



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden
August-Bebel-Str. 10
01219 Dresden

Az. 521ppw/022-2022#024
Datum: 30.08.2024

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Komplex Umbau Bahnhof Wiederitzsch“

in der Stadt Leipzig

**Bahn-km 113,400 bis 118,211 Strecke 6403 Magdeburg Hbf - Halle (S) Hbf -
Leipzig Messe Süd**

Bahn-km 0,900 bis 1,219 Strecke 6381 Leipzig-Wahren, Abzw S - Abzw L

**Bahn-km 2,745 bis 7,000 Strecke 6369 Wiederitzsch Streckenwechsel -
Engelsdorf**

Bahn-km 0,000 bis 1,225 Strecke 6370 Wiederitzsch - Leipzig Messe Nord

Vorhabenträgerin:

**DB InfraGO AG
Regionalbereich Südost
Großer Brockhaus 5
04103 Leipzig**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	16
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	16
A.3.2	Konzentrationswirkung.....	21
A.4	Nebenbestimmungen	21
A.4.1	Abweichungen vom Regelwerk	21
A.4.2	Plangesamtheit	21
A.4.3	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	22
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	25
A.4.5	Immissionsschutz.....	25
A.4.6	Denkmalschutz.....	26
A.4.7	Rettungswege	26
A.4.8	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	26
A.4.9	Unterrichtungspflichten.....	27
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	27
A.5.1	Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen	27
A.5.2	Stellungnahme von anerkannten Vereinigungen	44
A.6	Sofortige Vollziehung	49
A.7	Gebühr und Auslagen	49
A.8	Hinweise	49
B.	Begründung	50
B.1	Sachverhalt	50
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	50
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	50
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	51
B.1.4	Planänderungen im Verfahren.....	55
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	65
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	65
B.2.2	Zuständigkeit.....	65
B.3	Umweltverträglichkeit	65
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	65
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	66
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	70
B.4.1	Planrechtfertigung	70
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	70
B.4.3	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	72

B.4.4	Naturschutz- und Landschaftspflege	76
B.4.5	Immissionschutz.....	76
B.4.6	Denkmalschutz.....	81
B.4.7	Rettungswege	81
B.4.8	Inanspruchnahme	81
B.5	Klimaschutz.....	82
B.6	Gesamtabwägung	84
B.7	Sofortige Vollziehung	84
B.8	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	84
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	85

Auf Antrag der DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Regionalbereich Südost, (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Komplex Umbau Bahnhof Wiederitzsch“ in der Stadt Leipzig, Bahn-km 113,400 bis 118,211 der Strecke 6403 Magdeburg Hbf – Halle (S) Hbf – Leipzig Messe Süd, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen und Schutzauflagen festgestellt.

Das Vorhaben hat die Änderung der Gleisanlagen (Spurplananpassungen mit Nutzlängenerhöhungen der Gleise bis auf 750 m) und der damit räumlich im Zusammenhang stehenden Ingenieurbauwerke im Bahnhof Wiederitzsch bzw. in den daran unmittelbar angrenzenden Bereichen zum Gegenstand. Folgende Maßnahmen an Eisenbahnüberführungen (EÜ) sind geplant: Rückbau/Verfüllung Personentunnel km 116,355 der Strecke 6403; Erneuerung Eisenbahnüberführung Viaduktweg km 116,532 der Strecke 6403; Herstellung eines neuen Gleistragwerks am Wiederitzscher Viadukt km 116,780 der Strecke 6403 und Erneuerung Eisenbahnüberführung Delitzscher Landstraße km 116,949 der Strecke 6403.

Mit diesen Maßnahmen stehen im Zusammenhang: Anpassungen der Bahntrasse durch Stützwände, Herstellung von Rettungswegen, Sicherung und Verlegung von Medientrassen, Anpassung der eisenbahnspezifischen Ausrüstung, Herstellung temporärer Baustelleneinrichtungen und -zufahrten sowie die Realisierung von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Darüber hinaus ist die Errichtung von Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von ca. 6 km vorgesehen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Deckblatt + Inhaltsübersicht, 2 Seiten Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht, 72 Seiten Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
	Anhang 1: Tabelle der anspruchsberechtigten Gebäude, Seiten 1 – 35, Planungsstand: 23.09.2023	festgestellt
	Anhang 2: Gebäude mit Pegel-Überschreitungen von 70 dB(A) Seiten 1 – 7, Planungsstand: 23.09.2023	festgestellt
2.1	Übersichtskarte Maßstab 1 : 50.000 Planungsstand: 23.09.2023	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan Maßstab 1 : 10.000 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
3.2	Lageplan km 112,977 – km 113,839 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
3.3	Lageplan km 113,839 – km 114,342 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
3.4	Lageplan km 114,342 – km 115,038 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
3.5	Lageplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
3.6	Lageplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
3.7	Lageplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
3.8	Lageplan km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 22.03.2024, Seiten 1 - 41	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan km 113,839 – km 114,342 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan km 114,342 – km 115,038 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan km 115,038 – km 115,730 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan km 115,730 – km 116,630 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan km 116,630 – km 117,536 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
5.8	Grunderwerbsplan km 117,536 – km 118,211 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.11	Grunderwerbsplan ehem. Güterbahnhof Leipzig-Plagwitz, Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 22.03.2024, Seiten 1 - 7	festgestellt
7.1.1	Querschnitt Gleise km 114,200 Strecke 6403 Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
7.1.2	Querschnitt Gleise km 114,900 Strecke 6403 Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
7.1.3	Querschnitt Gleise km 115,700 Strecke 6403 Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
7.1.1	Querschnitt Gleise km 117,252 Strecke 6403 Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
8.1	Eisenbahnüberführung Viaduktweg	
8.1.1	Bauwerksplan Draufsicht km 116,536 (6403) Maßstab 1 : 200, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.1.2	Bauwerksplan Ansicht, Schnitte km 116,536 (6403) Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.2	Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt	
8.2.1	Bauwerksplan Draufsicht km 116,632 – km 116,932 (6403) Maßstab 1 : 250, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
8.2.2	Bauwerksplan Schnitte km 116,632 – km 116,932 (6403) Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.2.3	Bauwerksplan Ansicht km 116,632 – km 116,932 (6403) Maßstab 1 : 250, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
8.3	Eisenbahnüberführung Delitzscher Landstraße	
8.3.1	Bauwerksplan Draufsicht km 116,944 (6403) Maßstab 1 : 200, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
8.3.2	Bauwerksplan Schnitte km 116,944 (6403) Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 25.02.2023	festgestellt
8.3.3	Bauwerksplan Ansicht km 116,944 (6403) Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.4	Lärmschutzwände	
8.4.1	Lärmschutzwand Prinzipdarstellung Ansicht/Schnitte Maßstab 1 : 100, Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
8.5	Entwässerungsanlagen	
8.5.1	Bauwerksplan Draufsicht km 115,070 – km 115,56 Strecke 6403, Retentionsraum, Maßstab 1 : 200 Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.5.2	Bauwerksplan Draufsicht km 116,608 – km 116,734 Strecke 6403, Auslaufbauwerk in Gewässer, Maßstab 1 : 200, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
8.5.3	Bauwerksplan Draufsicht km 116,738 – km 116,948 Strecke 6403, Kaskade, Versickerungsmulde, Maßstab 1 : 200, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.1	Spurplanskizze Strecken 6403, 6369, 6370, 6381 Maßstab 1 : 500, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.2.3	Höhenplan km 113,820 – km 114,342 Maßstab 1 : 1000/100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.2.4	Höhenplan km 114,342 – km 115,038 Maßstab 1 : 1000/100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.2.5	Höhenplan km 115,038 – km 115,730 Maßstab 1 : 1000/100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.2.6	Höhenplan km 115,730 – km 116,630 Maßstab 1 : 1000/100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
9.2.7	Höhenplan km 116,630 – km 117,064 Maßstab 1 : 1000/100, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
10.3	Kabel- und Leitungsplan km 113,839 – km 114,342 Strecke 6403, Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
10.4	Kabel- und Leitungsplan km 114,342 – km 115,038 Strecke 6403, Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
10.5	Kabel- und Leitungsplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
10.6	Kabel- und Leitungsplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
10.7	Kabel- und Leitungsplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
10.8	Kabel- und Leitungsplan km 117,536 – km 118,211	Festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	
11.3	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 113,839 – km 114,342, Strecke 6403, Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
11.4	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 114,342 – km 115,038 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
11.5	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
11.6	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
11.7	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
11.8	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
12	Wassertechnische Sachverhalte	
12.1	Erläuterungen Wassertechnische Sachverhalte, Blatt 1 - 20	festgestellt
12.2.3	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 113,839 – km 114,342 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
12.2.4	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 114,342 – km 115,038 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	festgestellt
12.2.5	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.2.6	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.2.7	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.2.8	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.3	Bemessung, Bewertungsverfahren und Nachweise für die Entwässerungsanlagen	
12.3.1	Niederschlagsspenden nach KOSTRA—DWD 2010R (nach den Vorgaben des Deutschen Wetterdienstes), 1 Blatt	nur zur Information
12.3.2	Zusammenstellung der Einleitmengen für das 1- und 10-jährige Regenereignis, Seiten 1 - 6	nur zur Information
12.3.3	Hydraulischer Nachweis der Gleisentwässerungsleitungen, Seiten 1 - 13	nur zur Information
12.3.4	Ermittlung der abflusswirksamen Flächen Au nach Arbeitsblatt DWA-A 138 Retentionsraum, 4 Blatt Flurgrenzgraben Einleitstellen km 115,0+75 und 115,2+67 (bahnrechts)	nur zur Information
12.3.5	Ermittlung der abflusswirksamen Flächen Au nach Arbeitsblatt DWA-A 138 Retentionsraum RRB “Nördliche Rietzschke“ km 116,7+34 (bahnrechts), 3 Blatt	nur zur Information
12.3.6	Dimensionierung einer Versickermulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138, Kaskadengraben Wiederitzscher Viadukt, Muldennachweise (14 Stück), 30 Blatt	nur zur Information
12.3.7	Nachweise Notüberläufe Flurgrenzgraben und Nördliche Rietzschke, 29 Blatt	nur zur Information
12.3.8	Unterlage Wasserrecht (Seiten 1 – 21) mit Relevanzprüfung (Anlagen 1) und Lageplan (Anlage 2)	nur zur Information
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung Planungsstand: 13.10.2023	
13.1	Erläuterungsbericht (Seiten 1 – 165) mit Quellenverzeichnis (Anhang 1, Seiten 1 - 5) und Formblätter Bilanzierung (Anhang 2, Seiten 1 – 10)	nur zur Information
13.2	Maßnahmenblätter (47 Blatt)	festgestellt
13.3	Bestands- und Konfliktpläne	
13.3.2	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 112,977 - km 113,839 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.3.3	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 113,839 - km 114,342 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	nur zur Information
13.3.4	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 114,342 - km 115,038 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	nur zur Information
13.3.5	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 115,038 - km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.6	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 115,730 - km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.7	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 116,630 - km 117,536 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.8	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 117,536 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 22.03.2024	nur zur Information
13.4	Maßnahmenübersichtsplan M 1 : 10.000 km 113,400 – km 118,211 Strecke 6304 Planungsstand: 22.03.2024	nur zur Information
13.5.2	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 112,977 - km 113,839 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
13.5.3	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 113,839 - km 114,342 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
13.5.4	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 114,342 - km 115,038 Strecke 6403 Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
13.5.5	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 115,038 - km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
13.5.6	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 115,730 - km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
13.5.7	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 116,630 - km 117,536 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.5.8	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 117,536 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
13.5.11	Maßnahmenplan M 1 : 1.000 Ökokontomaßnahme ehemaliger Güterbahnhof Leipzig – Plagwitz Planungsstand: 23.09.2022	festgestellt
13.6	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Seiten 1 - 53) Inklusive Anhang 1: Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung (Seiten 1 - 22) Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
14.1	UVP-Bericht (Seiten 1 - 168) inklusive Quellenverzeichnis (Anhang 1, Seiten 1 - 5) Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
14.2.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 1: Realnutzung und Biotoptypen km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.2.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 1: Realnutzung und Biotoptypen km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.3.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 2: Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.3.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 2: Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.4.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 3: Boden km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.4.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 3: Boden km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
14.5.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 4: Wasser km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.5.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 4: Wasser km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.6.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 5: Landschaft km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.6.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 5: Landschaft km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 1 : 2.500 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.7.1	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 6: Menschen, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter km 113,400 - km 115,600 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
14.7.2	Lageplan UVP-Bericht M 1 : 2.500 Karte 6: Menschen, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter km 115,600 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
15.1	Schalltechnische Untersuchung (Seiten 1 - 43) Planungsstand: 22.02.2023	nur zur Information
15.2.1	Emissionsberechnung nach Schall 03, Prognose Null-Fall	nur zur Information
15.2.2	Emissionsberechnung nach Schall03, Prognose Plan-Fall	nur zur Information
15.2.3	Ergebnistabelle: Änderung von Schienenwegen durch erheblichen baulichen Eingriff	nur zur Information
15.3.1	Übersichtslageplan mit Darstellung der Gebietsnutzung	nur zur Information
15.3.2.1	Isophonenlageplan Prognose Null-Fall, Tag	nur zur Information
15.3.2.2	Isophonenlageplan Prognose Null-Fall, Nacht	nur zur

