. Es werde vom Planer vorab pauschal eine einheitliche Lärmschutzwandhöhe festgelegt und, als missglückter Abwägungsversuch, ausschließlich mit der Nullvariante verglichen. Bei einem derartigen Variantenvergleich sei das Ergebnis bereits vorbestimmt. Kombinationen aus verschiedenartigen Wänden (absorbierend, transparent, usw.), variable Höhen und der Vergleich mit einer Maximalvariante werde erst gar nicht versucht. Es gebe somit keinerlei Versuche einer tatsächlichen Optimierung oder Abwägung, was aber unbedingt erforderlich gewesen wäre.

Hier mangle es, entgegen aller Regeln des Lärmschutzes, eindeutig an dem ernsthaften Versuch, dem aktiven Lärmschutz tatsächlich den Vorrang einzuräumen und darüber hinaus am ernsthaften Versuch mehrere Varianten zu vergleichen, wie es ausdrücklich erforderlich gewesen wäre. Anstatt sich hinter "prinzipiell hohen Kosten" zu verstecken, hätte es der Planung gutgetan, den Einzelfall anhand exponierter Lagen zu prüfen und nicht allein im Ausschlussverfahren festzustellen, wie hoch die Gesamtanzahl der Betroffenen sei, wenn man einseitig eine einheitliche Höhe im Voraus festschreibe. Die dichte und dazu überwiegend Wohnbebauung im direkten Umfeld des Hauses mache eine differenzierte Untersuchung erforderlich.

Angemerkt sei außerdem, dass sich das Lärmschutzgutachten auf den Flächennutzungsplan der Stadt Crimmitschau (angeblich Stand Jahr 2017) beziehe. Dieser Flächennutzungsplan habe nie ausgelegen und sei auch nicht bestätigt bzw. beschlossen worden. Die bekannte Version leide an derart offensichtlichen Mängeln, dass eine Anwendbarkeit zur Einstufung der Gebiete angezweifelt werden könne.

Zur geplanten Bauphase interessiere es den Einwander, wer der konkrete Ansprechpartner

für eingehende Lärmbeschwerden sein werde. Da bereits aus den Planungsunterlagen bekannt sei, dass es zu partiellen Überschreitungen kommen werde, müsse der oder die Beauftragte einen sehr engen Kontakt zu den Betroffenen und den ausführenden Firmen haben und darüber die fachliche und hoheitliche Kompetenz für die Einhaltung und Durchsetzung aller rechtlichen Normen besitzen. Bisherige Baumaßnahmen der Bahn zeigten leider oft einen eher sorglosen Umgang mit den Beschwerden der betroffenen Bürger, vor allem bei der Durchführung von Nachtarbeiten. So könne die Beschwerde meist erst dann geführt werden, wenn z. B. die Nachtarbeiten bereits abgeschlossen seien.

Entscheidung: Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, zu Baubeginn eine umweltfachliche Bauüberwachung für den Immissionsschutz zu beauftragen, der dann als Ansprechpartner den Betroffenen zur Verfügung steht. Auf die Auflagen unter Punkt A.4.4 wird hingewiesen. Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Die schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 17) entspricht den gesetzlichen Anforderungen und den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. Punkt B.4.10.2). Eine fehlerfreie Variantenuntersuchung findet sich unter Punkt 6.9 im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.1). Auf die Darstellung des Vollschutzes durfte verzichtet werden, da zur Erreichung des Vollschutzes die Errichtung einer Außenwand mit einer Höhe von mehr als 10,0 m über Schienenoberkante erforderlich wäre. Nach Ansicht des Gutachters ist es aufgrund der sprunghaft steigenden Kosten ausgeschlossen, dass sich bei mehr als 6,0 m hohen Lärmschutzwänden ein weiteres Kostenoptimum einstellt. Auch können im vorliegenden Fall Lärmschutzwände mit einer Höhe über 6,0 m insbesondere aus städtebaulicher Sicht nicht realisiert werden. Im Ergebnis der Variantenuntersuchung wurde auch nicht die 2,0 m hohe Lärmschutzwand (Kostenoptimum) sondern eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand favorisiert, was den Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz unterstreicht. Lärmschutzwände werden grundsätzlich auf der Gleisseite hochabsorbierend ausgeführt, um die Reflexion zwischen Lärmschutzwand und Wagenkasten zu minimieren. Das für jeden Schutzabschnitt eine einheitliche Wandhöhe gewählt wurde ist nicht zu beanstanden.

Maßgeblich bei der Einstufung der Schutzwürdigkeit baulicher Nutzungen sind die Ausweisungen des Bebauungsplanes. Wenn diese fehlen, ergibt sich die Beurteilung anhand der tatsächlichen Nutzung. Der Flächennutzungsplan kann hierbei orientierend herangezogen werden. Im konkreten Fall wurde die Einstufung "Allgemeines Wohngebiet" mit der Stadt Crimmitschau abgestimmt und entspricht nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes auch den örtlichen Gegebenheiten.

A.5.3.8 Einwender 8

Nach Einsicht der Unterlagen würden sich noch Fragen, speziell zum Lärmschutz stellen. Wer habe die Messungen durchgeführt? Wann seien die Messungen durchgeführt worden? Tags oder nachts? Wie lange, mit welchen Geschwindigkeiten? Wo genau seien die Messpunkte, am Gebäude oder Grundstück? Wie könne man jetzt schon Messergebnisse haben, obwohl die Geschwindigkeiten noch gar nicht erreicht werden könnten zum jetzigen Zeitpunkt?

Nach Meinung des Einwenders müsse eine Messung über mehrere Tage und zu verschiedenen Zeiten stattfinden. Da im hinteren Teil des Grundstückes jetzt ein neues hohes Gebäude gebaut worden sei, sei die Schallbelastung weitaus höher. Das hohe Gebäude reflektiere den Schall und komme im hinteren Teil des Grundstückes verstärkt an. Auf dem Grundstück seien sicher keine Messungen durchgeführt worden, da hätte man eine Erlaubnis haben müssen. Warum würden solche speziellen Gegebenheiten nicht berücksichtigt? Hiermit zweifele der Einwender die Messergebnisse an.

Warum werde die Lärmschutzwand nicht weitergezogen und höre plötzlich auf der Bahnseite noch vor den letzten Häusern auf? Sie sollten eigentlich eine Schutzfunktion zwecks Lärmbelastung und Hörschäden haben. Das scheine hier aber in keiner Weise berücksichtigt zu werden. Der Kostenfaktor stehe im Vordergrund.

Entscheidung: In der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) wurden die Schallwirkungen des Projektes im Sinne der gesetzlichen Regelungen (vgl. Punkt B.4.10.2) beurteilt. Die 16. BImSchV legt die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche, die bei einem Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Eisenbahnen entstehen, fest und schreibt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor (Anlage 2 zu § 4). Die Schallauswirkungen des Vorhabens wurden auf der Grundlage dieser Vorschriften durch eine schalltechnische Untersuchung ermittelt. Messungen sind nicht vorgesehen und sind für die Beurteilung eines zukünftigen Zustandes auch nicht geeignet. Das angewendete Berechnungsverfahren (Richtlinie zur Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege - Schall 03) ist verbindlich vorgeschrieben. In dieser Richtlinie sind sowohl die anzunehmenden Eingangswerte (z. B. Zugarten, Geschwindigkeiten, Höhen der Emissions- und Immissionsorte) als auch die zu berücksichtigenden Kriterien (z. B. Schallreflexionen, Abschirmung, Schallabsorption) klar geregelt. Es werden hierin auch die anzusetzenden Rechenschritte und Formeln vorgegeben. Die Lage der Baumaßnahme und die Lage der Immissionsorte sowie abschirmende Hindernisse werden in ein dreidimensionales Berechnungsmodell übernommen und bilden somit ein Abbild der tatsächlichen Situation. Die Anwendung anderer Berechnungsverfahren ist rechtlich nicht zulässig.

Die Längen der Lärmschutzwände ergeben sich aus der Lage der betroffenen bzw. anspruchsberechtigten Gebäude.

Dabei wird zunächst eine Prüfung auf wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV erforderlich. Bei der Prüfung zur wesentlichen Änderung erfolgen auf Grundlage der Betriebsprognose 2030 zunächst Berechnungen und vergleichende Bewertungen der Beurteilungspegel für die Fälle Prognose-Ohne-Fall (POF / ohne bauliche Maßnahmen) und Prognose-Mit-Fall (PMF / mit baulichen Maßnahmen). Eine wesentliche Änderung am Immissionsort (Gebäude) bzw. ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen liegt hierbei nur dann vor, wenn durch das Vorhaben Pegelerhöhungen von mehr als 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes am Tag oder in der Nacht festgestellt werden. Ein Anspruch liegt auch bei einer geringeren Pegelerhöhung vor, wenn die Beurteilungspegel mehr als 70 dB(A) am Tag und/oder mehr als 60 dB(A) in der Nacht betragen. Messungen sind nicht erforderlich. Ansprüche auf Lärmvorsorge (aktive Lärmschutzmaßnahmen z. B. durch Lärmschutzwände) bestehen im konkreten Fall nicht, da sich die Beurteilungspegel infolge der Baumaßnahme nicht erhöhen. Dies bedeutet, die Lärmsituation wird sich nicht spürbar verändern.

Gegenstand der Planfeststellung ist die Lärmvorsorge. In Abgrenzung dazu ist die Lärmsanierung des Verkehrsweges nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diesbezüglich muss auf das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes verwiesen werden.

Allerdings sind die Grenzen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht überschritten. Als Zwischenlösung hat das Eisenbahn-Bundesamt deshalb passiven Lärmschutz auch für Gebäudeteile angeordnet, bei denen in der schalltechnischen Untersuchung eine Gesundheitsgefährdung ausgewiesen ist (vgl. Auflage A.4.4 n).

A.5.3.9 Einwender 9

Für das Grundstück des Einwenders sei eine vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme vorgesehen. Bezüglich der geplanten Baumaßnahmen und der Grundstücksinanspruchnahme habe der Einwender mehrere Fragen und Bedenken:

Welcher Platzbedarf und wo auf dem Grundstück vorgesehen (Abmessungen)?

Wie sei seitens des Bauträgers die Zufahrt zum Grundstück geplant?

Könnten während der Bauphase die Parksituation der Mitarbeiter sowie Anlieferungen und Abholung der Lieferanten und Kunden gewährleistet werden?

Wie sei der Versicherungsschutz geregelt, wenn während der Bauphase die Einzäunung des Firmengeländes entfernt werde?

Mit welchen Erschütterungen, die den Produktionsbetrieb stören könnten, sei zu rechnen? (Erklärung: Man arbeite mit Metall-CNC Bearbeitungsmaschinen im hundertstel Millimeterbereich. Starke Erschütterungen hätten negativen Einfluss auf die Genauigkeit der Maschinen, auf die Oberflächengüte der gefertigten Teile sowie auf die CNC Maschinen im Allgemeinen und könnten zu Beschädigungen dieser führen.)

Wer hafte, wenn durch die genannten Einschränkungen der Produktionsbetrieb gestört

werde und daraus Umsatzeinbußen oder Schäden entstünden?

Wie sei die Haftungslage, wenn durch mögliche starke Erschütterungen, Baumaschinen usw. Gebäudeschäden oder Schäden an der Hoffläche entstünden?

Man bitte zur Klärung dieser Fragen und Bedenken um eine Kontaktaufnahme.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme wie folgt erwidert:

Zur Errichtung der Stützwand km 61,7 bis 61,768 bahnrechts in Verlängerung des nördlichen Widerlagers der Eisenbahnüberführung über die Breitscheidstraße wird ein Streifen mit ca. 6 m Breite und ca. 45 m Länge entlang der Bahn als Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich.

Die Zufahrt erfolgt vom öffentlichen Straßenraum (Breitscheidstraße) aus.

Die Mitarbeiterparkplätze könnten während der Bauzeit hinter der Baustellenabspernung vorgesehen werden. Die Zufahrt wird auf der Breite des Tores nicht eingeschränkt, so dass Anlieferung und Abholung durch Lieferanten und Kunden auch bauzeitlich möglich ist.

Während der Bauphase wird ein provisorischer Bauzaun errichtet.

Die Messungen im Rahmen des Erschütterungsgutachtens erfolgten zum Schutz der betroffenen Anwohner. Produktionsstätten wurden nicht untersucht. Belastungen für empfindliche Geräte lassen sich mit dem Verfahren nicht ermitteln. Für die Erschütterungen ist der maßgebliche Emittent der Güterverkehr. Die Geschwindigkeit für den Güterverkehr wird mit dem Bauvorhaben nicht erhöht. Im Bestand wurde an den gemessenen Objekten der Grenzwert (Maximalwert) nicht überschritten, so dass keine Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Es werden erschütterungsarme Bauverfahren gewählt, sodass es nicht zu Produktionsausfällen kommen kann. Im Vorfeld der Baumaßnahme werden Beweissicherungen durch die Vorhabenträgerin vorgenommen.

Die Einwendungen haben sich damit erledigt. Auf die Auflagen unter Punkt A.4.4 wird hingewiesen.

A.5.3.10 Einwender 10

Es werde eine 4 m hohe Lärmschutzwand installiert. Der Einwender bitte die Möglichkeit zu prüfen, auf Höhe seines Grundstückes eine Not-Tür vorzuhalten. Hintergrund: 2013 sei seine Familie beim Hochwasser von der Feuerwehr über den Bahndamm evakuiert worden, da alle anderen Fluchtwege lebensgefährlich gewesen wären.

Der Einweender habe entlang der Bahnlinie ca. 200 m Heckenanpflanzung bzw. Weidegatter. Er möchte, dass diese während der Bauphase nicht beschädigt würden und bitte um besondere Sorgfalt.

Da die Brücke über den Paradiesbach/-weg erneuert werde, bleibe ihm nur die Zufahrt zu seinem Grundstück über den Paradiesweg aus Richtung Frankenhausen. Er möchte hier

während der gesamten Bauphase ungehinderte Zufahrt garantiert bekommen.

Im Bauabschnitt bei Löhminen/Zehma werde aktuell ein Warnsystem für die Bauarbeiter beim Herannahen eines Zuges auf der 2. Gleislinie eingesetzt, das sicher in einer dicht bewohnten Stadt nicht Verwendung finden könne. Die Signale seien sehr laut und nervig und sicher auf die Dauer der Maßnahme auch gesundheitsgefährdend. Er bitte hiermit Alternativen einzusetzen.

Er gehe davon aus, dass die Baudurchführung in Tagschichten realisiert werde. Hintergrund: bisherige Erneuerungen/Umbauten an der Strecke seien teilweise in der verkehrsarmen Zeit (Wochenenden/Nacht) durchgeführt worden, was er in diesem Fall nicht akzeptieren würde.

Bei Problemen/operativen Entscheidungen während der Bauphase bitte er um aktive Kommunikation mit den Anliegern.

Entscheidung: Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Einwendung ist präkludiert. Die Vorhabensträgerin hat wie folgt erwidert:

Sondermaßnahmen zur Evakuierung sind Aufgaben des Katastrophenschutzes des Landkreises Zwickau und nicht der Vorhabensträgerin. Der Einbau von Flucht- und Nottüren ist im Bereich des Grundstückes nicht vorgesehen. Eine Fluchttür ist am Paradiesweg nördlich neben der Eisenbahnüberführung geplant.

Ein Erhalt der Hecke am Fuß des Bahndamms kann nicht zugesagt werden. Die Hecke verläuft in direkter Nähe zum Bahnkörper und befindet sich nach Abgleich mit dem Verlauf der Grundstücksgrenze auf dem Gelände der Vorhabensträgerin.

Eine Sperrung der Zufahrt aus Richtung Frankenhausen ist im Rahmen der Baumaßnahmen nicht vorgesehen. Beeinträchtigung während der Bauzeit können allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Bezüglich des Baulärms wird auf das Baulärmgutachten (Planunterlage 17.7) verwiesen. Dort sind alle erforderlichen Maßnahmen beschrieben.

Ergänzend wird auf die Auflagen unter Punkt A.4.4 verwiesen.

A.5.3.11 Einwender 11

In den Häusern würden im 3-Schichtsystem arbeitende Mieter wohnen, die über Beeinträchtigungen des Bahnlärms klagen würden, und ältere Bürger mit gesundheitlichen Problemen, die durch Tag- und Nachtlärm auftreten würden.

Der Einwender bitte um Lärmschutzfenster. Des Weiteren plädiere er für den Erhalt der Begrünung entlang der Schienen vor den Lärmschutzwänden.

Entscheidung: Die beiden Wohnhäuser des Einwenders befinden sich in einem Abschnitt, in dem zum Schutz der Anwohner eine aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,0 m über Schienenoberkante vorgesehen ist.

Mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden Pegelminderungen von bis zu 12,9 dB(A) in der Nacht erreicht, das heißt der Lärm wird teilweise mehr als halbiert. Dies ist umso bedeutsamer, da die Lärmvorbelastung an den Wohnhäusern des Einwenders bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt. Mit der geplanten Lärmschutzwand werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag von 64 dB(A) und in der Nacht von 54 dB(A) an den anspruchsberechtigten Immissionsorten des Einwenders eingehalten. Darüber hinaus besteht kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster oder -lüfter). Ergänzend wird auf Punkt B.4.10.2 verwiesen.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach dem Ergebnis der Lärmschutzberechnungen besteht somit in Bezug auf die Wohnhäuser des Einwenders kein zusätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Durch die Erneuerung der Stützwand wird die Begrünung in diesem Bereich bauzeitlich entfernt werden müssen.

A.5.4 Entscheidung zur Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Die Anhörung hat ergeben, dass keine durchgreifenden Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, soweit die Vorhabensträgerin ihre Zusagen einhält und die unter Punkt A.4 stehenden Auflagen beachtet.

A.6 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen des Verfahrens trägt die Vorhabensträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

B BEGRÜNDUNG

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhabensumfang

Der Planfeststellungsabschnitt (PFA 4) beinhaltet den 4. Bauabschnitt des Projektes ESTW Gößnitz im Abschnitt Gaschwitz - Crimmitzschau der Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden.

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt an der Landesgrenze zwischen den Freistaaten Thüringen und Sachsen am km 57,880 und endet am km 62,380 der Strecke 6362 Leipzig-Connewitz - Hof Hbf. In diesem Bauabschnitt wurden der Oberbau, die Tragschichten und die Entwässerungsanlagen bereits im Jahr 2013 erneuert. Außer im Bereich der Brücken sind daher keine Veränderungen am Bahnkörper vorgesehen.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über die Gistige am km 58,926 wird vollständig zurückgebaut. Die Eisenbahnüberführung wird für zwei Gleise neu errichtet. Es wird eine 9,35

m lange Eisenbahnüberführung als Halbrahmen aus Stahlbeton hergestellt. Die lichte Weite beträgt 7,95 m, die lichte Höhe zur Gistige mindestens 2,45 m und der Kreuzungswinkel 90° (100 gon). Die Eisenbahnbrücke wird flach gegründet. Auf der Ost- und Westseite erhält die Brücke Schrägflügel, die biegesteif in die Widerlagerwände eingebunden werden. Gleichzeitig dienen Flügelwände auch als Sicherung des Höhenunterschiedes im Bereich der Böschungen. Die Ansichtsflächen der sichtbaren Bauteiloberflächen werden als Sichtbeton mit normalen Anforderungen hergestellt. Auf dem Brückenbauwerk werden beidseitig Randwege und Kabeltröge angeordnet.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über die Pleiße am km 59,382 wird zurückgebaut. Vier der fünf Pfeilerfundamente verbleiben im Boden. Anstelle der zwei eingleisigen Bestandsbrücken wird eine 68,90 m lange Eisenbahnüberführung als einfeldriges, stählernes Fachwerk hergestellt. Die Auflagerung des Überbaus erfolgt auf jeweils rechtwinklig zum Gleis abschließenden Widerlagern. Die lichte Weite beträgt 65,80 m, die lichte Höhe zur Pleiße mindestens 4,85 m, die lichte Höhe zum Weg mindestens 3,00 m und der Kreuzungswinkel 54° (60 gon). Die lichte Weite bzw. Durchflussöffnung wird aufgrund des Wegfalls der Bestandspfeiler vergrößert. Das Bauwerk wird analog zum Bestandsbauwerk auf Stahlbeton-Widerlagern flach gegründet. Auf dem Brückenbauwerk werden beidseitig Randwege und Kabeltröge angeordnet. Die bestehenden Leitungen werden neu verlegt.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über den Paradiesbach und einen Weg am km 60,945 wird vollständig zurückgebaut. Die Eisenbahnüberführung wird für zwei Gleise neu errichtet. Es wird eine 12,30 m lange Eisenbahnüberführung als Halbrahmen aus Stahlbeton hergestellt. Die neue Eisenbahnbrücke wird flach gegründet. Die lichte Weite beträgt 10,30 m, die lichte Höhe zum Paradiesbach mindestens 5,60 m, die lichte Weite zum Weg mindestens 3,50 m, die lichte Höhe zum Weg mindestens 3,30 m und der Kreuzungswinkel 74° (82 gon). Auf der Ost- und Westseite erhält die Brücke Schrägflügel, die biegesteif in die Widerlagerwände eingebunden werden. Gleichzeitig dienen Flügelwände auch als Sicherung des Höhenunterschiedes im Bereich der Böschungen. Die Ansichtsflächen der sichtbaren Bauteiloberflächen werden als Sichtbeton mit normalen Anforderungen hergestellt. Auf dem Brückenbauwerk werden beidseitig Randwege und Kabeltröge angeordnet. Die bestehenden Leitungen werden neu verlegt.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über die Breitscheidstraße in Crimmitschau am km 61,780 wird vollständig zurückgebaut. Die Eisenbahnüberführung wird für zwei Gleise neu errichtet. Es wird eine 16,0 m lange Eisenbahnüberführung in WiB-Bauweise (Walzträger in Beton) auf Stahlbeton-Widerlagern hergestellt. Die neue Eisenbahnbrücke wird flach gegründet. Die lichte Weite beträgt 13,00 m, die lichte Höhe zur Straße mindestens 4,50 m und der Kreuzungswinkel 90° (100 gon). Die Ansichtsflächen der sichtbaren Bauteiloberflächen werden als Sichtbeton mit normalen Anforderungen hergestellt. Auf dem Brückenbauwerk werden beidseitig Randwege und Kabeltröge angeordnet. Die Weiterleitung der Ent-

wässerung des Bauwerkes erfolgt in das bestehende Abwassernetz. Die bestehenden Leitungen werden bauzeitlich gesichert bzw. neu verlegt.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Breitscheidstraße wird eine Erhöhung des Bahndammes vorgenommen. Durch die Ausbildung eines regelkonformen Bahnkörpers mit einer standsicheren Böschungsneigung von 1 : 1,7 würde das bahnlinks direkt am Dammfuß stehende Gebäude Kitscherstraße 31 vom erhöhten Dammbauwerk angeschüttet. Daher ist vorgesehen, das leerstehende Gebäude zurückzubauen. Dadurch entstehen auch die erforderlichen Logistikflächen und Zufahrtswege zum Baufeld.

Um zukünftig Schäden vom Bahnkörper durch Hochwasserereignisse abzuhalten, werden Böschungsfußbefestigungen bahnlinks von km 57,920 bis km 58,290 und von km 58,944 bis km 59,342 sowie bahnrechts von km 59,410 bis km 59,550, von km 60,618 bis km 60,750 und von km 60,880 bis km 61,440 als Verbesserungs- bzw. Präventionsmaßnahmen durchgeführt. Dies verhindert zukünftig Erosionen bei Hochwasser.

Die vorhandenen Entwässerungsanlagen sind intakt und werden weiter genutzt. Aufgrund der Gradientenanhebung werden im Einschnittsbereich teilweise Anpassungen der Höhenlage an den vorhandenen Schächten und der Tiefenentwässerung notwendig. Im Bereich der Breitscheidstraße sind an den Stützwänden neue Entwässerungsleitungen vorgesehen.

Aufgrund der Gradientenanhebung wird die vorhandene Kabeltrasse in den Bereichen vor und hinter den Eisenbahnüberführungen in der Höhenlage angepasst. Wegen der Errichtung der Lärmschutzwände wird eine Anpassung der Lage der vorhandenen Kabeltrasse erforderlich.

Die bestehende Stützwand bahnrechts von km 61,632 bis km 61,689 wird im Rahmen der Gesamtmaßnahme entsprechend den vorhandenen Abmessungen erneuert.

Die neue Stützwand bahnlinks von km 61,700 bis km 61,768 wird in Form einer aufgelösten Bohrpfahlwand aus Stahlbeton mit aufgesetztem Ortbetonpfahlkopfbalken bzw. Ortbetonpfahlkopfwand im Bereich der Kitscherstraße hergestellt. Auf der Stützwandkonstruktion werden neue Lärmschutzwände aufgesetzt bzw. verankert. Im Gehwegbereich wird ebenfalls eine aufgelöste Bohrpfahlwand mit Ortbetonpfahlkopfbalken von km 61,748 bis km 61,768 hergestellt.