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
		Information
15.3.2.3	Isophonenlageplan Prognose Plan-Fall ohne Lärmschutz, Tag	nur zur Information
15.3.2.4	Isophonenlageplan Prognose Plan-Fall ohne Lärmschutz, Nacht	nur zur Information
15.3.2.5	Isophonenlageplan Prognose Plan-Fall, Tag mit Vorzugsvariante Lärmschutz	nur zur Information
15.3.2.6	Isophonenlageplan Prognose Plan-Fall, Nacht mit Vorzugsvariante Lärmschutz	nur zur Information
15.3.3	Lageplan mit Kennzeichnung der Immissionsorte ohne/mit Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz Prognose Plan-Fall mit Vorzugsvariante aktiver Lärmschutz	nur zur Information
15.3.4	Lageplan mit Kennzeichnung der Schutzabschnitte der Kosten-Nutzen-Berechnung	nur zur Information
15.4	Tabellen und Grafiken zu jedem der Schutzabschnitte A - H	nur zur Information
16.1	Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen (39 Seiten Text und 143 Seiten Anlagen), Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
17.1	Untersuchung zu baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen (44 Seiten Text und 73 Seiten Anlagen), Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
18.1	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung EÜ Viaduktweg km 116,532 vom 20.01.2018	nur zur Information
18.2	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung EÜ Wiederitzscher Viadukt km 116,780 (6403) vom 17.10.2020	nur zur Information
18.3	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung EÜ Delitzscher Landstraße km 116,945 (6403) vom 23.01.2018	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18.4	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen vom 04.02.2018	nur zur Information
18.5	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung Spurplananpassung, OLA, Querungen vom 12.02.2018	nur zur Information
18.6	Hydrologisches Gutachten im Bereich des Streckenabschnittes Strecke 6403 km 114,3 bis km 115,0 vom 18.09.2018	nur zur Information
18.7	Stellungnahme Auswertung Sickerversuche Komplexmaßnahme Umbau Bahnhof Wiederitzsch – EÜ Wiederitzscher Viadukt vom 19.04.2021	nur zur Information
18.8	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung, Neubau EÜ Viaduktweg, km 116,532 (6403) Vom 02.11.2020 (Blatt 1 - 16, Anlage 1)	nur zur Information
18.9	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung EÜ Wiederitzscher Viadukt, km 116,780 (6403) vom 30.01.2018 (Blatt 1 - 24, 7 Anlagen)	nur zur Information
18.10	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung Neubau EÜ Delitzscher Landstraße, km 116,945 (6403) vom 05.11.2020 (Blatt 1 - 16, Anlage 1)	nur zur Information
18.11	Geotechnischer Zusatzbericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Neubau EÜ Wiederitzscher Viadukt,	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Kennwertbereitstellung für Sanierungsvarianten, km 116,780 (6403) vom 24.11.2021	
19	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) (Seiten 1 - 31 mit Anlagen Planungsstand: 29.06.2021	nur zur Information
20	Trassierungslagepläne M 1 : 500 Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
20.1	km 113,859 - km 114,432 Strecke 6403	
20.2	km 114,432 - km 114,978 Strecke 6403	
20.3	km 114,978 - km 115,548 Strecke 6403	
20.4	km 115,548 - km 116,118 Strecke 6403	
20.5	km 116,118 - km 116,688 Strecke 6403	
20.6	km 116,688 - km 117,165 Strecke 6403	
20.7	km 117,165 - km 117,50 Strecke 6403	
21	Rettungswegekonzzept Planungsstand: 25.02.2022	nur zur Information
21.1	Erläuterungsbericht Rettungswegekonzzept	
21.2	Lagepläne Rettungswege M 1 : 1.000	nur zur Information
21.2.2	km 112,977 - km 113,839 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.3	km 113,839 - km 114,342 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.4	km 114,342 - km 115,038 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.5	km 115,038 - km 115,730 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.6	km 115,730 - km 116,630 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.7	km 116,630 - km 117,536 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.8	km 117,536 - km 118,211 Strecke 6403	nur zur Information
21.2.9	km 74,295 - km 75,192 Strecke 6411	nur zur Information
21.2.10	km 76,096 - km 76,920 Strecke 6411	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

A.3.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gohliser Flurgrenzgraben und Nördliche Rietzschke

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die einfache Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in die Gewässer Gohliser Flurgrenzgraben und Nördliche Rietzschke erteilt. Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich km 114,0 bis km 115,075 (Strecke 6403) über ein Retentionsbecken in den Gohliser Flurgrenzgraben sowie aus dem Bahnhofsbereich Wiederitzsch km 115,60 bis km 116,532 über ein Regenrückhaltebecken in die Nördliche Rietzschke im Bundesland Sachsen, Stadt Leipzig, Gemeinde Leipzig Stadt, Gemarkung Großwiederitzsch.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, aus dem in den Lageplänen 12.2.3, 12.2.4, 12.2.5a, 12.2.6a und 12.2.7a dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Kennzeichnung auf dem Lageplan	von der abflusswirksamen Fläche A_U [m²]	in den
1	Entwässerungsabschnitt Einleitstelle km 115,075 (A_E : 28.536 m ²)	pink	13.277	Gohliser Flurgrenzgraben

2	Entwässerungsabschnitt Einleitstelle km 115,267 (A _E : 17.534 m ²)	rot	8.351	Gohliser Flurgrenzgraben
3	Entwässerungsabschnitt Einleitstelle km 116,734 (A _E : 43.743 m ²)	grün	22.031	Nördliche Rietzschke

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bezeichnung (= Nr. der Einleitstelle auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Einleit- menge [l/s]	Flurstück	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33N/ETRS89) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33N/ETRS89) Hochwert
Einleitstelle 1a/2a	1 - 2	21,6	252/3	Groß- wiederitzsch	315809	5696038
Einleitstelle 4	3	17,5	43	Groß- wiederitzsch	317294	5696483

A.3.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Grundwasser

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasser-haushaltsgesetz – WHG) die einfache Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser erteilt. Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus den Brückenbögen 8 bis 20 des Wiederitzscher Viadukts sowie des westlichen Überbaus der EÜ Delitzscher Landstraße im Bundesland Sachsen, Stadt Leipzig, Gemeinde Leipzig Stadt, Gemarkung Großwiederitzsch über Versickerungsmulden in das Grundwasser.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, aus dem im Lageplan 12.2.7a aus 10/2021, Maßstab 1:1.000, dargestellten Entwässerungsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Kennzeichnung auf dem Lageplan	von der abflusswirksamen Fläche A_u [m²]	in den
1	Brückenbogen 8, km 116,746 (A_E : 249 m ²)	grau	224	Untergrund
2	Brückenbogen 9, km 116,761 (A_E : 247 m ²)	grau	222	Untergrund
3	Brückenbogen 10, km 116,776 (A_E : 244 m ²)	grau	220	Untergrund
4	Brückenbogen 11, km 116,791 (A_E : 243 m ²)	grau	219	Untergrund
5	Brückenbogen 12, km 116,806 (A_E : 248 m ²)	grau	223	Untergrund
6	Brückenbogen 13, km 116,822 (A_E : 244 m ²)	grau	220	Untergrund
7	Brückenbogen 14, km 116,837 (A_E : 250 m ²)	grau	225	Untergrund
8	Brückenbogen 15, km 116,852 (A_E : 248 m ²)	grau	223	Untergrund
9	Brückenbogen 16, km 116,866 (A_E : 257 m ²)	grau	231	Untergrund
10	Brückenbogen 17, km 116,882 (A_E : 260 m ²)	grau	234	Untergrund
11	Brückenbogen 18, km 116,897 (A_E : 259 m ²)	grau	233	Untergrund
12	Brückenbogen 19, km 116,912 (A_E : 253 m ²)	grau	228	Untergrund
13	Brückenbogen 20, km 116,927, westlicher Überbau EÜ Delitzscher Landstraße (A_E : 226 m ²)	grau	203	Untergrund
14	Brückenbogen 20, km 116,928, westlicher Überbau EÜ Delitzscher Landstraße (A_E : 258 m ²)	grau	232	Untergrund

Einleitstellen und Einleitmengen:

Bezeichnung (= Nr. der Einleitstelle auf dem Lageplan)	gehört zu lfd. Nr.	Versicker ungsrate [l/s]	Flurstück	Gemarkung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33N/ETRS89) Rechtswert	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33N/ETRS89) Hochwert
Einleitstelle km 116,746, Mulde 1 bahnlinks	1	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317299	5696511
Einleitstelle km 116,761, Mulde 2 bahnlinks	2	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317314	5696515
Einleitstelle km 116,776, Mulde 3 bahnlinks	3	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317329	5696519
Einleitstelle km 116,791, Mulde 4 bahnlinks	4	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317344	5696522
Einleitstelle km 116,806, Mulde 5 bahnlinks	5	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317358	5696526
Einleitstelle km 116,822, Mulde 6 bahnlinks	6	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317373	5696530
Einleitstelle km 116,837, Mulde 7 bahnlinks	7	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317388	5696534
Einleitstelle km 116,852, Mulde 8 bahnlinks	8	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317403	5696538
Einleitstelle km 116,866, Mulde 9 bahnlinks	9	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317417	5696542
Einleitstelle km 116,882, Mulde 10 bahnlinks	10	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317431	5696546
Einleitstelle km 116,897,	11	0,1	43	Groß- wiederitzsch	317445	5696550

<i>Mulde 11 bahnlinks</i>						
<i>Einleitstelle km 116,912, Mulde 12 bahnlinks</i>	12	0,1	43	<i>Groß- wiederitzsch</i>	317460	5696555
<i>Einleitstelle km 116,927, Mulde 13 bahnlinks</i>	13	0,1	43	<i>Groß- wiederitzsch</i>	317474	5696559
<i>Einleitstelle km 116,928, Mulde 14 bahnrechts</i>	14	0,1	43	<i>Groß- wiederitzsch</i>	317481	5696538

A.3.1.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - Kanalisation

Das Niederschlagswasser des Brückenbauwerks EÜ Viaduktweg (km 116,528 bis km 116,550) sowie der vorgelagerten hydraulisch gebundenen Tragschichten gelangt über Sickerwände in den Widerlagern in die Grundrohre, welche an einen Mischwasserkanal der Straße angeschlossen sind. Die Einleitmenge beträgt für ein 15-minütiges, 10-jähriges Regenereignis 8 l/s.

Das Niederschlagswasser der Ostseite des Brückenbauwerks EÜ Delitzscher Landstraße (km 116,948 bis km 116,966) wird über Grundrohre an die bestehende Entwässerungsleitung zur Kanalisation angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt für ein 15-minütiges, 10-jähriges Regenereignis 5,5 l/s.

Das bei der bauzeitlichen, offenen Wasserhaltung in Baugruben im Bereich der EÜ Delitzscher Landstraße und des Bogen 20 der EÜ Wiederitzscher Viadukt anfallende Niederschlagswasser soll in die Kanalisation eingeleitet werden.

Die jeweiligen Anschluss- und Nutzungsbedingungen sind mit dem örtlichen Abwasserbeseitigungspflichtigen abzustimmen.

A.3.1.4 Wasserrechtliche Erlaubnis – Einbringen von Stoffen

Der Vorhabenträgerin wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasser-haushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis

für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG auf der Gemarkung Großwiederitzsch, Flurstück 43 der Strecke 6403 erteilt. Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

Die erlaubte Grundwasserbenutzung dient dem Einbringen einer Betonsuspension mittels Hochdruckinjektionsverfahren in den Untergrund und das Grundwasser zur Stabilisierung der Brückenfundamente der Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt.

A.3.1.5 Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend ab dem Eintritt der Bestandskraft dieser Planrechtsentscheidung.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird 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 (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Abweichungen vom Regelwerk

A.4.1.1 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

Eine Zustimmung im Einzelfall wurde mit Aktenzeichen 213.1-213izbie/007-2101#006 erteilt. Sie gilt nur in dem beschiedenen Umfang für die HDI-Gründungskörper.

A.4.2 Plangesamtheit

Der Plan ist in seiner Gesamtheit zu vollziehen. Der vorstehende Beschluss gilt nur im Zusammenhang mit den festgestellten Unterlagen.

A.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.3.1 Retentionsbecken

Das Retentionsbecken ist mit einer Wasserspiegelfläche von mindestens 6.300m² zu planen. Dies kann in der Ausführungsplanung erfolgen. Die Stadt Leipzig ist zu beteiligen. Sobald aussagekräftige Planunterlagen verfügbar sind, ist die Planung beim Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 – Ost, Außenstelle Dresden vorzulegen.

A.4.3.2 Vorbehalt zum Wasserrecht

Für den Fall, dass eine Einigung zwischen Vorhabenträgerin und der Stadt Leipzig nicht zustande kommt und die Realisierung des Vorhabens gefährdet ist, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt eine abschließende Entscheidung vor, gegebenenfalls im Wege eines Planergänzungsbeschlusses.

A.4.3.3 Nebenbestimmungen der Wasserrechtlichen Erlaubnis

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf die Gewässer (hier: Gohliser Flurgrenzgraben, Nördliche Rietschke, Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen und Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen und Versickerungsanlagen nicht zulässig.
7. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
8. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
9. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
10. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.

11. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
12. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrüntem Flächen) zu erwarten sind.
13. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall – LAGA TR Boden - (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
14. Die Einleitung des Niederschlagswassers in die Gewässer Gohliser Flurgrenzgraben und Nördliche Rietschke hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist -falls erforderlich- an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.
15. Die Versickerungsmulden sind mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.
16. Die Versickerungsmulden sind mit einem Freibord von mind. 10 cm auszuführen.
17. Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem gutachterlichen Bericht zu dokumentieren. Der Bericht ist auf Verlangen nach Beendigung der Arbeiten dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.
18. Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in der Dokumentation aufzunehmen.

19. Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
20. Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrpfähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.
21. Das beim Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und im Kreislauf zu führen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.
22. Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Alle Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12), des Artenschutzbeitrages (Unterlage 12) und die Empfehlungen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 13) sind plangemäß umzusetzen. Insbesondere aus Kostengründen oder fehlender Personalverfügbarkeit ist eine Verzögerung der Schutzmaßnahmen unzulässig.

A.4.5 Immissionsschutz

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

Die Informationen zur Baumaßnahme, Bauverfahren und zu den Bauablaufdaten, insbesondere der geplante Beginn, die Dauer und das geplante Ende sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bauarbeiten, sind jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen vom geplanten Bauablauf sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.

Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 17 und 18) sind möglichst frühzeitig, spätestens unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen am Verkehrsweg und vor Inbetriebnahme umzusetzen. Die Lärmschutzwände sind hochabsorbierend auszuführen.

Bei der Ausführung des passiven Schallschutzes sind die besonderen Anforderungen bei unter Denkmalschutz fallenden Gebäuden (z. B. an Fenstern) zu berücksichtigen.

Besonders erschütterungsintensive Bauarbeiten sind vorrangig tagsüber durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat die Betroffenen über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen, über baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sowie über die zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf Gebäude zu unterrichten.

A.4.5.1 Baulärm

Die Erklärungen der Vorhabenträgerin zur Handhabung des Baulärms werden für verbindlich erklärt.

A.4.6 Denkmalschutz

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 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.

A.4.7 Rettungswege

Das Rettungswegekonzept (Unterlage 21) ist vorrangig umzusetzen. Bauarbeiten dürfen erst begonnen oder fortgesetzt werden, wenn die rettungstechnische Erreichbarkeit sichergestellt ist.

A.4.8 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümer wegen der dauerhaften bzw. vorübergehenden Grundinanspruchnahme sowie der Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

A.4.9 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, der Stadt Leipzig und der unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5.1 Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen

A.5.1.1 Stadt Leipzig

Az.: 66.13/ Wei PE 551 vom 30.06.2023

1. und 2. Eisenbahnüberführung Delitzscher Landstraße und Viaduktweg

Dem Aufweitungsverlangen der Stadt Leipzig wäre mit der beantragten Maßnahme entsprochen. Beim Neubau seien der Stadt Leipzig Aussagen und Planunterlagen zur Befestigung der Flächen vorzulegen. Eine Fachplanung sei zur Genehmigung und Baufreigabe beim Verkehrs- und Tiefbauamt, Abt. Straßenentwurf einzureichen. Der Ausbau sei nicht als tangierende Maßnahme geplant.

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt erklärt, die Fachplanung zur Baufreigabe beim Verkehrs- und Tiefbauamt einzureichen.

Entscheidung: Die Forderung nach einer Genehmigung wird abgelehnt. Neben diesem Planfeststellungsbeschluss sind keine weiteren Genehmigungen erforderlich.

3. Denkmalschutz

Das Vorhaben erhalte im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege Sachsen die Zustimmung der unteren Denkmalschutzbehörde. Die Arbeiten am denkmalgeschützten Viadukt seien entsprechend den Vorgaben in der Planung umzusetzen. Das Viadukt läge zudem im Bereich eines eingetragenen archäologischen Denkmals. Erdarbeiten seien daher mit dem Landesamt für Archäologie abzustimmen.

Entscheidung: Es ist keine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Allen Forderungen wird mit der Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen entsprochen.

4. Lärmschutzwände

Die geplanten Lärmschutzwände auf den Brückenbauwerken Delitzscher Landstraße und Viaduktweg sollten transparent gestaltet werden, um das Erscheinungsbild des Denkmals bzw. der Brückenbauwerke nicht zu beeinträchtigen. Die übrigen Lärmschutzwände seien gemäß Anlage 1 zu gestalten. Die Pfosten seien in RAL 6017 auszuführen.

Entscheidung: Die Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden wird abgelehnt. Anders als herkömmliche Lärmschutzwände, haben transparente keine hochabsorbierende Wirkung, der Effekt der Schalldämmung für betroffene Dritte wirkt geringer. Eine Planänderung mit neuer Schallschutzuntersuchung wäre daher notwendig. Dies würde das Planfeststellungsverfahren um mehrere Monate weiter verzögern.

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben: im Rahmen der Ausführungsplanung sich mit der Stadt Leipzig zu den farblichen Gestaltungen der Lärmschutzwände abzustimmen. Das Eisenbahn-Bundesamt hält eine Gestaltung nach den Vorgaben der Stadt für ohne weiteres zumutbar.

Begründung:

Auch wenn die transparenten Wände aus verschiedenen Gründen abzulehnen sind, ist dem Gestaltungsspielraum der Stadt Leipzig Rechnung zu tragen.

5. Beleuchtung

Im Bereich der Maßnahme befänden sich Anlagenteile der öffentlichen Straßenbeleuchtung und Kabel von Lichtsignalanlagen. Diese seien bei der Planung mit zu berücksichtigen und während der Bauausführung in geeigneter Weise zu schützen. Die Beleuchtung solle bei den Brückenbauwerken Delitzscher Landstraße und Viaduktweg möglichst an den Seitenwänden oder der Decke geplant werden, um die Geh- und Radwege freizuhalten. Eine Abstimmung mit der Abteilung Stadtbeleuchtung, Sachgebiet Beleuchtungsplanung, ist dazu erforderlich.

Entscheidung: Die Forderung nach integrierter Beleuchtung wird abgelehnt. Es ist bereits das Aufstellen von Lichtmasten in der geplant. Die Planunterlagen sind der Stadt Leipzig im Rahmen der Beteiligung vorgelegt worden. Außer der Forderung fehlt jede Begründung, warum die Planung nicht ausreichend ist und daher eine Integration der Beleuchtung notwendig, sinnvoll oder wünschenswert werden ließe. Eine weitere Planänderung mit neuem Beleuchtungskonzept wäre daher notwendig. Dies würde das Planfeststellungsverfahren um mehrere Monate weiter verzögern.

6. Naturschutz

In der Stellungnahme zum Umweltschutz legte das Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig einen umfangreichen Fragenkatalog vor. Soweit sich durch Auslegung tatsächlich Forderungen oder Hinweise ermitteln ließen, hat das Eisenbahn-Bundesamt diese hier dargestellt und darüber entschieden. Soweit hier nicht darüber entschieden wurde, konnten keine konkreten Forderungen oder Hinweise ermittelt werden. Für diesen Fall erfolgte eine interne Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde.

Im Einzelnen:

Die Werkstatt- und Lagergebäude und Teile des Personentunnels seien als eine potentielle Quartierstruktur zu erfassen. Es seien Erfassungen und Betrachtungen zu vorkommenden Schmetterlingen durchzuführen. Die einzusäenden Gräser-Kräuter-Mischungen seien im Einzelnen darzustellen.

Entscheidung 1: Die Forderung nach einer weiteren Erfassung der Werkstatt- und Lagergebäude und des Personentunnels wird zurückgewiesen. Insgesamt ist bereits eine „worst-case“-Betrachtung durchgeführt worden, so dass es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht plausibel ist, welche Erkenntnisse sich aus der Erweiterung eines Teiluntersuchungsraumes gegenüber der schon erfolgten Betrachtung ergeben sollen.

Entscheidung 2: Eine weitere Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesichert, die Gräser-Kräuter-Mischungen im Rahmen der Ausführungsplanung und mit der Stadt Leipzig abzustimmen.

7. und 8. Wasserrecht

Die Bemessung des Notüberlaufes sowie die Gefährdungsbeurteilung (bei Anspringen des Notüberlaufes) fehle, diese Angaben seien zu ergänzen. Die schadlose Ableitung sei unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht sei gegenüber der Stadt Leipzig nachzuweisen. Die Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen sei nach KOSTRA-DWD 2020 und nicht mehr nach KOSTRA-DWD 2010R vorzunehmen.

Entscheidung: Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich. In der Erörterung haben sich die Stadt Leipzig und die Vorhabenträgerin auf Maßnahmen geeinigt, die sich in den Planunterlagen (3. Änderung) niedergeschlagen haben.

9. Grundinanspruchnahme

- a) Die Zufahrt zu den Garagen des Grundstücks Flurstück 248/14 der Gemarkung Möckern sei zu gewährleisten.
- b) Eine Übernahme des Retentionsbeckens auf dem Flurstück 65/54 der Gemarkung Großwiederitzsch durch die Stadt Leipzig werde abgelehnt. Deshalb seien auch die städtischen Flächen nicht dauerhaft in Anspruch zu nehmen und keine Dienstbarkeiten zugunsten der Vorhabenträgerin zu bestellen. Ein Grunderwerb solle stattdessen erfolgen.
- c) Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen im Planfeststellungs- oder Duldungsbereich, sei die Nutzung durch die Vorhabenträgerin spätestens 3 Wochen vor Baubeginn anzuzeigen. Für Flächen außerhalb dieser Bereiche sei das übliche Antragsverfahren zum Antrag auf Sondernutzung zu wählen.
- d) Die im B-Plan Nr. E-133 „Mischgebiet Martinshöhe“ festgesetzte Gasreglerstation auf dem Flurstück 65/54 der Gemarkung Großwiederitzsch solle in die Planunterlagen übernommen werden.
- e) Zur Etablierung eines Gewässerentwicklungskorridors solle ein Streifen von insgesamt mindestens 20 m Breite beidseitig des Gohliser Flurgrenzgrabens in eigentumsrechtlicher Verfügung bei der Stadt Leipzig verbleiben. Dies betreffe sowohl das Flurstück Nr. 252/3 der Gemarkung Möckern als auch das Flurstück Nr. 65/54 der Gemarkung Großwiederitzsch. Die exakten

Grenzl意思en sowie der hieraus resultierende Flächenanspruch seien noch zu definieren.

- f) Der Grunderwerb des Flurstücks 252/3 Gemarkung Möckern sei nur unter Berücksichtigung des v. g. Flächenbedarfs für den Flurgrenzgraben möglich. Die Eingriffe in den Gehölzbestand bei der Einrichtung jenes Retentionsbeckens seien noch zu klären.
- g) Die Gewässeranlagen hier sollen für ein hundertjähriges Regenereignis ausgelegt werden. Dabei sei eine weitestgehend naturnahe Gestaltung zu beachten. Planungen seien baldmöglichst vorzulegen. Auf eine spätere Einfriedung der Areale sei zu verzichten.
- h) Im Rahmen der fachlichen Abstimmung sei von Seiten der Vorhabenträgerin ein Entwurf eines Gestattungsvertrages beim Liegenschaftsamt einzureichen.

Entscheidung zu a): Gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt hat die Vorhabenträgerin die Beachtung zugesagt. Diese Zusage wird für verbindlich erklärt.

Entscheidung zu b): Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich. In der Erörterung haben sich die Stadt Leipzig und die Vorhabenträgerin auf den Grunderwerb geeinigt. Dies ist in den Planunterlagen (3. Änderung) so aufgenommen.

Entscheidung zu c): Gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt hat die Vorhabenträgerin die Beachtung zugesagt. Diese Zusage wird für verbindlich erklärt.

Entscheidung zu d): Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat die Informationen in der 3. Planänderung übernommen.

Entscheidung zu e) und f): Die Forderung nach einem Gewässerentwicklungskorridor von >20m auf beiden Seiten des Gohliser Flurgrenzgrabens wird abgelehnt, soweit er sich auf den endgültigen Bereich des Retentionsbeckens erstreckt.

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, im Zuge der Ausführungsplanung mit der Stadt Leipzig eine Lösung abzustimmen, bei welcher die Errichtung des Retentionsbeckens nicht gefährdet wird. Dabei darf seitens der Vorhabenträgerin innerhalb der Planfeststellungsgrenze eine Wasserspiegelfläche von 6.300m² nicht unterschritten werden. Bei unüberbrückbaren Differenzen entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend. Ein Vorbehalt dazu wurde in Punkt A 4.2.2 aufgenommen.

Begründung:

In den Abstimmungen und in der Erörterung ist diese Forderung nicht aufgestellt worden. In die Planunterlagen oder die Planungen der Vorhabenträgerin konnte eine solche Forderung nicht aufgenommen werden. Bei näherer Prüfung erscheint es kaum möglich, die geforderte Wasserspiegelfläche einzuhalten, wenn ein Gebiet, welches allein fast die Grundfläche des Retentionsbeckens aufweist, allein für den Korridor im Planfeststellungsgebiet nicht für den Bau jenes Beckens zur Verfügung stehen sollen. Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamt gefährdet der Graben den Bau des Retentionsbeckens als solches. Es müsste ein neuer Standort für das Becken gefunden werden, welcher die Anforderungen erfüllt. Da sich dadurch eine Vielzahl neuer Betroffener ergäben, wäre eine erneute Planauslegung oder ein erneuter Erörterungstermin sehr wahrscheinlich. Das Planfeststellungsverfahren würde sich um mehrere Monate verzögern. Dies kann im Rahmen der 3. Planänderung nicht mehr als interessengerecht angesehen werden. Gleichwohl ist der Stadt Leipzig ein weiter Spielraum für ihre innerstädtischen Belange zuzubilligen. Von daher kann die Forderung nach dem Entwicklungstreifen auch nicht einfach ignoriert werden. Es erschien hier am sachgerechtesten, der Vorhabenträgerin eine Abstimmung mit der Stadt Leipzig im Einzelfall aufzugeben. Es handelt sich um erhebliche Detailarbeit, welche der Sache nach in der Ausführungsplanung einfacher zu realisieren ist. Für den Fall dass eine Planergänzung notwendig werden sollte, ist mit dem Vorbehalt einer solchen Umplanung ausreichend Rechnung getragen.

Entscheidung zu f): Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist noch nicht möglich. Endgültige Planungsstände liegen noch nicht vor. Der aufgenommene Vorbehalt trägt dem ausreichende Rechnung.

Entscheidung zu g): Gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt hat die Vorhabenträgerin die Beachtung zugesagt. Diese Zusage wird für verbindlich erklärt.

Entscheidung zu h): Gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt hat die Vorhabenträgerin die Beachtung zugesagt. Diese Zusage wird für verbindlich erklärt.

10. Brand und Katastrophenschutz

Es sei zu prüfen, den Rettungszugang 03 auf die andere Seite der Luise-Otto-Peters Allee zu verlegen. Der Rettungsweg verlaufe bahnlinks zwischen den Schienen. Personen, welche sich aus Richtung Ost in Richtung West retten wollen, querten zweimal die Gleise. Jene Änderung sei mit geringem Aufwand umsetzbar.

Entscheidung: Die Verlegung des Rettungsweges wird abgelehnt. Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung sicherzustellen, dass die mehrfachen Gleisquerungen im Rettungswegekonzept eingearbeitet werden. Gegebenenfalls sind Kreuzungspunkte für Rettungsmittel einzurichten.

Begründung:

Eine Verlegung des Rettungsweges würde eine Prüfung und gegebenenfalls Änderung des Rettungswegekonzeptes erfordern. Damit wäre eine weitere Planänderung notwendig, welches das Verfahren noch um weitere Monate verzögern würde. Nach Sinn und Zweck des Hinweises geht es nicht um die Verlegung an sich, sondern es wird eine erhöhte Gefährdung im Rahmen einer möglichen Rettung durch die Gleisquerung befürchtet. Auch wenn die Stadt Leipzig auf die Darstellung konkreter Szenarien verzichtet, ist dem Hinweis jedenfalls soweit Rechnung zu tragen, dass diese Situation im Rahmen der Ausführungsplanung ausführlich vor Ort beachtet wird.