Die neue Stützwand bahnrechts von km 61,700 bis km 61,768 wird in Form einer aufgelösten Bohrpfahlwand aus Stahlbeton mit aufgesetztem Ortbetonpfahlkopfbalken bzw. Ortbetonpfahlkopfwand vor dem Brückenbauwerk hergestellt. Auf der Stützwandkonstruktion werden neue Lärmschutzwände aufgesetzt bzw. verankert. Im Fußbereich der Böschung wird ebenfalls eine aufgelöste Bohrpfahlwand mit Ortbetonpfahlkopfbalken von km 61,748 bis km 61,768 hergestellt. Der vorhandene Zaun wird bauzeitlich zurückgebaut und nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wiedererrichtet.

Die neue Stützwand bahnrechts von km 61,805 bis km 61,835 wird in Form einer aufgelös-

ten Bohrpfahlwand aus Stahlbeton mit aufgesetztem Ortbetonpfahlkopfbalken bzw. Ortbetonpfahlkopfwand im Bereich der Amselstraße hinter dem Brückenbauwerk hergestellt. Auf der Stützwandkonstruktion werden neue Lärmschutzwände aufgesetzt bzw. verankert. Im Fußbereich der Böschung wird ebenfalls eine aufgelöste Bohrpfahlwand mit Ortbetonpfahlkopfbalken von km 61,792 bis km 61,812 hergestellt.

Von km 61,535 bis km 61,995 wird bahnlinks eine 3,0 m hohe Lärmschutzwand errichtet und teilweise auf der vorhandenen Stützwand von km 61,830 bis km 62,035 verankert. Zwei weitere Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4,0 m werden bahnrechts von km 60,626 bis km 61,226 und von km 61,530 bis km 61,912 errichtet. Alle Lärmschutzwände bestehen aus in den Bahnkörper tiefgegründeten Pfosten und zwischen die Pfosten gesetzten, austauschbaren, durchgängig geschlossenen, farblich gestalteten Wandelementen aus einseitig hoch schallabsorbierenden Leichtbaumaterialien. Im Bereich von Stützwänden werden die Lärmschutzwände auf dem Stützwandkopf montiert und verankert. Im Bereich der Eisenbahnüberführungen werden die Lärmschutzwände auf den Randkappen montiert. Die Lärmschutzwände werden im Bereich von Einbauten im Randweg und Böschungsbereich, wie Oberleitungsmasten, Signalen, Kabelzieh- und Entwässerungsschächten in geschlossener Bauweise zur gleisabgewandten Seite hin verzogen.

Zur Wahrung der Streckenzugänglichkeit für Inspektions- und Instandhaltungszwecke, ausreichender Flucht- und Evakuierungsmöglichkeiten sowie zur Heranführung von Fremdrettungskräften im Havarie- oder Katastrophenfall werden in Abständen von ca. 500 m die äußeren Lärmschutzwände mit schalldichten, nach außen hin zu öffnenden Fluchttüren ausgerüstet. Zur Überwindung von Dammböschungen werden Böschungstreppen mit beidseitigem Geländer eingebaut. Die Wegbefestigung wird mit einem durchlässigen, trittsicheren Tragschichtmaterial ohne Bankette und Borde ausgeführt. Eine gesonderte Entwässerung ist somit nicht erforderlich.

Die vorhandenen ausgebildeten Randwege an den Gleisen der Strecke 6362 werden als Rettungswege genutzt. Sie sind durchgehend mind. 80 cm breit und bis zu einer Höhe von 2,20 m frei von Einbauten.

Als straßenseitige Zufahrten zur Bahnanlage werden die bahnparallel verlaufenden, bzw. auf die Bahn zulaufende Straßen und Wege genutzt. Die Zufahrten haben eine Mindestbreite von 3,50 m. Sie sind bis zu einer Höhe von 3,50 m frei von Einbauten.

Für die Evakuierung von Fahrgästen und Zugpersonal sowie die Heranführung von Fremdrettungskräften gehen von den Zufahrten Zugänge zur Bahnanlage ab. Diese Zugänge sind mindestens auf einer Seite der Bahnanlage in einem Abstand von maximal 1.000 m angeordnet. Sie weisen eine Wegbreite von 1,60 m auf und sind ebenfalls bis zu einer Höhe von 2,20 m frei von Einbauten. Sie sind mit einem durchlässigen, trittsicheren Tragschichtmaterial befestigt. Als Ergänzung hierzu werden nachfolgend die Zugangsmöglichkeiten sowie deren Erreichbarkeit aus dem öffentlichen Straßennetz kurz beschrieben:

Am Zugangspunkt km 57,905 bahnrechts erfolgt der Neubau einer ca. 220 m langen Zufahrt, welche von der Mittelmühlstraße Richtung Osten abzweigt. Die Zufahrt verläuft senkrecht zum Bahnkörper und endet in einem neu herzustellenden Wendehammer. Der neue Zugangsweg beginnt am Wendehammer und führt über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer zum Bahnkörper.

Am Zugangspunkt km 58,905 bahnrechts erfolgt am Ende des Gemeinschaftsweges der Bau eines befestigten Wendehammers. Der neue Zugangsweg beginnt am Wendehammer und führt über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer zum Bahnkörper.

Am Zugangspunkt km 59,425 bahnlinks erfolgt der Neubau einer ca. 105 m langen Zufahrt, welche von der Ponitzer Straße Richtung Westen abzweigt. Für das Wenden von Fahrzeugen erfolgt bei km 59,410 der Bau eines befestigten Wendehammers. Der Wendehammer ermöglicht das Wenden von bis zu 9 m langen Fahrzeugen. Der Zugang zum Bahnkörper erfolgt über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer.

Am Zugangspunkt km 60,076 bahnlinks führt der Zugangsweg über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer zur Ponitzer Straße. Für das Wenden von Fahrzeugen kann die Einfahrt zur Wilhelm-Stolle-Siedlung genutzt werden.

Am Zugangspunkt km 60,819 bahnlinks verläuft der neue Zugangsweg in unmittelbarer Nähe der östlichen Stützen der Straßenüberführung der Bundesautobahn. Der Weg beginnt am km 60,819 und führt senkrecht zur Bahn bis zur Ponitzer Straße. Für das Wenden von Fahrzeugen kann der Paradiesplatz genutzt werden.

Am Zugangspunkt km 61,534 bahnlinks führt der Zugangsweg über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer von der Bahnanlage zur bahnparallel verlaufenden Kitscherstraße.

Am Zugangspunkt km 62,182 bahnlinks führt der Zugangsweg über eine neu herzustellende Böschungstreppe mit beidseitigem Holmgeländer vom Bahndamm zur bahnparallel verlaufenden Kitscherstraße. Senkrecht zur Kitscherstraße besteht über die als Stichstraße endende Oststraße die Möglichkeit für das Wenden von Fahrzeugen.

Die Straßenüberführung der S 54 befindet sich im Stadtgebiet der Stadt Crimmitschau im Ortsteil Frankenhausen. Hier wechselt die S 54 von der linken Talseite auf die rechte Talseite (in Fließrichtung der Pleiße gesehen). Dieser Wechsel verläuft etwa rechtwinklig zur Talachse. Innerhalb dieses Bereiches kreuzt die Straße die Pleiße und überquert die ebenfalls im Tal der Pleiße verlaufende Bahnstrecke 6362 Leipzig - Hof am km 59,834. Die ursprünglich größere Gesamtmaßnahme der gesamten Talquerung wurde auf Grund des anteiligen Verlangens der DB Netz AG nun in zwei Bereiche unterteilt. Der westliche Bereich hat eine Länge von 290 m und endet unmittelbar nach dem Brückenbauwerk über die Pleiße. Dieser Abschnitt ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens wird nur der östliche Bereich der Straßenüberführung über

die Eisenbahn einschließlich des Knotenpunktes Ponitzer/Leipziger Straße mit einer Länge von insgesamt 232,5 m (S 54 und kommunale Straße) umgebaut.

Die vorhandene Straßenüberführung wird abgerissen. Die neue Brücke wird als einfeldriges Stahlbetonrahmenbauwerk in WIB-Bauweise (Walzträger in Beton) mit Tiefgründung auf Ortbetongroßbohrpfählen ausgeführt. Die Nutzbreite beträgt mindestens 9,00 m, die Fahrbahnbreite mindestens 6,00 m, die Nutzbreite der Brückenkappen 1,50 m, die lichte Weite 11,20 m, die lichte Höhe mindestens 5,70 m über Schienenoberkante und der Kreuzungswinkel 98,584 gon. Widerlager und Flügel werden biegesteif zu Kastenwiderlagern verbunden. Die Parallelfügel schaffen den Übergang vom Bahneinschnitt zum Gelände. Im Bereich des Brückenbauwerks werden 15 cm hohe Schrammborde, 1 m hohe Geländer als Absturzsicherung sowie im Einflussbereich der Oberleitung Berührungsschutzwände errichtet.

Die Fahrstreifenbreite beträgt 3,0 m zuzüglich erforderlicher Kurvenverbreiterung. Der Deckenaufbau erfolgt mit einer Gesamtstärke von 0,7 m. Vom Bauanfang bis über die Straßenüberführung sind beidseitige 1,5 m breite Gehwege vorgesehen. Eine Gehwegführung entlang der Ponitzer Straße sowie eine Weiterführung in die Siedlung ist in Absprache mit der Stadt Crimmitschau nicht Gegenstand dieser Maßnahme. Die Bankettbreite wird mit 1,5 m festgelegt.

Die Böschungen und die Einschüttungen der Widerlagerflügel werden mit einer Neigung von 1 : 1,5 ausgeführt und mit Oberboden angedeckt. Im Bereich der Straßenüberführung werden auf der südwestlichen Widerlagerseite Stützkonstruktionen erforderlich, die den aufgrund der Gradientenanhebung entstandenen Geländesprung am Böschungskopf des Bahneinschnittes kompensieren.

Der Anschluss der kommunalen Ponitzer Straße erfolgt wie im Bestand. Durch die erhebliche Anhebung des Knotenpunktes sind umfangreiche Anpassungen im Verlauf der Ponitzer Straße erforderlich. Die Zufahrt Wilhelm-Stolle-Siedlung wird wieder angebunden und bleibt uneingeschränkt nutzbar. Der südliche Ausrundungshalbmesser dieser Zufahrt wird gegenüber dem Bestand verbessert.

Alle im Planungsbereich befindlichen Einmündungen und Wege, sowie die Anbindung der privaten Anliegerzufahrten und -zugänge bleiben, teilweise mit Änderungen und Stützkonstruktionen, weitgehend erhalten. Zwei Flurstücke erhalten neu angelegte Zufahrten. Eine vorhandene Garage ist infolge der neuen Gradientenlage nicht mehr nutzbar und wird abgerissen.

Zwischen den Straßenüberführungen über die Pleiße und die Eisenbahn (Hochpunkt) erfolgt die Entwässerung über Straßenabläufe am Hochbord. Diese entwässern über eine Sammelleitung zum Bauwerk Pleißebrücke und schlagen dort in die Pleiße ab. Die Herstellung des Entwässerungspunktes ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Entlang der Ponitzer Straße erfolgt die Entwässerung analog des Bestandes.

Für weitere Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

Bauliche Veränderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die über den beschriebenen Umfang hinausgehen, bedürfen wiederum einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

B.1.2 Verfahrensgang

Am 21.11.2019 ging der Antrag der Vorhabensträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat im Ergebnis eines Screeningverfahrens mit Schreiben vom 26.11.2019 festgestellt, dass für den Baubereich im Freistaat Sachsen eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 26.11.2019 die Landesdirektion Sachsen gebeten, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG in Verbindung mit § 18 a AEG durchzuführen und nach § 18 UVPG¹⁵ die Öffentlichkeit einzubeziehen.

Im Bereich des Freistaates Thüringen sind keine baulichen Änderungen geplant. Vorsorglich hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 27.11.2019 und 03.02.2020 mit folgenden Trägern öffentlicher Belange aus Thüringen das Benehmen hergestellt:

Gemeinde Ponitz

Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie

Landratsamt Altenburger Land

Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz

Die Träger öffentlicher Belange aus Thüringen haben keine Bedenken geäußert.