11. Baustellenerschließung

- a) Nordöstlich des Knotenpunkts Südtangente/Martinshöhe sei eine Zufahrt im Kurvenbogen geplant. Diesbezüglich sei aufgrund der Kurvenlage und Knotenpunktnähe die Verkehrssicherheit zu prüfen und entsprechende Sichtfelder nachzuweisen.

- b) Die schräge Zufahrt gegenüber dem „Vitalis Martinshöhe“, auf den Flurstücken 66/1 und 66/2 (Gemarkung Großwiederitzsch) sei aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Eine abgekröpfte Ausführung sowie der Nachweis von Sichtfeldern seien erforderlich.
- c) Die zwei geplanten Zu/Abfahrten am Viaduktweg, nördlich und östlich des Brückenbauwerks, seien hinsichtlich der erforderlichen Sichtfelder und der Lichtsignalanlage zu prüfen.

Entscheidung zu a): Eine gesonderte Verkehrssicherheitsprüfung und Nachweisführung wird abgelehnt.

Begründung: Die Baustraßenausfahrt Nr. 308 existiert bereits aus dem Projekt: „Baustufe 0 - Neubau ESTW-A Wiederitzsch 2020#008“. Alle Nachweise oder Unterlagen sind dazu beim Eisenbahn-Bundesamt vorhanden. Die Stadt Leipzig ist bei jenem Projekt beteiligt worden, ohne Verkehrssicherheitserwägungen zu äußern. Dies ist bestandskräftig festgestellt.

Entscheidung zu b): Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich.

Begründung: Die gewünschte Änderung ist in den Planungen (3. Planänderung) enthalten.

Entscheidung zu c): Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich. Die Zusage der Vorhabenträgerin wird für verbindlich erklärt.

Begründung: Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt zugesagt, die bauausführenden Firmen bezüglich einer Unterweisung der Fahrzeugführer zu beauftragen und gegebenenfalls Spiegel aufzustellen.

12. Baudurchführung

Die Vollsperrungen der Delitzscher Straße und am Viadukt dürften nicht zeitgleich erfolgen. Die beiden Straßen fungierten als jeweilige Umleitung für den Verkehr. Der Fußgänger- und Radverkehr sei dabei jeweils ständig aufrechtzuerhalten. Die Sperrungen beider Straßen seien jeweils rechtzeitig im Voraus terminlich mit den Leipziger Verkehrsbetrieben abzustimmen.

Vollsperrungen seien so festzulegen, dass diese nicht auf Großveranstaltungen fielen. Außerhalb der Vollsperrungen sei der Verkehr aufrechtzuerhalten.

Entscheidung: Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht mehr erforderlich. Die Zusage der Vorhabenträgerin wird für verbindlich erklärt.

Begründung: Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt zugesichert, nicht beide Straßen gleichzeitig zu sperren und sich mit der Stadt Leipzig abzustimmen.

13. Tangierende Planungen

Radschnellverbindung Halle-Leipzig

Im Bereich des Gleisdreiecks Wahren befände sich die Vorzugstrasse für die Radschnellverbindung Halle-Leipzig.

Sesenheimer Geh-/Radwegbrücke

Ein Ersatzneubau der Geh-/Radwegbrücke zwischen Damaschkestraße und Fucikstraße/ Sesenheimer Straße sei für das Jahr 2033 vorgesehen.

Entscheidung: Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, sich im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Leipzig zu tangierenden Planungen abzustimmen.

Begründung:

Weitere Maßnahmen erscheinen aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes nicht angezeigt. Die Stadt Leipzig hat keine konkreten Konflikte benannt, die die Vorhabenträgerin sieht keine Konflikte, nach den Unterlagen im Planfeststellungsverfahren sind keine Konflikte erkennbar.

14. Weitere Hinweise

- a) Die Ausführungsunterlagen seien mit dem Verkehrs- und Tiefbauamt abzustimmen und vor Bauausführung zur Prüfung und Baufreigabe zu übergeben.

- b) Es sei auszuschließen, dass die Entwässerung von Bauwerken, Böschungen usw. der DB über Verkehrsflächen und Entwässerungsanlagen der Stadt erfolgt. Es sei ein separater Plan vorzulegen, in dem die Entwässerungsleitungen dargestellt seien soweit diese in den öffentlichen Bereich führen. Für Linienentwässerungsrinnen im öffentlichen Bereich sei die Trassenzustimmung einzuholen. Die Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht obläge der Vorhabenträgerin.
- c) Die erforderlichen und geplanten Inspektionswege im öffentlichen Bereich oblägen in Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht der Vorhabenträgerin.
- d) Bei der Nutzung öffentlicher Straßen als Baustraßen sei die Nutzung für den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten.
- e) Eine sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs sei während der Bauzeit ständig zu gewährleisten. Bei Sperrungen, Absperrungen, Überbauung u.ä. seien entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. Sondernutzungserlaubnisse einzuholen.
- f) Die Benutzung der Straße über den im Gemeingebrauch hinaus (außerhalb des Planfeststellungs- oder Duldungsbereiches) sei eine Sondernutzung und bedürfe der Erlaubnis. Jene sei mindestens zwei Wochen vor Baubeginn zu beantragen.
- g) Für alle Verlegungen von Versorgungsleitungen und –Anlagen sei das Zustimmungsverfahren einzuleiten.
- h) Baubedingte Schäden an der Gehweg- und Fahrbahnbefestigung seien unverzüglich zu beseitigen. Ansonsten wäre eine Ersatzvornahme zu veranlassen.
- i) Eine Beweissicherung sei durchzuführen. Jene sei von der Stadt Leipzig gegenzuzeichnen. Maßnahmenenden seien rechtzeitig anzuzeigen.
- j) Verunreinigungen von Verkehrsflächen über das übliche Maß hinaus seien unverzüglich zu beseitigen.

Entscheidung: Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist dazu nicht erforderlich.

Begründung:

Die Hinweise beinhalten –sinngemäß- die Aufforderung an die Vorhabenträgerin, den Planfeststellungsbeschluss und die geltenden Gesetze einzuhalten. Dazu ist weder eine Entscheidung notwendig, noch sind geltende, strafbewehrte Gesetze in unnötiger Doppelung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

A.5.1.2 Landesamt für Archäologie (LfA)

Az.: 2-7051/92/274-2023/8580 vom 28.04.2023

Es wurde um die Aufnahme der nachstehenden Auflagen, Gründe und Hinweise gebeten.

Auflagen:

Sofern Bodeneingriffe für die Baustelleneinrichtungsflächen geplant seien, müssten in diesen 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.

Gründe:

1. Die Genehmigungspflicht für das o.g. Vorhaben ergebe sich aus § 14 SächsDSchG. Danach bedürfe der Genehmigung der Denkmalschutzbehörde, wer Erdarbeiten etc. an einer Stelle ausführen will, von der bekannt oder den Umständen nach zu vermuten sei, dass sich dort Kulturdenkmale befänden.
2. Die archäologische Relevanz des Vorhabenareals würden archäologische Kulturdenkmale aus dem Umfeld belegen, die nach § 2 SächsDSchG Gegenstand des Denkmalschutzes seien.

Hinweise:

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

Dieses Schreiben stelle keine denkmalschutzrechtliche Genehmigung dar. Diese sei bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde rechtzeitig einzuholen.

Entscheidung:

Grundsätzlich gilt: Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich. Rechtsgrundlage dafür ist § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Die Zuständigkeit liegt gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 BEVVG beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde, somit auch für denkmalschutzrechtliche Genehmigungen.

Die Bodeneingriffe wurden von der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen hinreichend genau dargestellt. Konkrete Angaben zum einem archäologischen Relevanzbereich wurden nicht beigebracht. Die Planfeststellungsbehörde geht somit nicht davon aus, dass es sich um die Vermutung des Vorhandenseins von Kulturdenkmalen handelt.

Bezüglich der gesetzlichen Anzeigepflicht gemäß § 20 SächsDSchG wurde vorsorglich ein entsprechender Hinweis in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung in Punkt A.5.4 aufgenommen. Es kann bei einem speziellen Nischenthema mit potentiell hoher kultureller Bedeutung nicht von Kenntnis des Ablaufes bei den einzelnen Baufirmen ausgegangen werden.

A.5.1.3 Sächsisches Oberbergamt Freiberg

Az.: 31-4146/5391/93-2023/12268 vom 27.04.2023

Nach nochmaliger Prüfung werde mitgeteilt, dass die bergamtliche Stellungnahme 2017/1254 zu o.a. Vorhaben auch für den vorliegenden Antrag weiter gültig sei. Es werde darauf hingewiesen, dass diese Stellungnahme nach aktueller Prüfung der Sachlage und den gegenwärtig vorliegenden Informationen erarbeitet worden sei. Sie gebe den derzeitigen Kenntnisstand des Sächsischen Oberbergamtes wieder und gelte für das angezeigte Vorhaben.

Bergbehördliche Mitteilung 2017/1254

Entsprechend § 8 Abs. 1 der Polizeiverordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Abwehr von Gefahren aus unterirdischen Hohlräumen sowie Halden und Restlöchern

(Sächsische Hohlraumverordnung – SächsHohlVO) vom 20. 02.2012 (SächsGVBl. S. 191) teile das Sächsische Oberbergamt zu o.g. Bauvorhaben Folgendes mit:

Das Bauvorhaben sei in einem Gebiet vorgesehen, in dessen Nähe in der Vergangenheit bergbauliche Arbeiten durchgeführt wurden.

Im unmittelbaren Bereich des Bauvorhabens seien jedoch nach den bekannten Unterlagen keine stillgelegten bergbaulichen Anlagen vorhanden, die Bergschäden oder andere nachteilige Einwirkungen erwarten lassen.

Das Bauvorhaben befinde sich in einem Gebiet in dem sich durch die Einstellung der Braunkohlentagebaue der LMBV mbH ein großräumiger Wiederanstieg des Grundwassers vollziehe. Dies würde zu Veränderungen des derzeitigen Grundwasserstandes, damit auch zur Verringerung der Grundwasserflurabstände führen und müsse bei der Gründung von etwaigen Bauwerken berücksichtigt werden.

Es sei davon auszugehen, dass nach Abschluss des Prozesses des Grundwasserwiederanstieges, d.h. nach Erreichen des stationären Endzustandes, teilweise wieder die vorbergbaulichen Grundwasserstände und Grundwasserflurabstände erreicht würden.

Bedingt durch den Grundwasserwiederanstieg sowie durch die auch nach Einstellung stationärer Grundwasserverhältnisse klimatologisch bedingten Schwankungen des Grundwasserspiegels könne es zu geringen Veränderungen (Hebungen, Senkungen) der Tagesoberfläche kommen.

Präzise Angaben zu Auswirkungen beim Grundwasserwiederanstieg nach Einstellung der bergbaulichen Entwässerung und Rückkehr vorbergbaulicher, natürlicher Grundwasserstände seien von der LMBV mbH, Walter-Köhn-Str. 2 in 04356 Leipzig einzuholen.

Entscheidung: Eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht erforderlich.

A.5.1.4 Fernstraßen-Bundesamt, Referat S1

Az.: 1/03-05-02-03#00010#0205 vom 03.05.2023

Das Fernstraßen-Bundesamt sei seit dem 01.01.2021 die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen in einem Abstand

von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Für die vorbezeichneten Straßen nehme die Autobahn GmbH des Bundes die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr und sei in Bau- und Genehmigungsverfahren neben dem Fernstraßen-Bundesamt unabhängig von der Entfernung zum Straßenrand bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Aufgrund der großen Entfernung (ca. 1 km) des Vorhabenbereiches zu den Bundesfernstraßen in Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes würden keine anbaurechtlichen Belange gemäß Bundesfernstraßengesetz unter den oben genannten Voraussetzungen berührt. Daher seien in dem vorliegenden Antrag auch keine Entscheidungen zu treffen.

In diesem Zusammenhang werde jedoch auf die selbständige Einholung ggf. erforderlicher weiterer behördlicher Genehmigungen, Erlaubnisse o. Ä., sowie ggf. erforderlicher privatrechtlicher Zustimmungen Dritter hingewiesen.

Sofern betroffene Belange im voran dargestellten Zuständigkeitsbereich übersehen worden seien, werde um Hinweisgabe gebeten.

Entscheidung:

Vor dem Hintergrund des dargestellten Verantwortungsbereiches des Fernstraßen-Bundesamtes sieht die Planfeststellungsbehörde keinen weiteren Handlungsbedarf. Das gilt auch hinsichtlich einer zusätzlichen Beteiligung der Autobahn GmbH.

Hinweis: Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Rechtsgrundlage dafür ist § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG.

A.5.1.5 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (MITNETZ GAS)

Az.: VS-O-W-G/Rud vom 27.04.2023 (TG-V102075)

Im ausgewiesenen Planungsbereich würden sich keine Versorgungsanlagen der MITNETZ GAS befinden, weshalb der Maßnahme ohne Auflagen uneingeschränkt zugestimmt werde.

Für das ausgewiesene Gebiet sei seit dem 01.01.2023 der Netzbetreiber Netz Leipzig GmbH zuständig. Man wende sich dazu an Netz Leipzig GmbH, Arnoldsche-Straße 35 in 04277 Leipzig oder Toeb@netz-leipzig.de.

Da der Anlagenbestand ständigen Änderungen und Erweiterungen unterliege, hätte diese Stellungnahme eine Gültigkeit von 2 Jahren ab Ausstellungsdatum.

Die Erkundigungspflicht der bauausführenden Firma bleibe von diesem Schreiben unberührt.

Entscheidung:

Die Netz Leipzig GmbH wurde von Amts wegen gesondert durch die Planfeststellungsbehörde im Verfahren beteiligt. Die vorliegende planungsrechtliche Zulassungsentscheidung wird innerhalb der von der MITNETZ GAS angegebenen Gültigkeitsdauer der Stellungnahme erteilt. Die weitere Befristung wird zurückgewiesen. Gemäß § 18 c Nr. 1 AEG tritt der festgestellte Plan erst dann außer Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wurde. Es ist der Vorhabenträgerin grundsätzlich nicht zuzumuten, den genehmigten Plan ständig fortzuschreiben. Unbeschadet dessen kann einer angemessenen Befristung der Schachterlaubnis stattgegeben werden. Hinsichtlich der Erkundigungspflicht wurden vorsorglich entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen.

Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

A.5.1.6 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom

Az.: VS-O-W-G / V 101900 vom 16.05.2023

Die envia Mitteldeutsche Energie AG (nachfolgend enviaM genannt) - 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.

Entscheidung: Der Vorhabenträgerin wird die Abstimmung und Einholung von Schachtscheinen aufgegeben.

A.5.1.7 Netz Leipzig GmbH

Reg.-Nr.: 0115818-NetzLeipzig vom 27.04.2023

Im Bereich der Leitungsauskunft wären sicherheitsrelevante Einbauten (Gas-Hochdruckanlagen) gefunden worden. Das beigefügte Merkblatt für Arbeiten im Bereich von Energieversorgungsanlagen sie unbedingt zu beachten. Das Überbauen von Versorgungsanlagen sowie die Ablagerung von Baumaterial und Ähnlichem darauf seien grundsätzlich nicht gestattet.

Durch Änderungen der Zuständigkeiten im Hochspannungsbereich, werde künftig im Stadtgebiet Leipzig grundsätzlich darum gebeten, zusätzlich eine Leitungsauskunft bei Mitnetz Strom <https://services.mitnetz-strom.de/planauskunft> einzuholen. Im beantragten Gebiet könnten sich auch weitere Ver- und Entsorgungsleitungen anderer Unternehmen befinden, über die ebenfalls gesondert Informationen einzuholen seien. Bei vorhandenen Telekommunikationsanlagen handele es sich ausschließlich um TK-Anlagen der Stadtwerke Leipzig bzw. der Netz Leipzig.

Die erteilte Auskunft verliere ihre Gültigkeit, wenn nicht innerhalb von 4 Wochen mit der Arbeitsausführung begonnen wird bzw. wenn die Baumaßnahme nach Ablauf von 6 Monaten noch nicht beendet seien. Danach müsse die Auskunft neu beantragt werden.

Entscheidung: Der Vorhabenträgerin wird die Abstimmung und Einholung von Schachtscheinen aufgegeben.

A.5.1.8 DB AG - DB Immobilien

Az.: BA-SN-23-159477 vom 22.06.2023

Die Unterlagen seien auf Grundstücksbetroffenheit geprüft worden. Die immobilienpezifischen Forderungen und Hinweise gegenüber dem Vorhabenträger seien in einer gesonderten Stellungnahme erhoben worden.

Hinsichtlich der Betroffenheit in den rechten des Grundstückseigentümers bestünden seitens der DB AG, DB Immobilien keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben.

Die Baustelleneinrichtungsflächen seien über das Projekt Flächenreservierungsanforderungen beim Immobilienmanagement der DB Netz AG, zu beantragen.

Entscheidung:

Die Hinweise sind zu beachten.

A.5.1.9 SP Projektentwicklung – und Verwaltungsgesellschaft mbH

Der Nutzung des Grundstückes – auch nur vorübergehend – werde nicht zugestimmt. Der zeitweiligen, teilweisen Nutzung der Flurstücke 37/22 und 37/23 könne nur unter den Bedingungen genauer Abstimmung zu Nutzungsbeginn, Nutzungsdauer, Rekonstruktion und Entschädigungszahlung zugestimmt werden.

Entscheidung: Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, die geforderte Abstimmung mit der SP Projektentwicklung – und Verwaltungsgesellschaft mbH durchzuführen.

Begründung: Einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes bedarf es nicht mehr. Mit Schreiben vom 09.04.2024, welches dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt wurde, hat die SP Projektentwicklung – und Verwaltungsgesellschaft mbH bestätigt, dass eine Einigung über die Inanspruchnahme erzielt wurde. Ihre Einwendung hält sie damit nicht länger aufrecht.

A.5.2 Stellungnahme von anerkannten Vereinigungen

A.5.2.1 NABU-Landesverband Sachsen e. V. Landesverband Sachsen e. V.

Schreiben vom Leipzig, 16.06.2023

Der NABU Sachsen stimme dem vorgelegten Planfeststellungsverfahren nicht zu. Der NABU nähme seine Mitwirkungsrechte gemäß § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG wahr. Die Stellungnahme sei in engem Austausch mit dem Regionalverband NABU Leipzig erstellt worden.

Bei Umsetzung des Vorhabens sei von erheblichen, insbesondere unvorhergesehenen, Umweltbeeinträchtigungen auszugehen. Das Schutzgut Tiere sei bei Durchführung der Planungen gefährdet.

1. Berücksichtigung des Biotopverbundsystems für Amphibien

Es bestehe das Risiko, dass eine künftige Gefahrenlage für Amphibienarten geschaffen wird. Denn das Vorhabengebiet sei nicht unter Berücksichtigung der unmittelbaren Umgebung einheitlich geplant worden. Durch die auf das Plangebiet fokussierte Betrachtungsweise seien Aspekte des Biotopverbundsystems außer Acht gelassen worden. Insoweit würden aus den Unterlagen nicht die erforderlichen Maßnahmen entwickelt, welche zum Schutz von Amphibien zu treffen seien.

Konkret bedeute dies Folgendes: Im Rahmen der Maßnahmenplanung sei die „Neuanlage eines Retentionsraumes mit Laichgewässer“ beabsichtigt (vgl. Maßnahmenübersichtsplan). „Die Maßnahmenfläche befände sich in der Stadt Leipzig, Gemarkung Großwiederitzsch, auf den Flurstücken 47/14 und 65/54.“ (Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht vom 23.09.2022, S. 127.)

„Das aufgewertete Feuchtbiotop solle perspektivisch entsprechend des Konzeptes der Stadt Leipzig (Festsetzung aus B-Plan E-133 „Mischgebiet Martinshöhe“) die Funktion eines Amphibienlaichgewässers übernehmen.“ a. a. O., S. 128.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Straße Südtangente befände sich bereits eine Teichanlage auf Flurstück Nr. 65/111 Gemarkung Wiederitzsch. Diese sei nach Kenntnis des NABU Sachsen auch bereits errichtet worden. Ein Aufruf der Satellitenbilderfunktion zeige bereits die Umrisse des Teiches.

Der NABU Sachsen fordere daher, unter Nutzung von Leiteinrichtungen zur Schaffung des Biotopverbundsystems und zur Abwehr von Gefahren, durch Querung der Straße Südtangente im Rahmen der fachlichen Standards eine

Amphibienquerung zwischen den beiden oberirdischen Gewässersystemen zu ermöglichen. Dies sei erforderlich, um einen Biotopverbund zwischen den zwei Habitaten herzustellen, welcher eine sichere Wanderroute für die Amphibien gewährleiste.

Die Brücke in unmittelbarer Nähe (Brücke Landsberger Straße) sei von erheblicher Bedeutung für den Pkw-Verkehr über die Bahnanlagen und lasse hinsichtlich der Südtangente als Verbindungsstück in die Besiedelung ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Südtangente erwarten. Eine vermehrte Tötung von Amphibien ohne eine solche Amphibienquerungsmöglichkeit sei daher begründet zu befürchten. Die sichere Querung der Amphibien müsse daher gewährleistet werden.

2. Schutzmaßnahmen betreffend eines Ameisenhügels

Bei einer Ortsbegehung durch den NABU sei ein Ameisenhügel entdeckt worden. Nach Video-Dokumentation sei dieses Video auf dem Portal „naturgucker.de“ hochgeladen worden, <https://www.naturgucker.de/?bild=2043339921>. Auf dem Maßnahmenübersichtsplan (bereits benannt) befinde sich der Ameisenhügel in etwa dort, wo der Verweisungsstrich der Maßnahme 001_V endet.

Ungefähre Koordinaten des Ameisenhügel 51.386340, 12.354341

Es werde davon ausgegangen, dass es Formica rufa oder Formica polyctena (Rote Waldameise oder Kahlrückige Waldameise) wären. Deren Schutz sei durch die Behörden zu gewährleisten und es seien etwaige Schutzmaßnahmen im Rahmen der Bautätigkeiten zu ergreifen (etwa Umsiedelung entsprechend der fachlichen Standards).

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise aufgegriffen und Änderungen in der Fachplanung Natur und Umwelt vorgenommen. Die Hinweise wurden somit angemessen berücksichtigt. Forderungen, die sich gegen die Ertüchtigung der Bahnstrecke an sich richten, werden zurückgewiesen, denn die Erhaltung und Ertüchtigung der Eisenbahn in einer bereits bestehenden Trasse liegt in überragendem öffentlichen Interesse. Die sich aus der Eingriffsbilanzierung entwickelten Kompensationsmaßnahmen stellen sicher, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich ausgeschlossen werden.

A.5.2.2 Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle/Saale e.V.

Az.: Schreiben vom 29.05.2023

I. Grundsätzliches

Die grundsätzliche Sichtweise des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) gehe davon aus, bestehende Natur und Landschaften zu erhalten sowie von störenden Einflüssen wie Verbauung, Verlärmung und Verschmutzungen aller Art freizuhalten. Dabei gelte es vom gegenwärtigen Bestand an Fauna und Flora sowie Belastungen aller Art auszugehen sowie auf wissenschaftlichen Grundlagen Schutz- und Entwicklungskonzeptionen zu erstellen, welche die Grundlage für weitere Entwicklungen und Vorhaben bilden müssten.

Dabei sei folgendes zu beachten:

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) gebe zur aktuellen täglichen Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen in der Bundesrepublik Deutschland folgendes an, Zitat: „Täglich werden in Deutschland rund 55 Hektar als Siedlungsflächen und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Dies entspricht einer Flächenneuinanspruchnahme – kurz Flächenverbrauch – von circa 78 Fußballfeldern.“

Ferner sei folgendes ausgeführt: „Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf unter 30 Hektar pro Tag verringern. Diese gegenüber der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 verschärfte Festlegung wurde vom Bundeskabinett bereits im Januar 2017 in der "Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016" festgelegt. Seit dem Klimaschutzplan vom November 2016, der die Leitplanken für ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Deutschland beschreibt, strebt die Bundesregierung bis 2050 sogar das Flächenverbrauchsziel Netto-Null (Flächenkreislaufwirtschaft) an, womit sie eine Zielsetzung der Europäischen Kommission aufgegriffen hatte. Diese Zielsetzung hat während der deutschen Ratspräsidentschaft 2020 Eingang in die Erwägungen für eine EU-Biodiversitätsstrategie gefunden und wurde im März 2021 nun auch in die weiterentwickelte Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen.“

(<https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit-digitalisierung/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/flaechenverbrauch-worum-geht-es>)

Das ergäbe im Jahr einen Flächenverbrauch im Umfang von 20.075 ha. Im Vergleich dazu habe die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, Magdeburg, eine Fläche von 20.103 ha = 201,03 km².

(<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1233769/umfrage/flaeche-der-grossstaedte-deutschlands>)

Nach Auffassung des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA), sei bereits diese Anzahl, angesichts des fortgeschrittenen Flächenverbrauches, viel zu hoch.

II. Zu den Verfahrensunterlagen - Erläuterungsbericht

Das Planungsgebiet sei flächendeckend und weitgehend von den unter Punkt 9.4.5. aufgeführten Landschaften und Biotopen geprägt. Die Querverbindung in das Umland erfolge durch die Auen des Gohliser Flurgrenzgraben und der Nördlichen Rietzschke. Diese Bereiche gelte es nicht nur zu schützen, sondern durch Rückbaumaßnahmen zu erweitern. Dazu gehöre es ferner, die Uferbereiche beider Fließgewässer weiter zu entsiegeln. In dem Zusammenhang würden die unter Punkt 5.4.12 geschilderten Arbeiten „Uferböschung profilieren.“ nicht nachvollziehbar erscheinen und bedürften daher einer entsprechenden Erläuterung.

Angesichts der hoch anliegenden Schichtwasser seien die unter Punkt 7.4 „Bauzeitliche Verbaue“ dargelegten Pläne dauerhaft Spundwände -Tiefenangaben fehlten – einzubauen, als sehr bedenklich anzusehen, da Rückstausituationen entstehen könnten.

Die unter den Punkten 9.4.2 und 9.4.6 aufgeführten Pläne der Neuversiegelung von Flächen im Umfang von 5.230,00 m² = 0,52 ha seien als inakzeptabel anzusehen. In dem Streckenabschnitt seien schon zahlreiche versiegelten Flächen vorhanden. Die Planungen seien so auszurichten, dass Neuversiegelungen komplett ausgeschlossen sind.

Der geplante, unter Punkt 9.4.6 „Baufeldfreimachung gehen 14 mittelalte Straßenbäume (Ahorn, Birke, Esche, Holunder, Platane) sowie Gehölzbestände, Baumgruppen und Laubgebüsch in einem Umfang von insgesamt 3.785 m²“ bzw. die „dauerhafte Flächeninanspruchnahme gehen 15 mittelalte Straßenbäume (Esche, Linde) sowie Gehölzbestände, Baumgruppen und Laubgebüsch in einem Umfang von insgesamt 5.385 m²“ verloren, seien so umzuplanen, dass die angedrohten schweren Verluste nicht zum Tragen kommen. Sogenannte

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer bereits bestehenden Natur und Landschaft würden keinesfalls den vorgegaukelten Anspruch erfüllen. Insofern sei dringend eine Umplanung erforderlich.

Dazu seien Bauarbeiten vom bestehenden Schienennetz aus vorzunehmen sowie bestehende Zuwegungen zum Beispiel in den Bereichen Am Viadukt und Südtangente zu nutzen.

III: Schlussbemerkungen

Der Hinwendung zur Transportvermeidung und bei notwendigen Transporten zum Bahnverkehr seien dringend geboten. Dabei gelte es darauf zu achten, verstärkte Eingriffe und Folgen für Umwelt, Natur und Landschaft auszuschließen. Dazu würden bauliche Eingriffe mit Folgen für Mensch, Fauna, Flora, Hydrologie und Klima zählen.

Der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) betrachte u.a. aus obengenannten Gründen diese Entwicklung und somit das angedachte Vorhaben sehr kritisch und sehe sie im Widerspruch zu einer notwendigen lebenserhaltenden, ökologischen Entwicklung auf unserer Erde, welche nach gegenwärtigem Erkenntnisstand, als einziger Planet die Bedingungen für Leben aufweist und somit eines besonderen Schutzes bedarf.