Die Landesdirektion Sachsen hat die Auslegung der Planunterlagen für den Zeitraum vom 09.03.2020 bis 08.04.2020 in den Stadtverwaltungen Crimmitschau und Meerane sowie in der Gemeindeverwaltung Zschaitz-Ottewig vorbereitet. Die Auslegung wurde zuvor im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Crimmitschau Nr. 04 vom 26.02.2020 und durch Aushang in der Stadt Meerane und in der Gemeinde Zschaitz-Ottewig ortsüblich bekannt gemacht. Des Weiteren wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen während des vorgenannten Zeitraums unter <https://www.uvp-portal.de> verwiesen.

Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift bei der Landesdirektion Sachsen oder bei den Stadtverwaltungen Crimmitschau und Meerane oder bei der Gemeindeverwaltung Zschaitz-Ottewig bis spätestens einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 08.05.2020, erhoben werden können.

Auf die Folgen der Fristversäumnis gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG und auf die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ausdrücklich hingewiesen.

Es erfolgte zudem eine Information der anerkannten Naturschutzverbände über die Auslegung.

Mit Schreiben vom 24.03.2020 teilte die Stadtverwaltung Crimmitschau mit, dass die Auslegung der Planunterlagen infolge der COVID-19-Pandemie und der damit verbundenen Schließung der Stadtverwaltung für den Besucherverkehr zum 20.03.2020 abgebrochen werden musste.

Die Beteiligung potenziell betroffener Behörden, Träger öffentlicher Belange und Leitungsinhaber konnte hingegen erfolgreich durchgeführt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, hat mit Schreiben vom 12.08.2020 die Landesdirektion Sachsen gebeten, für die zwischenzeitlich geänderte schalltechnische Untersuchung ein ergänzendes Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG in Verbindung mit § 18a AEG durchzuführen. Die Änderungen sind in der Farbe Blau dargestellt.

Die geänderten Planunterlagen lagen erneut vom 07.09.2020 bis 06.10.2020 in den Stadtverwaltungen Crimmitschau und Meerane sowie in der Gemeindeverwaltung Zschaitz-Ottewig zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Die Auslegung wurde zuvor im Amtsblatt der Großen Kreisstadt Crimmitschau Nr. 17 vom 02.09.2020 und durch Aushang in der Stadt Meerane und in der Gemeinde Zschaitz-Ottewig ortsüblich bekannt gemacht. Des Weiteren wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen während des vorgenannten Zeitraums unter <https://www.uvp-portal.de> verwiesen.

Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift bei der Landesdirektion Sachsen oder bei den Stadtverwaltungen Crimmitschau und Meerane oder bei der Gemeindeverwaltung Zschaitz-Ottewig bis spätestens einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 06.11.2020, erhoben werden können.

Auf die Folgen der Fristversäumnis gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG und auf die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wurde ausdrücklich hingewiesen.

Es erfolgte zudem eine Information der anerkannten Naturschutzverbände über die Auslegung.

Die Landesdirektion Sachsen hat die zu den Planunterlagen abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen ausgewertet und angesichts der bestehenden Einwendungslage einen Erörterungstermin am 05.07.2021 anberaumt. Mit der Einladung zum Erörterungstermin wurden zugleich die entsprechenden Erwiderungen der Vorhabenträgerin übersandt.

Folgende Träger öffentlicher Belange, Versorgungsträger und sonstige Betroffene wurden am Verfahren beteiligt, haben aber keine Stellungnahmen abgegeben:

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Thüringen-Erzgebirge

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Nebenstelle Chemnitz

Bundeseisenbahnvermögen

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

E.ON Thüringer Energie AG
Ev.-Luth. Landeskirchenamt Sachsen
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, Netzregion Süd-Sachsen
Polizeidirektion Zwickau
Polizeiverwaltungsamt
Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH
Regional-Wasser/Abwasser-Zweckverband Zwickau/Werdau
Sozialverband VdK Sachsen e.V.
Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen

Folgende kommunale Gebietskörperschaften haben im Verfahren Stellungnahmen abgegeben:

Landratsamt Mittelsachsen
Landratsamt Zwickau
Stadtverwaltung Crimmitschau
Stadtverwaltung Meerane

Folgende Träger öffentlicher Belange, Versorgungsträger und sonstige Betroffene haben im Verfahren Stellungnahmen abgegeben:

50Hertz Transmission GmbH*
Bahn-Landwirtschaft Bezirk Dresden e.V.*
Bistum Dresden-Meißen*
Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH*
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
Bundesnetzagentur
Bundespolizeidirektion Pirna*
DB Energie GmbH
DB Immobilien, Region Südost*
Der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht*
Deutsche Telekom Technik GmbH
eins energie in sachsen GmbH & Co.KG / inetz GmbH*
Ericsson GmbH*
GASCADE Gastransport GmbH*
GDMcom GmbH
Industrie- und Handelskammer Chemnitz, Regionalkammer Zwickau
Kreishandwerkerschaft Zwickau
Landesamt für Archäologie Sachsen
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen*
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Zentrale
Landesdirektion Sachsen, Referate 34 C, 44 C und 55 C
Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen*
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH, Standort Crimmitschau

Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH, Standort Markkleeberg*
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, Standort Markkleeberg
Planungsverband Region Chemnitz
Rettungszweckverband "Südwestsachsen"
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
Staatsbetrieb Sachsenforst*
Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement
Stadtwerke Meerane GmbH*
Südwestsächsische Netz GmbH
TEN Thüringer Energienetze GmbH & Co. KG*
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH*
Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH
WVS Verbundwerke Südwestsachsen GmbH*
Wasserwerke Zwickau GmbH
Zweckverband Fernwasser Südsachsen*

* nicht betroffen bzw. keine Bedenken/Einwende

Folgende anerkannte Naturschutzverbände wurden über die Auslegung informiert, haben aber keine Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben:

Grüne Liga Sachsen e.V. Landesgeschäftsstelle
Landesjagdverband Sachsen e.V.
Landesverband Sächsischer Angler e.V.
Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
Naturschutzbund Deutschland, LV Sachsen e.V.
Naturschutzverband Sachsen e.V.
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Sachsen e.V.

Folgender anerkannter Naturschutzverband hat eine Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V.

Mit Datum vom 28.12.2021 hat die Landesdirektion Sachsen eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt. Am 04.01.2022 gingen die abschließende Stellungnahme und der Verwaltungsvorgang der Landesdirektion Sachsen beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin aufgegeben, die Lärmschutzwand bahnlinks (Bauwerksverzeichnis Nr. 6.3) bis zum Zugang am km 61,534 (Bauwerksverzeichnis Nr. 7.6) zu verlängern (vgl. Punkt A.4.2). Die geänderte Planunterlage 17.4.1 hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 16.02.2022 vorgelegt. Diese Planunterlage ist Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses. Die übrigen Planunterlagen können im Rahmen der Ausführungsplanung geändert werden. Durch die Planänderung

wird die Erhöhung einer gesundheitsgefährdenden Vorbelastung ausgeschlossen. Deshalb entstehen durch die Planänderung keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten. Auf eine erneute Anhörung konnte deshalb verzichtet werden. Die Änderungen sind in der Farbe Magenta dargestellt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Gemäß § 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu beachten.

Treffen mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt.

Für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden wurde gemäß Anlage zu § 1 BSWAG¹⁶ vordringlicher Bedarf gesetzlich festgestellt.

B.2.2 Zuständigkeit

Für den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 BEVVG¹⁷ das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Im Einvernehmen mit der Außenstelle Erfurt wird das Verfahren in der Außenstelle Dresden durchgeführt. Die Verlagerung endet mit der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ein eventuelles Rechtsbehelfsverfahren vor dem zuständigen Verwaltungsgericht würde wieder von der jeweils zuständigen Außenstelle bearbeitet.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, dass die erheblichen Auswirkungen von Vorhaben auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden (§ 3 Satz 1 UVPG). Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 16 Abs. 1 UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen 1 (Erläuterungsbericht), 15.1 (Landschaftspflegerischer Begleitplan), 15.2 (Artenschutzfachbeitrag), 16 (Umweltverträglichkeitsstudie), 17 (Schalltechnische Untersuchung), 18 (Erschütterungstechnische Untersuchung), 20 (BoVEK), 21 (Wasserrechtliche Unterlage) und 22 (Planung Dritter) enthalten.

Ferner wird auf die Planunterlagen 2 (Übersichtskarte und -pläne), 3 (Lagepläne), 4 (Bauwerksverzeichnis), 5 (Grunderwerbspläne), 6 (Grunderwerbsverzeichnis), 7 (Bauwerkspläne), 11 (Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne), 12 (Kabel- und Leitungslagepläne) und 13 (Spurplanskizze) verwiesen.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens. Bei der Auslegung der Planunterlagen wurde darauf hingewiesen, dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 16 Abs. 1 UVPG notwendigen Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung enthalten, dass die eingeleitete Anhörung zu den Planunterlagen zugleich die Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen nach § 18 Abs. 1 UVPG darstellt und dass über die Zulässigkeit des Vorhabens durch Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes entschieden werden wird.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Als Untersuchungsraum wurde ein ca. 4.720 m langer und 200 m breiter Korridor (100 m beidseits der Mittelachse der Gleisanlage) entlang der Bahnstrecke abgegrenzt. Der Anfang und das Ende des Untersuchungsraumes werden durch die Planfeststellungsgrenzen markiert.

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass die zu erwartenden, vorhabensbedingten Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselbeziehungen vollständig erfasst, beschrieben und bewertet werden können. Hierbei wurde die Reichweite der durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Wirkprozesse berücksichtigt.

Für die Straßenplanung (Planunterlage 22) besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Gemäß den Planunterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Die nachfolgende Zusammenfassung der Konfliktanalyse zeigt, dass aus dem Bauvorhaben unter Berücksichtigung der konfliktbezogenen Vermeidungsmaßnahmen folgende mittlere, hohe und sehr hohe Konflikte resultieren (sehr geringe und geringe Konflikte werden im Folgenden nicht aufgeführt), die schutzgutbezogen in den Plänen der Umweltverträglichkeitsstudie (Planunterlage 16) dargestellt sind.

Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit:

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung zur Ermittlung der immissionsseitigen Auswirkungen der geplanten Ausbaumaßnahmen durch den Bahnbetrieb (Planunterlage 17.1) zeigt sich, dass 340 (davon 132 tagsüber und 208 nachts) Immissionsorte von einer

wesentlichen Änderung betroffen sind und Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach haben. Durch das Vorhaben entsteht somit ein hoher Konflikt durch betriebsbedingte Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr.

Die Untersuchungsergebnisse des Baulärmgutachtens (Planunterlage 17.2) zeigen, dass während der geplanten Baumaßnahme Belästigungen der Anwohner und Anlieger in Form von Überschreitungen der nutzungsspezifischen Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Somit ist an einigen Immissionsorten von einem hohen Konfliktpotenzial auszugehen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Im Zuge der Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingt Vegetationsflächen in einem Umfang von insgesamt 3,25 ha in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme von ca. 0,4 ha hochwertigen Biotoptypen, darunter geschützte Gehölze, Obstbaumreihe und extensiv genutztes Grünland frischer Standorte führt zu einem hohen Konflikt. Die Inanspruchnahme von etwa 1,0 ha mittelwertigen Biotoptypen führt zu einem mittleren Konflikt.

Die baubedingte Inanspruchnahme von Lebensräumen der Zauneidechse führt zur Gefahr der Verletzung oder Tötung von Einzelindividuen und führt damit zur Auslösung der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG. Es resultiert ein hoher Konflikt.

Schutzgut Wasser:

Aus dem Vorhaben resultieren keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

Schutzgut Fläche und Boden:

Aus dem Vorhaben resultieren keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die Möglichkeit von bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen von bisher nicht registrierten Bodendenkmalen führt potenziell zu einem mittleren bis hohen Konflikt.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern:

Es kommt zu keinen erheblichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand des UVP-Berichts, der speziellen Fachgutachten (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Fachbeitrag Artenschutz, Umweltverträglichkeitsstudie) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit:

Durch das Vorhaben entsteht zunächst ein hoher Konflikt durch betriebsbedingte Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehr. Die Konfliktstärke wird durch Lärmschutzmaßnahmen auf die rechtlich zulässigen Werte reduziert.

Das Baulärmgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass während der geplanten Baumaßnahme Belästigungen der Anwohner und Anlieger in Form von Überschreitungen der nutzungsspezifischen Immissionsrichtwerte zu erwarten sind. Im Beurteilungszeitraum Nacht sind Beurteilungspegel jenseits der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle 60 dB(A) unter der Voraussetzung, dass Stopf- und Rammarbeiten ausschließlich am Tag durchgeführt werden, an 25 Gebäuden zu erwarten. Aufgrund der ermittelten Beurteilungspegel und daraus resultierenden Lärmbelästigungen ist für die 25 Gebäude während der Dauer der Nachtarbeit, die voraussichtlich jeweils nur wenige Tage andauern wird, die Stellung von Ersatzwohnraum erforderlich. Eine vollständige Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an allen Gebäuden ist unter den gegebenen Umständen und örtlichen Verhältnissen nicht zu erreichen. Allerdings besteht durch eine vorausschauende Planung die Möglichkeit, Immissionen von Baustellen weitgehend zu vermeiden bzw. zu vermindern. Dies kann durch den Einsatz lärmarmen Baumaschinen, durch die Wahl geeigneter Bauverfahrenstechniken und durch eine Baustellenplanung unter Immissionsschutzgesichtspunkten erfolgen.

Schutzgut Tiere und Pflanzen:

Im Zuge der Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingt Vegetationsflächen in einem Umfang von insgesamt 3,25 ha in Anspruch genommen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden in einem landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 15.1) bewertet. Nach Durchführung der Kompensationsmaßnahmen und einem entsprechenden Entwicklungszeitraum ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes verbleiben. Der Eingriff durch das Bauvorhaben wird somit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung vollständig multifunktional kompensiert.

Die baubedingte Inanspruchnahme von Lebensräumen der Zauneidechse führt zur Gefahr der Verletzung oder Tötung von Einzelindividuen und damit zur Auslösung der Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG. Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Ausnahmetatbestände gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zum Erwirken einer vorhabenbezogenen Ausnahme von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG wird für die betroffenen Reptilienart Zauneidechse erforderlich. Im Ergebnis der Prüfung sind die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 2 und Nr. 5 BNatSchG gegeben.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter:

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich drei archäologische Relevanzgebiete,

wobei explizite Ausweisungen von vorhandenen Bodendenkmalen nicht vorliegen. Im Einzelfall ist nicht auszuschließen, dass bei Erdarbeiten noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden. Bei allen Flächen, in denen Bodeneingriffe vorgesehen sind, werden vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie archäologische Grabungen durchgeführt. Auftretende Befunde und Funde werden sachgerecht ausgegraben und dokumentiert.

Fazit:

Die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen umweltrelevanten Konflikte werden unter der Berücksichtigung, dass die Konfliktvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, unter den anzulegenden rechtlichen Gesichtspunkten als umweltverträglich beurteilt.

B.3.2.4 Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht mit Risiken für die Umwelt verbunden, die nicht eingrenzbar und/oder beherrschbar wären.

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des UVPG sind zwar zu prognostizieren, diese sind jedoch durch die Umsetzung entsprechender Begleitplanungen in der Weise kompensierbar, dass während des Baus und Betriebs der Anlage keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umwelt auftreten bzw. verbleiben.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 BSWAG) unter Abschnitt 1 (Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs) als laufende Nummer 13 eingestellt. Damit ist für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden die Notwendigkeit und das öffentliche Interesse an den Ausbaumaßnahmen durch Gesetz bestimmt.

Die Planrechtfertigung ist auch gegeben, wenn für das Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 17.12.2009, Az. 7 A 7.09, juris, Rn. 26). Gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 AEG ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Es dient der Erfüllung der in § 4 Abs. 3 AEG für die Vorhabensträgerin geregelten Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

Mit der beantragten Maßnahme werden die Betriebsqualität und die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur im Planungsabschnitt nachhaltig erhöht. Durch die Modernisierung

der Leit- und Sicherungstechnik in Verbindung mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird die Fahrzeit verkürzt, die Betriebsführung verbessert und eine Optimierung der Zugangssituation erreicht.

Durch die Maßnahmen an der Straßenüberführung wird die bestehende Tonnagebegrenzung des Abschnittes der S 54 aufgehoben und die Durchgängigkeit im Netz wiederhergestellt. Der Schwerverkehr ist somit nicht mehr gezwungen, auf untergeordnete Straßen auszuweichen. Weiterhin wird durch den Anbau von Gehwegen die Sicherheit von Fußgängern im Planungsbereich verbessert. Außerdem wird das Lichtraumprofil zur Bahnstrecke vorschriftenkonform vergrößert.

Die Planung ist damit vernünftigerweise geboten im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Verwaltungsvorschriften

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV IBG Infrastruktur, der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.3 Abschnittsbildung

Im Rahmen des Projektes "ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden, 2. Ausbaustufe Gaschwitz - Crimmitschau, Projektabschnitt ESTW Gößnitz", ist auf der Strecke 6362 Leipzig-Connewitz - Hof Hbf im Streckenabschnitt von km 49,445 bis km 62,380 der Ersatz der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik durch elektronische Stellwerkstechnik geplant. Die Streckengeschwindigkeit wird bis km 59,977 von 120 km/h auf 160 km/h und von 59,977 bis km 62,228 auf 130 km/h angehoben. Danach liegt bis zum Ende des Streckenabschnitts die Entwurfsgeschwindigkeit bei 160 km/h. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt beinhaltet den 4. Bauabschnitt von km 57,880 bis km 62,380. Der Streckenabschnitt befindet sich hinter dem Haltepunkt Ponitz südlich der Landesgrenze Freistaat Sachsen/Thüringen in Sachsen.

Von Seiten des Straßenbaulastträgers Freistaat Sachsen, vertreten durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Plauen, wird der Neubau der Straßenüberführung (S 54) geplant. Die Planung des Brückenbauwerks (Planunterlage 22) ist gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

B.4.4 Variantenentscheidung

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Im vorliegenden Streckenabschnitt wurden zwei Varianten mit den folgenden, wesentlichen Unterschieden untersucht:

Der Neubau der vier Brückenbauwerke, Gleisabstand von 4 m und eine neue Linienführung im Abschnitt von km 59,8 bis km 62,1 für die Geschwindigkeit von 160 km/h, um den Streckenabschnitt mit der vorgegebenen Entwurfsgeschwindigkeit durchgängig befahren zu können. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h kann nur durch eine Linienverbesserung mit erheblicher Flächeninanspruchnahme und Eingriff in die Infrastruktur der Stadt Crimmitschau vorgenommen werden. Betroffen würden in etwa 30 private Grundstücke sein. Die neben der Bahn verlaufende Pleiße müsste mit einem langgestreckten Bauwerk auf einer Länge von 200 m überbaut werden. Die Mehrkosten würden sich auf etwa 50 Millionen Euro belaufen. Außerdem würden die in den letzten Jahren vorgenommenen Baumaßnahmen zur Erhöhung der Streckenverfügbarkeit als verlorene Investitionen zu betrachten sein, da dieser Streckenabschnitt durch einen Neubauabschnitt ersetzt werden würde. Diese Variante wurde vor allem aufgrund des erheblichen Eingriffs in die bestehende Bebauung und die daraus resultierenden Betroffenheiten sowie die Unwirtschaftlichkeit durch erhebliche Ersatzmaßnahmen nicht weiterverfolgt.

Von km 59,977 bis km 62,228 bleibt die Entwurfsgeschwindigkeit bei 120 km/h. Eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 130 km/h erfolgt lediglich für Züge mit der Zulassung eines Überhöhungsfehlbetrags von 150 mm. Ab km 62,228 bis zum Ende des Streckenabschnitts wird die Entwurfsgeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben. Es ist außerdem der Neubau der fünf Brückenbauwerke (4 Eisenbahnüberführungen, 1 Straßenüberführung) vorgesehen. Die Entscheidung der hier beschriebenen planerischen Lösungen wurde nach eingehender Analyse der technischen, wirtschaftlichen und planrechtlichen Aspekte sowie der einzuhaltenden Regelwerke gewählt.

Eine für die Straßenüberführung durchgeführte Variantenuntersuchung ergab im Wesentlichen zwei verschiedene Trassierungsmöglichkeiten, die sich aus der Verkehrsorganisation heraus ableiten lassen. Zum einen wird die S 54 als durchgehende Strecke und Hauptstraße mit einem großzügigeren Radius in Richtung Norden geführt. Das Brückenbauwerk befindet sich dann vollständig in diesem Radius. Die kommunale Ponitzer Straße wird in dieser Variante als Nebenstraße aufgekropft angebunden. In einer zweiten Trassierungsvariante bleiben die Verkehrsverhältnisse wie im Bestand, die S 54 aus Richtung Westen ist untergeordnet gegenüber der durchgehenden Ponitzer Straße. Alle Varianten orientierten sich im Brückenbereich an den bestehenden Höhenverhältnissen, da ein Verlangen der Bahn zur Veränderung der Situation seinerzeit nicht gegeben war. Die Variante mit einer durchgehenden S 54 wurde seinerzeit trotz höherer Kosten als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Das nunmehr seit 2017 bestehende beidseitige Verlangen der beteiligten Baulastträger und

die daraus resultierenden Geometrieforderungen der DB AG, machten eine Überarbeitung und Neubewertung der Varianten erforderlich. Auf Grund der sehr ungünstigen örtlichen Verhältnisse (Längsneigungen, Sichtverhältnisse) wäre die Umsetzung der alten Vorzugsvariante nur mit einer einhergehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund fehlender Anfahrtsichtweite möglich. Dies rechtfertigt nicht den erhöhten finanziellen Aufwand für diese Variante.

Dem nun vorliegenden Feststellungsentwurf liegt daher die Variante ohne Veränderung der vorhandenen Verkehrsorganisation zu Grunde. Die Variante stellt unter Berücksichtigung des Vorschriftenwerkes, der Gewährleistung der Lichträume im Gleisbereich, der verkehrssicheren Gestaltung des Knotenpunktes und der vorhandenen Topographie und Bebauung die Vorzugsvariante mit minimierten Anpassungslängen der Straßenrampen dar. Die Lösung ergibt sich unter Ausschöpfung aller zulässigen trassierungstechnischen und konstruktiven Mindestparameter und lässt sich somit nicht weiter reduzieren.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich diesen Variantenentscheidungen an.

B.4.5 Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung vereinbar.

Im Ergebnis der Prüfung der Landesdirektion Sachsen als Raumordnungsbehörde auf Grundlage des Landesentwicklungsplanes Sachsen, des Regionalplanes Südwestsachsen und des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz auf eine Betroffenheit raumordnerischer und landesplanerischer Belange stehen die geplanten Maßnahmen im Einklang mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

Der geplante Straßenausbau führt zu keiner Veränderung der Raumordnung bzw. der bestehenden Netzgestaltung. Über die Ponitzer Straße führt der überregionale Radfernweg "Sächsische Städteroute" (I-8 bzw. D4) in die S 54. Weiterhin führt die regionale Hauptradroute "Nord-Süd-Route" (II-1) von der Ponitzer Straße über den Planungsabschnitt in die Mittelmühlenstraße (K 9378).

Auf die separate Anordnung einer Radverkehrsanlage konnte verzichtet werden, da die Verkehrsbelastung auf der Straße sehr gering ist und weit unter einem Wert von 500 Kfz/h nach RAS 06 liegt. In diesem Fall ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zulässig. Auch der gemäß ERA etwas geringere zulässige Wert von 400 Kfz/h wird nicht erreicht.

B.4.6 Wasserhaushalt

B.4.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen

Auf die Entscheidungen unter Punkt A.3.1 wird verwiesen.

B.4.6.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Wasserschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.3).

Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar. Eine Verschlechterung gemäß Wasserrahmenrichtlinie ist ausgeschlossen.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.7.1 Rechtliche Grundlagen

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich gemäß § 14 BNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Die Vorhabensträgerin ist gemäß § 13 BNatSchG als Verursacherin erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verpflichtet, diese vorrangig zu vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften, hier die Planfeststellung nach § 18 AEG, einer behördlichen Zulassung, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 17 BNatSchG zugleich die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen, das bedeutet insbesondere die Entscheidung über die Zulassung eines Eingriffs und die Entscheidung über Kompensationspflichten, im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen.

Das Umweltamt des Landratsamtes Zwickau als untere Naturschutzbehörde hat eine Stellungnahme abgegeben. Das Benehmen ist damit hergestellt.

B.4.7.2 Eingriffsbeschreibung

Im Zuge der Baumaßnahme werden bau- und anlagebedingt Vegetationsflächen in einem Umfang von insgesamt 3,25 ha in Anspruch genommen. Darunter ca. 0,4 Hektar hochwertiger Biototypen und ca. 1,0 Hektar mittelwertigen Biototypen.

Auch das Straßenbauvorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Als gravierendster Eingriff wird die Fällung der Baumreihe bzw. der Linde an der Straße gesehen.