Der AHA ist bereit, im Rahmen seiner ehrenamtlichen Möglichkeiten daran mitzuwirken. Ferner möchte der AHA eine Plattform für Interessenten darstellen, im Rahmen seiner ehrenamtlichen und im Aufbau begriffenen Regionalgruppe Leipzig und Umland an einer nachhaltigen, wissenschaftlich fundierten Wende in Sachen Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie einer darauf abgestimmten Entwicklung von Stadt, Landschaft und Tourismus sowie Umgang mit Hochwasser zu arbeiten. Für Interessenten wurde eine entsprechende Anschrift angegeben.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise aufgegriffen und Änderungen in der Fachplanung Natur und Umwelt vorgenommen. Die Hinweise wurden nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes angemessen berücksichtigt. Forderungen, die gegen die Ertüchtigung der Bahnstrecke bestehen werden zurückgewiesen, denn die Erhaltung und Ertüchtigung der Eisenbahn in einer bereits bestehenden Trasse liegt in überragendem öffentlichen Interesse. Die aus der Eingriffsbilanzierung entwickelten Kompensationsmaßnahmen stellen sicher,

dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich ausgeschlossen werden.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.8 Hinweise

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Vollzug dieser Planrechtsentscheidung zuständig. Ein Verstoß gegen Auflagen oder Nebenbestimmungen kann zum vollständigen Baustopp oder Streckensperrung führen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Vorhaben hat die Änderung der Gleisanlagen und der damit räumlich im Zusammenhang stehenden Ingenieurbauwerke im Bahnhof Wiederitzsch bzw. in den daran unmittelbar angrenzenden Bereichen zum Gegenstand. Die Anlagen befinden sich im Bereich bei Bahn-km 113,400 bis 118,211 der Strecke 6403 Magdeburg Hbf – Halle (S) Hbf – Leipzig Messe Süd in Leipzig.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Regionalbereich Südost (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 29.04.2022, Az. I.NI-SO-L-L2, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Komplex Umbau Bahnhof Wiederitzsch “ beantragt. Der Antrag ist am 03.05.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, eingegangen. Die DB Netz AG firmiert ab 01.01.2024 als DBInfraGO AG.

Mit Schreiben vom 03.08.2022 und 09.09.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen (Stand 23.09.2022) wurden mit Schreiben vom 19.10.2022 wieder vorgelegt. Mit Schreiben vom 09.11.2022 sah sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst, auf weiterhin bestehende Widersprüche und Unzulänglichkeiten hinzuweisen. Überdies forderte sie die Vorhabenträgerin auf, die durch das Referat E 13 Infrastrukturplanung, Elektrifizierung, Bahnhöfe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr die aktuell geänderten Zugzahlen im Bericht VL 7813-4 vom 25.02.2022 zu überprüfen und anzupassen. Mit Schreiben vom 24.11.2022 reichte die Vorhabenträgerin erneut Austauschunterlagen und Komplettextemplare der Planunterlagen ein, welche Gegenstand des weiteren Verfahrens wurden.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 03.08.2022, Az. 521ppw/022-2022#024, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 17. und 18.04.2023 mit Fristsetzung zum 23.07.2023 um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
2	Landesamt für Archäologie (LfA)
3	Landesamt für Denkmalpflege (LfD)
4	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Leipzig
5	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
6	Sächsisches Oberbergamt
7	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen
8	Polizeidirektion Leipzig
9	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3
10	Fernstraßen-Bundesamt, Referat S1
11	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH BVVG)
12	Deutsche Telekom Technik GmbH
13	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
14	50Hertz Transmission GmbH, TGZ Netzbetrieb Zentrale
15	GDMcom GmbH
16	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL)
17	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH
18	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
19	Netz Leipzig GmbH
20	Stadtwerke Leipzig GmbH
21	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Abteilung Verkehrsplanung
22	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)
23	Bundeseisenbahnvermögen, Büro Dresden (BEV)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
24	DB Energie GmbH, Betriebsbereich Südost
25	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Eigentumsmanagement

Der Stadtverwaltung Leipzig wurden zusätzlich zu den ergänzenden Unterlagen auch die Unterlagen

- X-6-1 Bilanzierung Ausgleichsfläche am ehemaligen Güterbahnhof Plagwitz,
- X-6-2 Schreiben UNB Leipzig Ausgleichsfläche am ehemaligen Güterbahnhof Plagwitz und
- X-6-3 Auszug Kaufvertrag Stadt Leipzig zur Verfügung gestellt.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5	Sächsisches Oberbergamt Stellungnahme vom 27.04.2023
6	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Stellungnahme vom 21.06.2023
7	Polizeidirektion Leipzig Stellungnahme vom 21.06.2023
8	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
12.	GDMcom GmbH, Stellungnahme vom 15.05.2023
11	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH BVVG), Stellungnahme vom 23.05.2023
14	50Hertz Transmission GmbH, Stellungnahme vom 26.04.2023
20	Bundeseisenbahnvermögen, Stellungnahme vom 10.05.2023
22	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, vom 13.06.2023

Die Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) teilte mit, dass eigene Belange nicht berührt seien.

Das Bundeseisenbahnvermögen teilte mit, dass sich im genannten Bereich keine Grundstücke im Eigentum befänden und eine Betroffenheit nicht gegeben sei.

Das Bundesamt für Infrastruktur sieht vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt.

Die Polizeidirektion Leipzig (PDL) befürwortet die Planung des neuen Brückenbauwerks, da gemäß den vorliegenden Unterlagen für den Straßenverkehr weder in puncto Durchfahrtshöhe, noch in puncto Durchfahrtsbreite Änderungen zum Bestand entstehen.

Die GDMcom GmbH hat keine Einwände gegen das Vorhaben, da sich im angefragten Bereich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der folgenden Anlagenbetreiber befänden: ONTRAS Gastransport GmbH; Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen); VNG Gasspeicher GmbH und Erdgasspeicher Peissen GmbH.

Seitens des Landesamtes für Geobasisinformation Sachsen (GeoSN), Referat 32, bestehen grundsätzlich keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben. Im Bereich der Baumaßnahme befinden sich keine Raumbezugsfestpunkte und keine Höhenfestpunkte. Es wird um weitere Verfahrensbeteiligung gebeten. Diese wird von Amts wegen zugesagt.

Nach Prüfung der Unterlagen hat die 50Hertz Transmission GmbH mitgeteilt, dass sich im Plangebiet derzeit keine betriebenen Anlagen (z. B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befänden oder in nächster Zeit geplant seien.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt, Stellungnahme vom 30.06.2023
2.	Landesamt für Archäologie (LfA), Stellungnahme vom 28.04.2023
10.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 07.06.2023
13.	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL), Stellungnahme vom 19.06.2023
14.	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (MITNETZ GAS), Stellungnahme vom 18.04.2023
15.	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (MITNETZ STROM), Stellungnahme vom 18.04.2023
25	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Eigentumsmanagement, Stellungnahme vom 22.06.2023

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG in der Stadt Leipzig, Neues Rathaus, Martin-Luther-Ring 4 - 6, Stadtplanungsamt, Zimmer 498, 04109 Leipzig, vom 24.04.2023 bis einschließlich 23.05.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Leipzig am 05.04.2023 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Ende der Einwendungsfrist, gemäß § 21 Abs. 2 und 5 UVPG bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist, war der 23.06.2023.

Die erfolgte Auslegung der Planunterlagen durch die Stadt Leipzig wies in formaler Hinsicht Mängel auf, da versehentlich nicht ortsansässig Betroffene nicht nach § 73 Abs. 5 Satz 3 VwVfG von der Auslegung benachrichtigt wurden. Es ist für nichtortsansässig Betroffene erneut auszulegen. Zur Heilung dieses Verfahrensmangels wurde die Stadtverwaltung Leipzig gebeten, die Planunterlagen nach § 73 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 und Abs. 5 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der Zeit vom 17.07.2023 bis einschließlich 16.08.2023 (einen Monat) zur allgemeinen Einsicht erneut auszulegen. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, konnte gemäß § 21 Abs. 2 und 5 UVPG bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist - bis einschließlich 16.09.2023 – beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, August-Bebel-Str. 10, 01219 Dresden, oder bei der Stadtverwaltung Leipzig schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Einwendungen gegen den Plan erheben.

Aufgrund der Veröffentlichung im Internet und der Auslegung der Planunterlagen sind keine Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Gemäß § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG2 hatten die nach § 3 Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.08.2017 (BGBl. I S. 3290) anerkannten Umwelt- und

Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme. Die ortsübliche Bekanntmachung gemäß Punkt B.1.3.2 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung diente auch als Benachrichtigung gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 und 2 VwVfG. Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde insgesamt 141 Vereinigungen über die öffentliche Auslegung und die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen in der Stadt Leipzig sowie im Internet mit Schreiben vom 18.04.2023 ausschließlich per E-Mail informiert.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. – (AHA) Regionalgruppe Leipzig und Umland vom 29.05.2023
2.	Der NABU (Naturschutzbund Deutschland), Landesverband Sachsen e.V., Az: VO-SN-2023-27723-NABU vom 16.06.2023

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 20. Februar 2024 erörtert.

Die Behörden und Trägerin des Vorhabens wurden mit Schreiben vom 19. Januar 2024 über den Erörterungstermin benachrichtigt.

Über die Erörterung hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Niederschrift erstellt. Das Ergebnisprotokoll wurde den Teilnehmern mit Schreiben vom 23. Februar 2024 übersandt.

B.1.4 Planänderungen im Verfahren

B.1.4.1 Einleitung des Planänderungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Regionalbereich Südost (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 29.04.2022, Az. I.NI-SO-L-L2, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Komplex Umbau Bahnhof Wiederitzsch “ beantragt. Der Antrag ist am 03.05.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, eingegangen. Die DB Netz AG firmiert seit 01.01.2024 als DBInfraGO AG.

B.1.4.2 Beschreibung der Planänderungen

Folgende bauliche Maßnahmen sind zusätzlich geplant:

- Stabilisierung der Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt mit Hilfe des Hochdruckinjektionsverfahrens (HDI) im Bereich der vorhandenen Gründungen dieses Bauwerkes inklusive einer temporären Verrohrung der Nördlichen Rietzschke im Bereich der Baustraße während dieser Baumaßnahmen auf ca. 8 m,
- Weitere Umverlegungen von Kabeln und Leitungen Dritter entsprechend der Hinweise im Planfeststellungsverfahren sowie
- teilweise geänderte Lage temporärer Maßnahmen (Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen), Herstellung und Rückbau von vier temporären Erdbecken jeweils mit einem Fassungsvermögen von $2 \times 100 \text{ m}^3$ für den im Rahmen des Hochdruckinjektionsverfahrens (HDI) anfallenden Betonrücklauf inklusive einer neuen Baustelleneinrichtungsfläche.

Zur gesamthaften Stabilisierung des Bauwerkes Wiederitzscher Viadukt km 116,780 wird mit Hilfe des Düsenstrahlverfahrens „HDI“ (Hochdruckinjektionsverfahren) der Baugrund stabilisiert und durch Erdbeton ersetzt. Es wird in den vorhandenen Boden mit hohem Druck eine Betonsuspension eingebracht, wodurch ein Erdbeton entsteht und der Boden um die vorhandenen Bauwerksfundamente stabilisiert wird.

Die Tiefe dieser Maßnahmen beträgt maximal ca. 8 m, sie wird bis zur anstehenden tragfähigen Kiesschicht ausgeführt.

Für die tangierende Maßnahme der Stadt Leipzig, Straßenbaumaßnahmen an der Delitzscher Straße, wurde vermerkt, dass diese erst nach der Realisierung der antragsgegenständlichen Baumaßnahmen durchgeführt wird. Bis dahin ist die Eisenbahnüberführung so herzustellen, dass der Verkehrsraum darunter gefahrlos nutzbar bleibt.

Bei Bahn-km 115,2 ist bahnrechts (angrenzend zur Südtangente) gemäß Bebauungsplan E-133 der Stadt Leipzig eine Gasreglerstation mit den Abmessungen ca. 4,00 m x ca. 4,00 m festgesetzt worden. Nach Auskunft aller Leitungsträger ist nach derzeitigem Stand gegenwärtig und zukünftig jedoch keine Gasreglerstation an dieser Stelle geplant. Das dort angrenzende, plangegenständlich vorgesehene naturnahe Retentionsbecken und der Standort für eine Gasreglerstation beeinflussen sich gegenseitig nicht. Auch nach Umsetzung

der antragsgegenständlichen Baumaßnahmen besteht weiterhin die Möglichkeit, zukünftig eine derartige Gasreglerstation gemäß vorgenanntem Bebauungsplan der Stadt Leipzig zu errichten. Die Plandarstellung wurde ergänzt. Ebenso wurden die erforderlichen Reduzierungen im Grunderwerb im Bereich der „Südtangente“ kenntlich gemacht.

Bei der temporären Baustraße im Bereich des Wiederitzscher Viaduktes beiderseitig der Bahntrasse mit Anbindung an Südtangente (ca. km 116,580 – km 116,930) entfällt die die Anbindung der Delitzscher Landstraße.

Für die nördliche Baustraße (Bauwerksnummer 343) wird von der Delitzscher Landstraße lediglich das Einfahren von Baufahrzeugen vorgesehen.

Die geänderte Bauwerksnummer 356 beinhaltet die temporäre Baustraße von der Messe-Allee aus auf die Fläche des Bahndreieckes zur Errichtung eines Zauneidechsenhabitates über Flächen eines Dritten und das Gleis der Strecke 6370 ca. bei km 0,660 mit Hilfe einer temporären Gleisüberfahrt.

Die unter Bauwerksnummer 353 geplante Fläche ist nicht mehr verfügbar und entfällt daher bei der Nutzung. Weitere lfd. Nummern im Bauwerksverzeichnis wurden der guten Ordnung halber angepasst.