B.4.7.3 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die Vorhabensträger haben im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitpläne folgende Vermeidungs-, Schutz und Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- 001_VA-V Schutz von Gehölzbeständen
 - 002_VA-V Umweltfachliche Bauüberwachung
 - 003_VA-V Ausweisung von Bautabuflächen
 - 004_VA Bauzeitenregelung
 - 005_VA Begutachtung potenzieller Lebensstätten und ggf. weitere Maßnahmen
 - 006_VA Reptilien-/Amphibienschutzzaun
 - 007_VA Umsetzen von Zauneidechsen
 - 008_CEF Ausweichhabitats für Zauneidechsen
- V 1 Baufeldfreistellung außerhalb der für Tierarten sensiblen Zeiträume
- V 2 Schutz wertvoller Biotope und Gehölze

V 3 Bodenschutz während der Baumaßnahme

V 4 Gewässerschutz während der Baumaßnahme

Die nachfolgend genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen.

009_A Sukzessionsflächen

010_A-FCS Ansaat trockener Standorte mit Habitataufwertung für Zauneidechsen

011_A Ansaat feuchter Standorte

012_A Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen

013_A Pflanzung von Gehölzen

014_A Ansaat frischer Standorte

015_ÖK Umwandlung von Ackerland in Dauergrünland am "Burgberg Zschaitz"

016_E Entsiegelung in Crimmitschau und Entwicklung zur Streuobstwiese

A 1 Entsiegelung und Ansaat einer artenreichen Wiesenmischung

E 1 Entbuschung von Teilen der Kiesgrube Waldsachsen

B.4.7.4 Bilanzierung

Im Rahmen des Bilanzierungsmodelles werden Flächenäquivalente als Ausdruck des Wertverlustes der beeinträchtigten Flächen errechnet, die als negative Verrechnungswerte den positiven Flächenäquivalenten der Kompensationsflächen gegenübergestellt werden. Die Flächenäquivalente berechnen sich jeweils aus der Bedeutungsstufe und dem Flächeninhalt der Fläche.

In die Ermittlung des benötigten Kompensationsumfangs gehen die Flächen ein, die durch die Baumaßnahme anlage- oder baubedingt eine Änderung ihres Biotoptyps erfahren. Verkehrsflächen versiegelt und teilversiegelt werden baubedingt genutzt aber nicht verändert und werden daher nicht berücksichtigt. Grundlage der Festlegung der Bedeutung des geplanten Biotopzustandes ist das Bilanzierungsmodell im Rahmen der "Handlungsempfehlung für die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen" (SMUL 2009).

Die summarische Bilanzierung der ermittelten ökologischen Flächenwertänderungen ergibt für das Bauvorhaben einen Gesamtkompensationsbedarf von 71.963 Wertpunkten. Dem Kompensationsbedarf steht eine Wertsteigerung aus den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 009_A bis 016_E im Umfang von 72.551 Wertpunkten gegenüber. Der Großteil davon wird aufgrund geringer regionaler Möglichkeiten durch die Anrechnung einer bestehenden Ökokontomaßnahme (015_ÖK) kompensiert.

Durch den Ausbau der S 54 und den Ersatzneubau der Straßenüberführung ergibt sich insgesamt ein Kompensationsflächenbedarf von 1.227 m². Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 1 und E 1 ergeben eine Kompensationsfläche von 1.280 m².

Nach Durchführung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen und einem entsprechenden Entwicklungszeitraum ist davon auszugehen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes verbleiben. Der Eingriff durch das Bauvorhaben wird somit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung als fachlich

vollständig multifunktional kompensiert bewertet.

B.4.7.5 Ergebnis

Die Prüfung hat ergeben, dass das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden, wie im vorangegangenen Punkt dargestellt, vollständig erfasst und beschrieben. Entsprechend der gesetzlich angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden sind, erfolgte die Planung der Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung der zu erwartenden Eingriffe. Es gibt keine Hinweise, die Zweifel an der fachlichen Eignung dieser Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung aufkommen lassen. Entsprechend der gesetzlich weiter angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht vermeidbar sind, vorrangig auszugleichen sind, erfolgte die Planung der Ausgleichsmaßnahmen. Auch die fachliche Eignung dieser Maßnahmen steht außer Zweifel. Danach wurde auch die gesetzlich weiter angeordnete Hierarchie, wonach für Eingriffe in Natur und Landschaft, die weder vermeidbar noch ausgleichbar sind, Ersatz zu leisten ist, beachtet.

Es erfolgte eine methodisch fehlerfreie Bewertung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen. Für das Eisenbahn-Bundesamt ist nachvollziehbar dargelegt, dass mit der Umsetzung der zum Zwecke der Kompensation geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert gelten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Naturschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.5). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

B.4.8 Gebietsschutz

Innerhalb des Untersuchungsraumes befindet sich das FFH-Gebiet "Bachtäler im Oberen Pleißeland" (DE 5140-301, landesinterne Nr. 273). Die Grenze des FFH-Gebietes befindet sich ca. 140 m östlich der Bahntrasse an der Ponitzer Straße. Zwischen Bahntrasse und FFH-Gebietsgrenze liegt eine große Gewerbefläche. Aufgrund der räumlichen Trennung zwischen dem Vorhabengebiet und dem FFH-Gebiet kann eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich weitere Schutzgebiete nach § 26 und § 31 ff. BNatSchG. Eine bauzeitliche Flächenbeanspruchung erfolgt im Landschaftsschutzgebiet "Sahnggebiet". Hier werden zudem auch anlagebedingt Flächen in Anspruch genommen. Hingegen werden im ebenfalls im Untersuchungsraum liegenden Landschaftsschutzgebiet "Paradiesgrund" und FFH-Gebiet "Bachtäler im oberen Pleißeland" keine Flächen in Anspruch genommen.

Aufgrund der bauzeitlichen Beanspruchung von vorwiegend landwirtschaftlich genutzten

Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebiet "Sahngebiet" sowie anlagebedingter Flächeninanspruchnahme von Flächen ausschließlich im Bereich des Bahndammes, sind insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen auf Schutzgebiete zu erwarten.

Die "Pleiße" ist im Bereich des Straßenbauvorhabens unter der lfd. Nr. 5140 U 107 der Biotopkartierung des Freistaates Sachsen gemäß § 30 Abs. 1 und 2 BNatSchG in Verbindung mit § 26 SächsNatSchG¹⁸ in der aktuellen Fassung als gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesen. In unmittelbarer Nähe des Straßenbauvorhabens befindet sich das Landschaftsschutzgebiet "Sahngebiet". Aufgrund des Ausbaus der Straße im Bestand und des Ersatzneubaus des Brückenbauwerks an gleicher Stelle ist von keiner nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes und seiner Schutzziele auszugehen.

B.4.9 Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Prüfung nach § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG (Planunterlage 15.2) hat ergeben, dass trotz der Berücksichtigung von Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) eine baubedingte Verletzung der Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 44 Abs. 1 Nr. 3 in Verbindung mit Abs. 5 BNatSchG für die Art Zauneidechse (*Lacerta agilis*) nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Ausnahmetatbestände gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zum Erwirken einer vorhabenbezogenen Ausnahme von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG wurde für die betroffenen Reptilienart Zauneidechse erforderlich. Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG kann die Planfeststellungsbehörde aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art erteilen. Eine Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Im Ergebnis der Prüfung sind die Ausnahmevoraussetzungen gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 2 und Nr. 5 BNatSchG gegeben. Unter Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen im Sinne von § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG und der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 BNatSchG kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen in der kontinentalen biogeographischen Region Sachsen ausgeschlossen werden. Das Vorhaben ist nicht dazu geeignet, die Herstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Populationen in der kontinentalen biogeographischen Region Deutschland zu behindern.

Die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung konnte erteilt werden (vgl. Punkt A.3.2).

Vom Straßenbauvorhaben gehen keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG aus.

B.4.10 Immissionsschutz

B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Bei dem Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen sollen schädliche Umweltwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß dem Stand der Technik sind Verfahren oder Geräte anzuwenden, die eine Minimierung der Lärmbelastung für die betroffene Nachbarschaft gewährleisten. Es gelten die schalltechnischen Anforderungen der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen (AVV Baulärm)". In dieser sind der Geltungsbereich und die zu berücksichtigenden Immissionsrichtwerte festgelegt.

Im Zuge der schalltechnischen Untersuchung wurde für insgesamt 7 kennzeichnende Szenarien die Prognose des zu erwartenden Baulärms durchgeführt. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden die maßgeblichen Bautätigkeiten einer rechnerischen Überprüfung unterzogen und so die bauzeitliche Beeinträchtigung abgeschätzt und beurteilt. Unter Berücksichtigung eines Maximal-Ansatzes und einer Worst-Case-Betrachtung sind die Bauarbeiten zur Untersuchung herangezogen worden, die jeweils den geringsten Abstand zur schutzwürdigen Bebauung im Untersuchungsgebiet aufweisen.

Für die untersuchten Arbeiten im Abschnitt von km 57,880 bis km 62,380 sieht die Bauablaufplanung zum derzeitigen Planungsstand einen Baubeginn im Juni 2023 und die Fertigstellung im Juli 2026 vor. Da im Zeitraum von August 2023 bis Juli 2024 gemäß vorliegender Bauablaufplanung keine Arbeiten durchgeführt werden, werden die Bauarbeiten in Summe voraussichtlich rund 1,5 Jahre andauern und mit wenigen Ausnahmen ausschließlich am Tag stattfinden. Während der geplanten Baumaßnahme sind Belästigungen der Anwohner in Form von Überschreitungen der nutzungsspezifischen Immissionsrichtwerte in beiden Beurteilungszeiträumen zu erwarten.

Zur Minimierung der bauzeitlich zu erwartenden Beeinträchtigungen werden folgende Vorgaben für die Ausschreibung beachtet:

- Die Anwohner/Anlieger werden frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Art und Dauer sowie über Umfang und Unvermeidbarkeit der zu erwartenden Beeinträchtigungen informiert.
- Nachtarbeit sowie die Durchführung von Arbeiten an Sonn- und Feiertagen werden weitestgehend ausgeschlossen und Rammarbeiten ausschließlich am Tag durchgeführt.
- Die tägliche Einsatzzeit der Baumaschinen wird außerhalb des Sperrpausenbetriebs auf eine Dauer von 8 Stunden im Zeitraum von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr beschränkt.
- Es werden dem Stand der Technik entsprechend geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren verwendet.
- Auf den Einsatz akustischer Warnsysteme wird verzichtet.
- Bei der Einrichtung der Baustellen wird darauf geachtet, eine bestmögliche Abschirmung

bzw. einen größtmöglichen Abstand stationär betriebener Geräte/Maschinen zur umliegenden schutzwürdigen Bebauung hin zu erreichen.

- Eine kontinuierliche Überwachung des Baulärms zur Ermittlung erheblicher oder unzumutbarer Belästigungen und die Benennung eines zentralen Ansprechpartners im Sinne eines Baulärmverantwortlichen wird vor dem Hintergrund der ermittelten Ergebnisse und örtlichen Gegebenheiten empfohlen.
- Die Stopfarbeiten werden ausschließlich am Tag durchgeführt.

Mit regelmäßig auftretenden Beurteilungspegeln jenseits der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ist während der Bauarbeiten im Beurteilungszeitraum Tag an einem Gebäude und in der Nacht an 25 Gebäuden zu rechnen.

Aufgrund der sehr geringen Abstände zum Baufeld können Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tag an dem betroffenen Gebäude mit keiner sinnvoll umsetzbaren Maßnahme vollständig vermieden werden. Für die Anwohner der in der Nacht von Beurteilungspegeln von mehr als 60 dB(A) betroffenen Gebäude wird für die Dauer, in der die Bauarbeiten in den jeweiligen Ortslagen und damit unmittelbar vor den betroffenen Häusern durchgeführt werden, Ersatzwohnraum zur Verfügung gestellt.