Umverlegungen von Kabeln und Leitungen Dritter sind nunmehr außer im Bereich der EÜ Delitzscher Landstraße maßgeblich im Bereich des Bogens 19 der Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt vorgesehen. Zu den betroffenen Medienträgern gehören auch die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, die Vodafone Kabel Deutschland GmbH sowie die Deutsche Telekom Technik GmbH. Hinsichtlich der Eigentümerzuordnung von Medientrassen wurden Präzisierungen vorgenommen, welche bestehende Plausibilitätsverstöße beseitigen. Das betrifft die Stadt Leipzig (Verkehrs- und Tiefbauamt), die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, die Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH und die Stadtwerke Leipzig GmbH.

Geänderte Flächeninanspruchnahmen ergeben sich wie folgt:

- Reduzierung der dauerhaften Nutzung des Flurstücks 65/54 der Gemarkung Großwiederitzsch von 7.130 m² auf 7.080 m² (GEV-Nr. 41),
- Entfallen der weiteren temporären Nutzung und der dinglichen Sicherung auf den Flurstücken 65/54 der Gemarkung Großwiederitzsch (GEV-Nr. 41) und 252/3 der Gemarkung Großwiederitzsch (GEV-Nr. 42),

- Entfallen der dinglichen Sicherung auf dem Flurstück 41/5 der Gemarkung Großwiederitzsch (GEV-Nr. 79),
- Reduzierung der temporären Nutzung des Flurstücks 37/22 der Gemarkung Großwiederitzsch von 2.492 m² auf 90 m² als Zufahrt zur LBP-Maßnahme, dingliche Sicherung entfällt, (GEV-Nr. 82),
- Reduzierung der temporären Nutzung des Flurstücks 37/6 der Gemarkung Großwiederitzsch von 573 m² auf 170 m² als Zufahrt zur LBP-Maßnahme, dingliche Sicherung entfällt, (GEV-Nr. 83) und
- Zusätzliche temporären Nutzung des Flurstücks 37/23 der Gemarkung Großwiederitzsch in Höhe von 530 m² als Zufahrt zur LBP-Maßnahme, (GEV-Nr. 84).

Bei der Entwässerungslösung wurden für die Einleitstelle 5 am km 116,746 auf dem Flurstück 43 der Gemarkung Großwiederitzsch die Koordinaten der Einleitstellen für die Mulden 1 bis 14 präzisiert.

Die Darstellung einer temporären Verrohrung der Nördlichen Rietzschke wurde ergänzt.

Die Darstellung der Leitungen in Bauwerksnummer 251 (10-Rohr-Trasse) und Bauwerksnummer 252 (Gleichspannungskabeltrasse) wurde vorgenommen. Die Darstellung der Planfeststellungsgrenzen hat sich durch die geänderte Zufahrt zum Gleisdreieck geändert.

B.1.4.3 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 12.01.2024 mit Fristsetzung zum 31.01.2024 um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Stadt Leipzig
2	Landesamt für Archäologie (LfA)
4	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Leipzig
5	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
6	Sächsisches Oberbergamt
7	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen

Lfd. Nr.	Bezeichnung
8	Polizeidirektion Leipzig
9	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
10	Fernstraßen-Bundesamt
11	Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH BVVG)
13	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
14	50Hertz Transmission GmbH, TGZ Netzbetrieb Zentrale
15	GDMcom GmbH
16	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL)
17	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH
18	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
19	Netz Leipzig GmbH
20	Stadtwerke Leipzig GmbH
21	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Abteilung Verkehrsplanung
23	Bundeseisenbahnvermögen, Büro Dresden (BEV)
25	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Eigentumsmanagement

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben sowie die Bekanntmachung der Auslegung wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Die Verfügbarkeit im Internet wurden in der Stadt Leipzig durch Veröffentlichungen im Amtsblatt der Stadt Leipzig (03/24) vom 03.02.2024, Seite 21 ortsüblich bekannt gemacht.

Aufgrund der Planänderung hat sich ergeben, dass die SP Projektentwicklung – und Verwaltungsgesellschaft mbH nicht beteiligt worden war. Aufgrund der Einwendung geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass die Anstoßfunktion gegeben war und hat auf eine separate, formelle Aufforderung einer Stellungnahme verzichtet, da offensichtlich die vorhandenen Informationen ausreichend waren. Es fanden sich keine Anhaltspunkte, dass bei weiterer Beteiligung andere Gesichtspunkte aufgeworfen würden.

Folgende Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Stadt Leipzig
4	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, NL Leipzig
5	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
6	Sächsisches Oberbergamt
7	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen
8	Polizeidirektion Leipzig
13	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
15	GDMcom GmbH
16	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL)
19	Netz Leipzig GmbH
21	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Abteilung Verkehrsplanung
26	SP Projektentwicklungs- und Verwaltungs GmbH

Zusätzlich hat die Planfeststellungsbehörde beide anerkannten Naturschutzvereinigungen, welche eine Stellungnahme abgegeben hatten, über die Planänderung und die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen im Internet mit Schreiben vom 12.01.2024 ausschließlich per E-Mail informiert.

B.1.4.4 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 08.04.2024 mit Fristsetzung zum 26.04.2024 um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Stadt Leipzig
16	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL)
18	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
19	Netz Leipzig GmbH
21	Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH, Abteilung Verkehrsplanung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Folgende Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen abgegeben

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Stadt Leipzig
16	Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (KWL)
18	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
19	Netz Leipzig GmbH

B.1.4.5 Planunterlagen zu den Planänderungen

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Deckblatt + Inhaltsübersicht, 2 Seiten Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht, 72 Seiten Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
2.2	Übersichtslageplan Maßstab 1 : 10.000 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
3.5	Lageplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
3.6	Lageplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
3.7	Lageplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
3.8	Lageplan km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis Planungsstand: 22.03.2024, Seiten 1 - 41	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan km 115,038 – km 115,730 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan km 115,730 – km 116,630 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan km 116,630 – km 117,536 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
5.8	Grunderwerbsplan km 117,536 – km 118,211 (6403) Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
6	Grunderwerbsverzeichnis Planungsstand: 22.03.2024, Seiten 1 - 7	festgestellt
8.2	Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt	
8.2.1	Bauwerksplan Draufsicht km 116,632 – km 116,932 (6403) Maßstab 1 : 250, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
8.2.3	Bauwerksplan Ansicht km 116,632 – km 116,932 (6403) Maßstab 1 : 250, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
8.3	Eisenbahnüberführung Delitzscher Landstraße	
8.3.1	Bauwerksplan Draufsicht km 116,944 (6403) Maßstab 1 : 200, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
10.5	Kabel- und Leitungsplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
10.6	Kabel- und Leitungsplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
10.7	Kabel- und Leitungsplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
10.8	Kabel- und Leitungsplan km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
11.5	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
11.6	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
11.7	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 116,630 – km 117,536 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
11.8	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsplan km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Maßstab 1 : 1.000, Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
12	Wassertechnische Sachverhalte	
12.1	Erläuterungen Wassertechnische Sachverhalte, Blatt 1 - 20	festgestellt
12.2.5	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,038 – km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.2.6	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.2.7	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 115,730 – km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.2.8	Lagepläne Einzugsflächen M 1 : 1.000 km 117,536 – km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
12.3	Bemessung, Bewertungsverfahren und Nachweise für die Entwässerungsanlagen	
12.3.6	Dimensionierung einer Versickermulde nach Arbeitsblatt DWA-A 138, Kaskadengraben Wiederitzscher Viadukt, Muldennachweise (14 Stück), 30 Blatt	nur zur Information
12.3.7	Nachweise Notüberläufe Flurgrenzgraben und Nördliche Rietzschke, 29 Blatt	nur zur Information
12.3.8	Unterlage Wasserrecht (Seiten 1 – 21) mit Relevanzprüfung (Anlagen 1) und Lageplan (Anlage 2)	nur zur Information
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung Planungsstand: 13.10.2023	
13.1	Erläuterungsbericht (Seiten 1 – 165) mit Quellenverzeichnis (Anhang 1, Seiten 1 - 5) und Formblätter Bilanzierung (Anhang 2, Seiten 1 – 10)	nur zur Information
13.2	Maßnahmenblätter (47 Blatt)	festgestellt
13.3	Bestands- und Konfliktpläne	
13.3.5	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 115,038 - km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.6	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 115,730 - km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.7	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 116,630 - km 117,536 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
13.3.8	Bestands- und Konfliktplan, M 1 : 1.000 km 117,536 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 22.03.2024	nur zur Information
13.4	Maßnahmenübersichtsplan M 1 : 10.000 km 113,400 – km 118,211 Strecke 6304 Planungsstand: 22.03.2024	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
13.5.5	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 115,038 - km 115,730 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
13.5.6	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 115,730 - km 116,630 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
13.5.7	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 116,630 - km 117,536 Strecke 6403 Planungsstand: 13.10.2023	festgestellt
13.5.8	Maßnahmenplan, M 1 : 1.000 km 117,536 - km 118,211 Strecke 6403 Planungsstand: 22.03.2024	festgestellt
13.6	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Seiten 1 - 53) Inklusive Anhang 1: Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung (Seiten 1 - 22) Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
14.1	UVP-Bericht (Seiten 1 - 168) inklusive Quellenverzeichnis (Anhang 1, Seiten 1 - 5) Planungsstand: 13.10.2023	nur zur Information
18.8	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung, Neubau EÜ Viaduktweg, km 116,532 (6403) vom 02.11.2020 (Blatt 1 - 16, Anlage 1)	nur zur Information
18.9	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung EÜ Wiederitzscher Viadukt, km 116,780 (6403) vom 30.01.2018 (Blatt 1 - 24, 7 Anlagen)	nur zur Information
18.10	Geotechnischer Bericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Hauptuntersuchung Neubau EÜ Delitzscher Landstraße, km 116,945 (6403) vom 05.11.2020 (Blatt 1 - 16, Anlage 1)	nur zur Information
18.11	Geotechnischer Zusatzbericht über die Baugrund- und Gründungsverhältnisse, Neubau EÜ Wiederitzscher Viadukt, Kennwertbereitstellung für Sanierungsvarianten, km 116,780 (6403) vom 24.11.2021	nur zur Information

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs.1 Satz 2 VwVfG).

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, vormals DB Netz AG, Regionalbereich Südost.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 7 Abs.1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben, einem sogenannten Screening-Verfahren - einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist - zu unterziehen.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Änderung eines Schienenweges mit den dazugehörigen Betriebsanlagen gemäß Nr. 14.7 der Anlage 1 UVPG. Der Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen wäre nach § 6 UVPG i. V. m. Nr.14.7, Spalte 1 der genannten Anlage als Neuvorhaben UVP-pflichtig. Für die Änderung der bereits vorhandenen Betriebsanlagen im Sinne des § 2 Abs. 4 Ziff. 2 a) UVPG ist jedoch nach § 9 Abs. 3 UVPG eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nur dann durchzuführen, wenn eine Vorprüfung im Sinne des § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7

UVPG ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 09.08.2022, Az. 521ppw/022-2022#024, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 7 Abs. 1, Abs. 5, Anlage 3 UVPG (vorprüfungspflichtiges Änderungsvorhaben ohne UVP-Pflicht im Ausgangsvorhaben).

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum befindet sich auf dem Territorium des Freistaates Sachsen, in der kreisfreien Stadt Leipzig, in die der Ort Wiederitzsch im Jahr 1999 eingemeindet wurde. Seitdem bildet der Ort einen zum Stadtbezirk Nord gehörigen Leipziger Ortsteil. Er beginnt westlich der Luise-Otto-Peters-Allee am Übergang zum Stadtteil Leipzig-Wahren, verläuft in östlicher Richtung entlang der Strecke 6403 Magdeburg – Leipzig Messe Süd parallel zur „Südtangente“/„Bahnhofstraße“ und endet östlich der „Delitzscher Landstraße“ am Gleisdreieck südwestlich der Ecke „Messe-Allee“/ „Maximilianallee“ (km 114,000 bis km 117,900). Der Untersuchungsraum hat insgesamt eine Ausdehnung von ca. 60 ha.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind

nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Baubedingt entstehen durch den vereinzelt Einsatz von besonders lärm- und erschütterungsintensiven Bauverfahren (z. B. Schlagrammen/Stopfmaschinen) hohe Risiken, insbesondere für die menschliche Gesundheit. Durch Abwasser/Abfall, Staub, Schadstoffe oder Schadstoffmobilisierung besteht teilweise ein hohes Risiko für die menschliche Gesundheit. Durch Bodenbewegungen und Zwischenlagerung, ergibt sich teilweise ein hohes Risiko.

Betriebsbedingt bestehen hohe Risiken durch Erhöhungen der Lärmimmissionen, insbesondere für die menschliche Gesundheit.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingt entstehen durch den vereinzelt Einsatz von besonders lärm- und erschütterungsintensiven Bauverfahren hohe Risiken, durch Bodenbewegungen und Zwischenlagerung, teilweise hohe Risiken. Durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und Baufeldfreimachung ein Verlust von Einzelbäumen und flächigen Gehölzbeständen, insgesamt hohe Risiken. Durch Arbeiten im Bereich von Lebensräumen ebenso hohe Risiken.

Anlagebedingt entstehen aufgrund der Verschwenkung der Gleisanlagen in Richtung „Südtangente“ (Gleis 16), der Errichtung einer Zufahrt für die Weichenheizstation W1 westlich der „Landsberger Straße“, der Errichtung von Böschungstreppen sowie der Anlage von Entwässerungssystemen dauerhafte Flächenumwandlungen mit dem Verlust von stadt-/ landschaftsbildprägenden Grünstrukturen (Einzelbäume und flächige Gehölzbestände), die zu hohen Risiken. Die Anlage von Lärmschutzwänden führt zu einer abschnittweisen Erhöhung der Barrierewirkung für bodengebundene Tierarten, wodurch sich ein hohes Risiko ergibt.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Baubedingt entsteht durch Bodenverdichtung teilweise ein hohes Risiko, durch Bodenbewegung und Zwischenlagerung, teilweise ein hohes Risiko. Durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme und Baufeldfreimachung besteht ein Verlustrisiko von Einzelbäumen und flächigen Gehölzbeständen heimischer Arten, der zu hohen Risiken führt.