Für das Straßenbauvorhaben wurde eine gesonderte immissionstechnische Untersuchung durchgeführt (Planunterlage 22.17). Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass während des Baubetriebes von einem hohen Konfliktpotenzial auszugehen ist. Es werden voraussichtlich in allen Bauzuständen im Tag- und insbesondere im Nachtzeitraum deutliche und über einen längeren Zeitraum andauernde Richtwertüberschreitungen an den umliegenden Wohngebäuden auftreten. Es werden folgende Maßnahmen durchgeführt, die das Konfliktpotential verringern:

- Eine Reduzierung der Arbeitszeit auf maximal 8 Stunden tags bzw. auf maximal 2 Stunden nachts bewirkt eine Reduzierung der Beurteilungspegel tags um 5 dB(A) und nachts um 10 dB(A).
- Während der Nachtzeit sind nur Bauarbeiten durchzuführen, die nachweislich nicht in die Tagzeit verlegt werden können.
- Die gesamte Bauphase ist durch ein geeignetes Baulärmmanagement zu begleiten, z. B. durch turnusmäßige detaillierte Lärmprognosen mit entsprechenden Maßnahmenkonzepten (wenn genaue Bauverfahren, Maschinen und Einsatzzeiten bekannt sind) oder messtechnischer Überwachung der besonders lärmintensiven Bauphasen (Stichprobenmessungen bei Nachtarbeiten).
- Die auf der Baustelle eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der 32. BImSchV sowie der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen. Für die auf der Baustelle zum Einsatz kommenden Geräte sollte bereits in den Ausschreibungsunterlagen die Forderung nach lärmarmen Typen aufgenommen

- werden. (Einsatz von Maschinen und Aggregaten mit dem Umweltzeichen "Blauer Engel"). Als Baumaschinen sollten solche mit möglichst geringer Leistung gewählt werden.
- Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen; der Auftragnehmer hat bei der Auswahl schalltechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken
 - Längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lastkraftwagen mit laufendem Motor) sollten im Nahbereich der Wohnbebauung vermieden werden.
 - Lärmintensive Bauarbeiten in Randzeiten (früh und abends) sind zu minimieren.
 - Anlieger sind rechtzeitig über die Baumaßnahmen in Kenntnis zu setzen. Beschwerden sollten ernst genommen werden; entsprechende Maßnahmen zur Lärminderung (Verringerung der Einsatzzeiten oder Austausch bestimmter Maschinen und Geräte, Einleitung von technischen Maßnahmen zur Lärminderung) sollten geprüft werden, sobald in den späteren Planungsphasen die Informationen über die einzusetzenden Maschinen und technologischen Abläufe vorhanden sind.

B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Gesetzliche Grundlagen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen bilden die §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG von der Bundesregierung erlassenen 16. BImSchV. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen muss gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG durch so genannte "Lärmvorsorge" sichergestellt werden, dass von den zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies allerdings nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Wie weit der in § 41 Abs. 1 BImSchG festgelegte Vorrang des aktiven Lärmschutzes durch Lärmschutzwände reicht, ist gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nach Maßgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden. Sollte ein Vollschutz unverhältnismäßig sein, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verringerung der Geräuschbelastung zu ermitteln. Insbesondere sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). Dabei ist es aber wiederum sachgerecht und aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, Schutzabschnitte zu bilden, in denen gleichartige Verhältnisse vorherrschen. Varianten aktiven Lärmschutzes, bei denen weit höhere Kosten mit einer nur geringfügig besseren Schutzwirkung einhergehen (so genannte Sprungkosten), können als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG ausgeschieden werden.

Nach § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG haben Eigentümer sowie Erbbauberechtigte an betroffenen baulichen Anlagen beim Entstehen von Lärmvorsorgeansprüchen, die nicht

durch aktive Lärmschutzmaßnahmen befriedigt werden können, gegen den Träger der Bau- last für den Verkehrsweg einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für pas- sive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Dämmung von Wänden usw.).

Nach den gesetzlichen Grundlagen war zu untersuchen, ob das Vorhaben eine wesentliche Änderung öffentlicher Verkehrswege darstellt und ob dadurch Ansprüche auf Lärmschutz gegen die Vorhabensträgerin erwachsen. Die Prüfung der wesentlichen Änderung basiert auf § 1 der 16. BImSchV und erfolgt in folgenden Schritten:

1. Prüfung der Baumaßnahme, ob ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert oder ob durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurtei- lungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um min- destens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird,
2. Einstufung der Baumaßnahme als erheblichen baulichen oder nicht erheblichen bauli- chen Eingriff,
3. bei Vorliegen des erheblichen baulichen Eingriffes Erstellung einer Prognose der Lärm- immissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffs mit deren Bewertung nach den Kri- terien der 16. BImSchV.

Zur Bestimmung der anzuwendenden Immissionsgrenzwerte regelt der § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV, dass die Zuordnung einer baulichen Anlage oder eines Gebietes zu den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Nutzungsarten bzw. Gebietstypen und den entspre- chenden Immissionsgrenzwerten nach den Festsetzungen des vorhandenen Bebauungs- planes zu erfolgen hat. Bestehen keine derartigen Festsetzungen, weil es entweder keinen Bebauungsplan gibt oder weil ein vorhandener Bebauungsplan keine derartigen Festset- zungen enthält, ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgeführten Anlagen und Gebieten zu beurteilen.

Aufgrund der Erheblichkeit der baulichen Maßnahmen in Verbindung mit den Leistungsfäl- ligkeitssteigerungen in Form von Geschwindigkeitserhöhungen wird der gesamte Planfest- stellungsabschnitt zwischen km 57,880 und km 62,380 einer Prüfung auf "wesentliche Än- derung" im Sinne der 16. BImSchV unterzogen.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17) zeigen, dass An- sprüche auf die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen an 69 Gebäuden mit schutz- bedürftiger Nutzung vorliegen und Lärmschutzmaßnahmen für insgesamt 340 Schutzfälle (davon 132 am Tag und 208 in der Nacht) erforderlich sind.

Im Zuge einer detaillierten Variantenuntersuchung wurde eine Planungsempfehlung zur Lö- sung der vorhandenen Immissionskonflikte entwickelt.

Es werden Lärmschutzwände mit Höhen von 3,0 m bzw. 4,0 m über Schienenoberkante

errichtet. Die Lärmschutzwände sind zur weitgehenden Vermeidung von Reflexionen gleisseitig hochabsorbierend ausgebildet. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Lärmschutzwände:

Nr.	von km	bis km	Länge	Höhe	Lage
6.1	60,626	61,226	600 m	4,0 m	bahnrechts (westlich)
6.2	61,530	61,912	382 m	4,0 m	bahnrechts (westlich)
6.3	61,535	61,995	460 m	3,0 m	bahnlinks (östlich)

Durch diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen können an vielen Gebäuden, vor allem in den unteren Etagen der zumeist mehrgeschossigen Wohngebäude, die Immissionskonflikte gelöst oder deutlich gemindert werden. Insgesamt können am Tag ca. 89 % der Schutzfälle und in der Nacht ca. 20 % der Schutzfälle gelöst werden. Die mittlere Pegelminderung liegt bei 12,3 dB(A) am Tag und 10,3 dB(A) in der Nacht. Darüber hinaus werden Schutzfälle mit kritischen Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tag zu ca. 91 % und von mehr als 60 dB(A) in der Nacht zu ca. 84 % gelöst.

Bei den Gebäuden Amselstraße 19, Amselstraße 21, Amselstraße 23, Breitscheidstraße 15, Breitscheidstraße 2, Breitscheidstraße 4, Breitscheidstraße 7, Breitscheidstraße 8, Dammstraße 13, Dammstraße 14, Dammstraße 15, Dammstraße 16, Gosel 1, Gosel 6, Gosel 7, Gosel 8, Kitscherstraße 10, Kitscherstraße 11, Kitscherstraße 13, Kitscherstraße 15, Kitscherstraße 17, Kitscherstraße 19, Kitscherstraße 21, Kitscherstraße 23, Kitscherstraße 25, Kitscherstraße 29, Kitscherstraße 46, Kitscherstraße 48, Kitscherstraße 52, Kitscherstraße 54, Kitscherstraße 56, Kitscherstraße 58, Kitscherstraße 64, Kitscherstraße 68, Kitscherstraße 70, Kitscherstraße 72, Kitscherstraße 74, Kitscherstraße 9, Leipziger Straße 257, Nordstraße 19, Paradiesweg 22b, Paradiesweg 23e, Pleißenstraße 10, Pleißenstraße 16, Pleißenstraße 20, Pleißenstraße 22, Pleißenstraße 3, Ponitzer Straße 23, Ponitzer Straße 25, Schieferstraße 1, Schieferstraße 2, Schieferstraße 3, Schieferstraße 4, Uferstraße 30, Wilhelm-Stolle-Weg 14 und Wilhelm-Stolle-Weg 3 besteht (teilweise) ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Für die Straßenführung der S 54 wurde eine gesonderte immissionstechnische Untersuchung durchgeführt (Planunterlage 22.17). Aufgrund geringfügiger Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum werden passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden Leipziger Straße 253, 255, 257 und 280 erforderlich.

B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Baumaßnahmen an der Straßenüberführung wird teilweise von ein- bis mehrgeschossigen Gebäuden tangiert. Die Gründungsverhältnisse dieser Gebäude sind nicht bekannt. Es wird beachtet, dass auch bei sorgsamster Ausführung der Arbeiten, Einflüsse welche im Extremfall zu Schäden am Bestand führen, nicht ausgeschlossen werden können. Dieses gilt insbesondere dann, wenn starke Erschütterungen (z. B. Verdichtungsarbeiten, Einbau von Verbau) wirken. Vor Beginn der Bauarbeiten wird eine Beweissicherung durchgeführt.

B.4.10.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Aufgrund der vorgesehenen Geschwindigkeitserhöhungen von derzeit 120 km/h auf 160 km/h im Planfeststellungsabschnitt werden die erschütterungsmäßigen Auswirkungen der Baumaßnahme auf die umliegende Bebauung und die Betroffenheit von Menschen in Gebäuden hin beurteilt.

Die Beurteilung der betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen erfolgt anhand von kritischen Querschnitten, an denen die Erschütterungssituation in derzeitiger und künftiger Gleislage auf Grundlage von ortsspezifischen Messdaten ermittelt bzw. prognostiziert wird. Neben der Erschütterungsprognose erfolgt ebenfalls die Prognose für den sekundären Luftschall.

In fünf - den Gleisen nächstgelegenen und messtechnisch beweisgesicherten - Gebäuden werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 in einzelnen Wohnräumen überschritten. Gegenüber dem unausgebauten Zustand erhöhen sich die Erschütterungsimmissionen jedoch nicht wesentlich. Auch die Prognosewerte für den sekundären Luftschall sind im gesamten Planungsbereich als unkritisch zu bewerten.

Demzufolge besteht im Planungsbereich Crimmitschau kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Schutzmaßnahmen.

B.4.10.5 Ergebnis

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Immissionsschutz erlassen und dabei den passiven Lärmschutz auch für Gebäudeteile angeordnet, bei denen in der schalltechnischen Untersuchung eine Gesundheitsgefährdung ausgewiesen ist sowie die Lärmschutzwand bahnlinks bis zum Zugang am km 61,534 verlängert, um die Erhöhung der gesundheitsgefährdenden Vorbelastung auszuschließen (vgl. Punkt A.4.4). Danach ist das Bauvorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die vorgesehenen Baumaßnahmen haben zur Folge, dass Erdstoffe, Schotter, Beton, Steine, metallische Werkstoffe und weitere verschiedene Baumaterialien sowie technische Anlagen ausgebaut werden. Gemäß den gesetzlichen Grundlagen wird beim Rückbau und Bodenabtrag die Forderung der Abfallvermeidung und der Abfalltrennung am Ort des Entstehens umgesetzt. Der Schotter- und Bodenabtrag wird auf den dafür vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen zwischengelagert.

Im Rahmen der Planung wurden ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Planunterlage 20) und mehrere Baugrundgutachten (Planunterlage 22.20 und 23) erstellt. Im Baubereich wurden der Gleisschotter und die Auffüllung sowie die straßenseitigen Aufbruch- und Aushubmassen beprobt und untersucht.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.6). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Abfallwirtschaft,

der Altlasten und des Bodenschutzes vereinbar.

B.4.12 Land- und Forstwirtschaft

Die landwirtschaftlichen Flächen die bauzeitlich oder dauerhaft von der Vorhabensträgerin erworben werden, sind in den Grunderwerbsplänen (Planunterlage 5) dargestellt und im Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 6) erläutert.

B.4.13 Denkmalschutz

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich drei archäologische Relevanzgebiete, wobei explizite Ausweisungen von vorhandenen Bodendenkmalen nicht vorliegen. Im Einzelfall ist nicht auszuschließen, dass bei Erdarbeiten noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden. Bei allen Flächen, in denen Bodeneingriffe vorgesehen sind, werden vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten durch das Landesamt für Archäologie archäologische Grabungen durchgeführt. Auftretende Befunde und Funde werden sachgerecht ausgegraben und dokumentiert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Denkmalschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.7). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie vereinbar.

B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz

Für den Planfeststellungsabschnitt der Ausbaustrecke wurde ein Rettungswegekonzept zur Selbstrettung der Fahrgäste und des Zugpersonals sowie zur Heranführung von Fremdreteungskräften im Havarie-, Brand- und Katastrophenfall erarbeitet. Das Rettungswegekonzept setzt sich zusammen aus den einseitig angeordneten Rettungswegen der Bahnanlage und den angeordneten Zufahrten sowie den Zugängen, die Zufahrt und Rettungsweg miteinander verbinden. Für weitere Einzelheiten wird auf Punkt B.1.1 verwiesen.

Das Rettungswegkonzept entspricht der Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" vom 07.12.2012. Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar.

B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Im Baubereich befinden sich Kabel und Leitungen der DB Netz AG, der Deutsche Telekom AG, des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, der Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH, der Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, der Stadtverwaltung Crimmitschau, der Stadtwerke Crimmitschau, der Südwestsächsische Netz GmbH und der Wasserwerke Zwickau. Notwendige Sicherungsmaßnahmen und erforderliche Lageveränderungen sind im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) und im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 22.11) aufgelistet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen im Interesse Dritter erlassen (vgl. Punkt A.4.9). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der öffentlichen Ver- und Entsorgung vereinbar.

B.4.16 Straßen, Wege und Zufahrten

Der Neubau der Straßenüberführung und der grundlegende Straßenausbau müssen unter Vollsperrung des Baubereiches erfolgen. Es wird eine großräumige Umleitung über die S 289 und die B 93 (Dennheritz, Meerane) vorgesehen. Die Zuwegung zur Baustelle erfolgt beidseitig über die gesperrte S 54. Die Zufahrten zu den Anliegergrundstücken sowie die Zugänglichkeit für Rettungsfahrzeuge werden gewährleistet.

Für die Erschließung der Baustelle und der einzelnen Baufelder der Eisenbahn sind Baustraßen notwendig. Wie in den Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplänen (Planunterlage 11) dargestellt, wird hierfür, soweit möglich, das vorhandene öffentliche Straßennetz genutzt. Um den gesamten Baubereich andienen zu können, ist es darüber hinaus notwendig, provisorische Baustraßen vom öffentlichen Straßennetz aus anzulegen und hierfür teilweise Grundstücke Dritter vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Neben den Flächen für Baustraßen sind für das Anlegen und Vorhalten der Baustelleneinrichtung, für die Zwischenlagerung, Deklaration und Separierung von ausgebauten Erd-, Bettungs- und Abbruchmassen, zur Lagerung von einzubauenden Baumaterialien sowie für Zwecke der Montage und Demontage von Anlagenteilen größere zusammenhängende Flächen trassennah erforderlich. Da die auf dem Bahngelände verfügbaren Flächen nicht ausreichen, ist es notwendig, auch dafür Flächen in Eigentum Dritter temporär zu beanspruchen. Die Flächen sind für eine gleichzeitige Zwischenlagerung aller anfallenden Erd- und Abbruchmassen nicht ausreichend. Es ist daher ein sukzessiver Abtransport der gelagerten Massen erforderlich. Die Erschließung der Flächen erfolgt über temporäre Zufahrten von öffentlichen Straßen oder über die oben genannten, bauzeitlichen Baustraßen.

Die Befestigung der temporären Baustraßen und Bauflächen erfolgt nur in ungebundener Bauweise mit einer aus umwelttechnischer Sicht unbedenklichen Kies-Schotter-Tragschicht gemäß den Anforderungen des Baustellenverkehrs.

Die Einrichtung der Baustelle und die Zwischenlagerung von Abbruchmassen und Baumaterialien erfolgt so, dass es zu keinen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter, insbesondere die lebende Umwelt, den Boden und das Grundwasser kommt.

Notwendige, durch die Baudurchführung verursachte Änderungen und Einschränkungen der Verkehrsführung öffentlicher Straßen und Wege während der verschiedenen Bauzustände sowie die Sicherung der Baustelle, erfolgen in enger Abstimmung mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, den Betreibern des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs und den Straßenbulasträgern. Zu Einschränkungen des Straßenverkehrs kann es vorübergehend auf der Breitscheidstraße, der Leipziger Straße und Ponitzer Straße (S 54), dem Paradiesweg und der Kitscherstraße kommen. Die verkehrsrechtlichen Anordnungen werden vor Baubeginn mit den Gemeinden geregelt. Die Zufahrten und Anbindungen von Grundstücken und öffentlichen Wegen im Baubereich werden für die Anlieger gewährleistet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Bauablauf erlassen (vgl. Punkt A.4.2). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Straßenverkehrs vereinbar.

B.4.17 Kampfmittel

Von Seiten der Vorhabensträgerin wurden Voruntersuchungen zur Kampfmittelbelastung in Auftrag gegeben. Im Bereich Ponitz bis nördlich Crimmitschau konnten keine kampfmittelverdächtigen Objekte ermittelt werden. Weitere Maßnahmen der systematischen Kampfmittelsuche werden daher als nicht erforderlich angesehen.

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Polizei-Verwaltungsamtes Sachsen benennt für den Streckenabschnitt km 57,8 bis km 62,6 ebenfalls keine Kampfmittelbelastungen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Bauablauf erlassen (vgl. Punkt A.4.2). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen betreffend Kampfmittel vereinbar.

B.4.18 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das Vorhaben ist auch mit den schützenswerten privaten Belangen und Rechten vereinbar. Die geplanten Inanspruchnahmen von nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehenden Flächen sind auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt und in Anbetracht der bestehenden Planrechtfertigung verhältnismäßig. Die betroffenen Flächen, die Lage und Größe, der Umfang und die Gründe der Inanspruchnahme sind den Grunderwerbsplänen (Planunterlage 5) und dem Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 6) sowie der Planung Dritter (Planunterlage 22) zu entnehmen.

Dauerhafter Grunderwerb

Grunderwerb ist für die geplante Überbauung von Flächen Dritter durch Eisenbahnbetriebsanlagen der DB Netz AG infolge des Ausbaues der Strecke und der damit verbundenen Herstellung der regelkonformen Ausbildung der Böschungen, für die Maßnahmen zur Bahndammstabilisierung sowie die Herstellung von Bahngräben auf Flurstücken der Gemarkung Frankenhausen, Leitelshain und Crimmitschau erforderlich. Der Grunderwerb ist so ausgelegt, dass für den derzeitigen Eigentümer des Flurstücks wirtschaftlich nicht mehr verwertbare Restteilflächen möglichst vermieden werden. In den Grunderwerbsunterlagen ist dieser Grunderwerb als Erwerb für technische Anlagen mit ET gekennzeichnet. In den Grunderwerbsplänen sind die Erwerbsflächen vollflächig transparent und mit einem roten Farbton ausgefüllt dargestellt.

Im Zuge der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße auf der Strecke 6362 wird eine Erhöhung des Bahndammes vorgenommen. Die Erhöhung beträgt max. 70 cm. Durch die Ausbildung eines regelkonformen Bahnkörpers mit einer standsicheren Böschungsneigung von 1 : 1,7 würde das bahnlinks direkt am Dammfuß stehende Gebäude Kitscherstraße 31 am km 61,800 vom erhöhten Dammbauwerk angeschüttet. Für die erforderlichen Logistikflächen und Zufahrtswege zum Baufeld wird die Grundstücksfläche des leerstehenden Gebäudes Kitscherstraße 31 ebenfalls benötigt. Daher ist es vorgesehen,

das Gebäude aufzukaufen und abzureißen. Um den Rückbau des Gebäudes Kitscherstraße 31 zu vermeiden, wäre eine Stützwand am Böschungsfuß erforderlich. Eine ausreichend breite Zuwegung zum dahinterliegenden Baufeld könnte in diesem Fall nicht hergestellt werden.

Vorübergehende Inanspruchnahme

Für die Baustelleneinrichtung, die Baustellenzuwegung, die Zwischenlagerung, das Herstellen von Baugruben, die Vormontage- und Arbeitsflächen sowie für die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist die vorübergehende Inanspruchnahme auf Flurstücken der Gemarkungen Frankenhausen, Leitelshain und Crimmitschau Stadt erforderlich. Die Flächen der vorübergehenden Inanspruchnahme sind in den Grunderwerbsplänen mit einer gepunkteten Schraffur (Farbe Rot) gekennzeichnet. Die vorübergehende Inanspruchnahme ist im Grunderwerbsverzeichnis mit VG gekennzeichnet.

Grunddienstbarkeiten

Mit der dinglichen Sicherung gestattet der Grundstückeigentümer die dauerhafte Nutzung der Flächen durch die DB Netz AG oder Dritte. Er selbst, sein Pächter/Mieter wird aber von einer Nutzung nicht ausgeschlossen, soweit sie dem dinglich gesicherten Nutzungsrecht der DB Netz AG bzw. des Dritten nicht entgegensteht.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke ist die dingliche Sicherung für Rückschnittzonen, Rettungswege sowie für die Sicherung von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf Flurstücken der Gemarkung Frankenhausen, Leitelshain und Crimmitschau erforderlich. Die regelkonforme Rückschnittzone von 10,20 m (4,20 m Gleisachse bis Vorderkante Oberleitungsmast + 0,50 m Oberleitungsmast + 2,50 m Schutzabstand + 3,00 m Wachstumzuschlag) verläuft beidseitig entlang der Strecke im gesamten Planungsabschnitt. Die dingliche Sicherung von technischen Anlagen ist im Grunderwerbsverzeichnis mit DT und die der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen mit DAE gekennzeichnet. Die Flächen mit dinglicher Sicherung für die Bahn sind in den Grunderwerbsplänen mit einer einfachen Schrägschraffur, die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen mit einer doppelten Schrägschraffur (Farbe Rot) gekennzeichnet.

Entschädigung

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die Vorhabensträgerin wird sich mit den Berechtigten in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, wird dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

B.5 Gesamt abwägung

Die Ausbaustrecke ist ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan und Bestandteil des Bedarfsplans zum Schienenwegeausbaugesetz. Das öffentliche Interesse am Ausbau des Schienenweges ist damit gegeben.

Die Anhörungsbehörde hat durch Ermittlung und im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Betroffenen die entscheidungserheblichen Belange zusammengetragen und mit den öffentlichen Interessen an der Planung abgewogen. Die Anhörung hat ergeben, dass keine durchgreifenden Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, wenn die Vorhabensträgerin ihre Zusagen einhält. Soweit die der Planung entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange nicht bereits berücksichtigt werden konnten, wurden sie in einer abschließenden Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorgelegt.

Die in der abschließenden Stellungnahme vorgebrachten Hinweise, Anregungen und Bedenken der beteiligten Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen sowie von Betroffenen wurden ausgewertet, geprüft, abgewogen und es wurde darüber entschieden. Der Umfang des Vorhabens ist so begrenzt, dass die Betroffenheit öffentlicher und privater Belange auf ein Mindestmaß zur Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele reduziert wurde. Die Abwägung der widerstreitenden Interessen ergibt, dass die mit der Planung verbundenen Vorteile gegenüber den mit ihr verbundenen Nachteilen überwiegen. Die vorgesehenen Eingriffe in das Privateigentum sind notwendig und wurden auf das Unvermeidbare beschränkt. Das mit der Planung verbundene öffentliche Interesse hat so großes Gewicht, dass es die Eigentumsinteressen der Betroffenen überwiegt. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe in das Privateigentum verhältnismäßig und für die Betroffenen zumutbar.

Das Vorhaben wird keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben. Die Belastungen und Beeinträchtigungen für Natur und Umwelt sind minimiert worden. Durch die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen werden Eingriffe in die Belange von Natur und Umwelt angemessen kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können durch die vorgesehenen Maßnahmen weitgehend vermieden werden. Für eine Art musste und konnte eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erteilt werden. Für den Schutz der Anwohner sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Streckenkapazität wird nicht verringert.

B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG in Verbindung mit der BEGebV¹⁹.

B.7 Sofortige Vollziehbarkeit

Die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden ist im Bedarfsplan

für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 BSWAG) unter Abschnitt 1 (Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs) als laufende Nummer 13 eingestellt. Damit ist für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

C RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO²⁰ kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

-
- 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
 - 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)
 - 3 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG)
 - 4 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG)
 - 5 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG)
 - 6 Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe (SprengG)
 - 7 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG)
 - 8 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (32. BImSchV)
 - 9 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV)
 - 10 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV)
 - 11 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
 - 12 Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Durchführung des Fischereigesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsFischVO)
 - 13 Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG)
 - 14 Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (NachwV)
 - 15 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)
 - 16 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG)
 - 17 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG)
 - 18 Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (SächsNatSchG)
 - 19 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV)
 - 20 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)