Anlagebedingt entstehen aufgrund der Verschwenkung der Gleisanlagen in Richtung „Südtangente“ (Gleis 16), der Errichtung einer Zufahrt für die Weichenheizstation W1 westlich der „Landsberger Straße“, der Errichtung von Böschungstreppen sowie der Anlage von Entwässerungssystemen dauerhafte Flächenumwandlungen und Versiegelungen mit dem Verlust von stadt-/ landschaftsbildprägenden Grünstrukturen (Einzelbäume und flächige Gehölzbestände), welche zu hohen Risiken führen.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Baubedingt entstehen durch Abwasser/Abfall, Staub, Schadstoffe, Schadstoffmobilisierung und Bodenverdichtung teilweise hohe Risiken.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Baubedingt treten Luftverunreinigungen zeitlich begrenzt in Form von Abgasen der Baumaschinen und -fahrzeuge auf. Relevante negative Auswirkungen auf die Luftqualität sind aufgrund der bestehenden Belastungen insbesondere durch den innerörtlichen KFZ-Verkehr nur geringfügig zu erwarten. Es besteht ein geringes Risiko. Klimatische Veränderungen sind nicht zu erwarten

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Anlagebedingt entstehen aufgrund der Verschwenkung der Gleisanlagen in Richtung „Südtangente“ (Gleis 16), der Errichtung einer Zufahrt für die Weichenheizstation W1 westlich der „Landsberger Straße“, der Errichtung von Böschungstreppen sowie der Anlage von Entwässerungssystemen dauerhafte Flächenumwandlungen mit dem Verlust von stadt-/ landschaftsbildprägenden Grünstrukturen (Einzelbäume und flächige Gehölzbestände), die zu hohen Risiken für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden und Landschaft führen;

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Es sind keine Risiken erkennbar. Durch die Sanierung bzw. Rekonstruktion der teilweise denkmalgeschützten Gebäude wird die ästhetische Qualität des Stadtgebietes punktuell zunehmen. Kulturhistorisch wertvolle Anlagen und Gebäude, welche bedeutend für die Identität eines Stadtteiles sind, werden vor dem Verfall geschützt und sind für nachfolgende Generationen konserviert.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Unter Einhaltung von schutzgutbezogenen Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen lassen sich einige der ermittelten hohen ökologischen Risiken, insbesondere der baubedingten Auswirkungen auf ein unerhebliches Maß reduzieren. Für die im Zuge der Umsetzung des Vorhabens auftretenden unvermeidbaren erheblichen Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sind mögliche Ausgleichsmaßnahmen zur gleichartigen bzw. wertgleichen Wiederherstellung des Naturhaushaltes und der Landschaft sowie mögliche Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) festgelegt.

Bei Umsetzung dieser Maßnahmen geht das Eisenbahn-Bundesamt davon aus, dass Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens „Komplex Umbau Bf Wiederitzsch“ besteht.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktdanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktdanalyse.

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Unterlagen 12, 13, 14, 15, 16 und 17) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft und geht insgesamt davon aus, dass die bestehenden Risiken durch die Gesamtheit aller Maßnahmen nicht mehr so

erheblich sind, dass sie einer Realisierung der beantragten Maßnahme entgegenstehen. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass der Plan als Gesamtheit umgesetzt wird und daher eine Gefahr für die Umwelt und die benannten Schutzgüter als nicht erheblich eingeschätzt werden muss.

B.3.2.4 Zusammenfassung

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist der Erhalt der dauerhaften Verfügbarkeit der Eisenbahnüberführungen Wiederitzscher Viadukt, Viaduktweg und Delitzscher Landstraße. Die letzten Begutachtungen dieser Ingenieurbauwerke beschrieben den jeweiligen Gesamtzustand als sehr schlecht. Überbauten und Widerlager weisen erhebliche Schäden auf. Die Erneuerung ist dringend notwendig.

Die Maßnahmen an diesen Ingenieurbauwerken und die Nutzlängenerhöhung der Gleise auf 750 m, bedingt die Spurplanveränderungen im Bahnhof Wiederitzsch zur Ertüchtigung der Bahnhofsinfrastruktur um einen effektiven Schienengüterverkehr auf dem nördlichen Leipziger Güterring zu erreichen. Gleichzeitig soll eine Möglichkeit geschaffen werden, außerplanmäßigen Schienenpersonenverkehr für die Strecken 6382 und 5919 von Halle (Saale) / Leipzig nach Erfurt und 6367/5919 von Halle (Saale) / Leipzig nach Erfurt über jene ertüchtigten Gleisanlagen zu führen.

Der Bahnhof Wiederitzsch bestimmt maßgeblich die Leistungsfähigkeit für die Transportachse Seehäfen - Halle – Leipzig – Dresden – Südosteuropa und soll zukünftig als Vorstell-, Überholungs- und Triebfahrzeugwechselbahnhof genutzt werden.

Vor dem Ziel der Bundesregierung, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, und dem gesetzlich vorgegebenen überragenden öffentlichen Interesse an dieser Verkehrsverlagerung, ist die beantragte Planung damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

B.4.2.1 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

Die Zustimmung im Einzelfall ergibt sich aus dem Bescheid vom 10.10.2023, der hier auszugsweise wiedergegeben wird. Eine Doppelprüfung ist nicht erforderlich.



Eisenbahn-Bundesamt

Zentrale

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Herrn Marc Ermlich
Großer Brockhaus 5

04103 Leipzig

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

213.1-213izbie/007-2101#006-(122/22-ZiE)

Betreff: Zustimmung im Einzelfall für die Herstellung von HDI-Gründungskörper, Umbau Bf Wiederitzsch, Wiederitzscher Viadukt, Strecke 6403, Wiederitzsch - Leipzig Messe, km 116,6+30,5 bis 116,9+23,16 und Strecke 6369, Leipzig-Wahren - Leipzig-Engelsdorf, km 5,1+65,58 bis 5,4+58,21

Bezug: Ihr Antrags Schreiben vom 27.06.2022

Anlagen: 1: Antragsunterlagen
2: Prüfung der Antragsunterlagen und Gutachterliche Bewertung

Bearbeitung: Oliver Krist

Telefon: +49 (89) 54856-542

Telefax: +49 (89) 54856-9699

E-Mail: KristO@eba.bund.de

SG213@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 10.10.2023

VMS-Nummer: 3478878

Sehr geehrter Herr Ermlich,

aufgrund Ihres Antrages vom 27.06.2022 ergeht folgender

Bescheid:

1. Die Zustimmung im Einzelfall für die Herstellung von HDI-Gründungskörper, Umbau Bf Wiederitzsch, Wiederitzscher Viadukt, Strecke 6403, Wiederitzsch - Leipzig Messe, km 116,6+30,5 bis 116,9+23,16 und Strecke 6369, Leipzig-Wahren - Leipzig-Engelsdorf, km 5,1+65,58 bis 5,4+58,21, wird erteilt.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-9199
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

B.4.3 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

B.4.3.1 Gohliser Flurgrenzgraben und Retentionsbecken

Das Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich ca. km 114,0 bis km 115,075 (Strecke 6403) wird über bahnlinke, bahnrechte und mittige Sickerleitungen gefasst und bei km 115,075 in den Gohliser Flurgrenzgraben bzw. dessen neu zu errichtendes Retentionsbecken eingeleitet.

Auch das Niederschlagswasser des östlich anschließenden Gleisbereiches von km 115,075 bis km 115,560 wird über Sicker- und Sammelleitungen in das neu zu errichtende Retentionsbecken des Flurgrenzgrabens bei km 115,267 eingeleitet.

Das Retentionsbecken wird mit einer Flach- und Tiefwasserzone errichtet und erhält einen Notüberlauf im südlichen Bereich. Über eine Rohrdrossel können hier maximal 21,6 l/s in den Gohliser Flurgrenzgraben abgegeben werden.

Das Retentionsbecken wurde gemäß DWA-A 117 bemessen. Aus dem westlichen Einzugsgebiet (AE = 28.536 m²) wurde für ein 10-jähriges Regenereignis eine Einleitmenge von 297,9 l/s und aus dem östlichen Einzugsgebiet (AE = 17.534 m²) eine Einleitmenge von 187,4 l/s errechnet. Das Becken weist eine Grundfläche von 4.500 m² auf. Bei einer Einstauhöhe von 0,2 m ergibt sich laut Antragsunterlagen ein Speichervolumen von 900 m³. Gemäß der Berechnung nach DWA-A 117 ist ein Rückhaltevolumen von 885 m³ erforderlich. Das Becken ist also ausreichend mit dem gedrosselten Notüberlauf bemessen. Da das Retentionsbecken in Teilbereichen auch eine Tiefwasserzone mit einer Einstautiefe von bis zu 1,50 aufweist, können selbst extreme Regenereignisse zurückgehalten werden.

Ein Nachweis gemäß DWA-A 102-2 hinsichtlich der emissionsbezogenen Bewertung zur Einleitung von Regenwetterabflüssen in ein Oberflächengewässer wurde erbracht. Ein immissionsbezogener Nachweis gemäß DWA-A 102-3 wurde nicht erstellt, da der Flurgrenzgraben erst ab der Bahnstrecke beginnt bzw. durch die Bahnentwässerung gespeist wird. Da die gedrosselte Einleitmenge von 21,6 l/s mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Leipzig abgestimmt wurde, wird davon ausgegangen, dass der Gohliser Flurgrenzgraben diese Wassermenge aus quantitativer Sicht problemlos aufnehmen kann.

Entwässerungsabschnitt km 116,734 – Regenrückhaltebecken Nördliche Rietzschenke

Das Niederschlagswasser aus dem Bahnhofsbereich km 115,60 bis km 116,532 wird über Sickerleitungen gefasst und in ein Regenrückhaltebecken bei km 116,734 eingeleitet. Auch das Niederschlagswasser aus den Brückenbögen 1 bis 7 des

Wiederitzscher Viadukts wird über Fallrohre an den Pfeilern und Entwässerungsleitungen in das Regenrückhaltebecken eingeleitet. Aus diesem wird das Wasser gedrosselt mit 17,5 l/s in die Nördliche Rietzsche abgeleitet.

Das Regenrückhaltebecken wurde ohne Dauerstau nach DWA-A 117 bemessen. Aus dem 43.743 m² großen Einzugsgebiet wurde für ein 10-jähriges Regenereignis eine Einleitmenge von 494,4 l/s errechnet. Das Becken hat eine Fläche von 780 m². Bei einer Einstauhöhe von 0,7 m ergibt sich ein Speichervolumen von 967 m³. Gemäß der Berechnung nach DWA-A 117 ist ein Rückhaltevolumen von 794 m³ erforderlich. Das Becken ist ausreichend bemessen.

Die rechnerischen Nachweise gem. Arbeitsblatt DWA-A 102-2 (BWK-A 3-2) und gem. Merkblatt DWA-M 102-3 (BWK-M 3-3) hinsichtlich der emissions- und immissionsbezogenen Bewertung zur Einleitung von Regenwetterabflüssen in ein Oberflächengewässer wurden durchgeführt und sind plausibel. Eine quantitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers ist unter Berücksichtigung einer einzuleitenden gedrosselten Wassermenge von maximal 17,5 l/s nicht zu erwarten. Der hydrologische Nachweis wurde gemäß DWA-M 102-3 mit dem rechnerischen Nachweis belegt. Demnach liegt die einjährige Einleitmenge QE1 mit 17,5 l/s unterhalb des zulässigen einjährigen Einleitungsabflusses QE1,zul von 203,1 l/s. Auch eine nachteilige qualitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers durch die Einleitung ist gemäß der Regelwerksreihe DWA-A/M 102 nicht zu erwarten.

Gemäß Antragsunterlagen werden die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie eingehalten.

Es handelt sich somit um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

B.4.3.2 Wiederitzscher Viadukt

Das Niederschlagswasser aus den Brückenbögen 8 bis 20 des Wiederitzscher Viadukts wird über Fallrohre in je eine Versickerungsmulde pro Brückenbogen eingeleitet. Die Versickerungsmulden werden kaskadenförmig an der Nordseite des Viaduktes angeordnet. Bei Brückenbogen 20 befindet sich auch eine Versickerungsmulde auf der südlichen Viaduktseite. Hier wird zusätzlich das Niederschlagswasser des westlichen Überbaus der Eisenbahnüberführung Delitzscher

Landstraße über eine Sickerwand im Widerlager zu einem Grundrohr und anschließend in die Versickerungsmulden geführt.

Die rechnerischen Ansätze zur Dimensionierung der 14 Versickerungsmulden nach DWA-A 138 sind plausibel. Die Berechnung erfolgte auf Basis eines 10-jährigen Bemessungsereignisses, welches zum größten Aufstau in den jeweiligen Anlagen führt. Gemäß DWA-A 138 sollten Versickerungsmulden nur für ein 5-jähriges Regenereignis dimensioniert werden. Die Berechnung mit 10 Jahren liegt somit auf der sicheren Seite. Die ausreichende Versickerungsfähigkeit des Untergrunds wurde mittels Versickerungsversuchen vor Ort ermittelt und ist mit einem kf-Wert von $5 \cdot 10^{-6}$ m/s nachgewiesen. Ein Abstand von einem Meter zum Grundwasser ist gegeben.

Es handelt damit um erlaubnispflichtige Gewässerbenutzungen im Sinne des §§ 8, 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

B.4.3.3 Wasserbecken Gleisdreieck

Der Bahnkörper östlich der EÜ Delitzscher Landstraße (km 116,945) wird über eine Sickerleitung in Richtung Osten bahnrechts der Holzmüllerkurve (Strecke 6370 km 0,5 – km 1,0) bis zum Wasserbecken im Gleisdreieck entwässert. Das Wasserbecken des ehemaligen Holzveredlungswerks Leipzig dient aktuell als Vorflut für die Entwässerung der östlich angrenzenden Bahnanlagen der Strecken 6388, 6411 und 5919. Die im Bereich der Holzmüllerkurve bis zur Messeallee (Strecke 6370 km 0,5 – km 1,0) befindlichen Entwässerungsanlagen, bestehend aus Gräben, Leitungen und Schächten werden an die geplante Entwässerungsleitung angebunden. Das Becken befindet sich nicht in der Unterhaltungspflicht der Stadt Leipzig und wird auch nicht als Gewässer eingestuft. Aufgrund des anstehenden Geschiebelehms- bzw. Mergel ist nur eine sehr geringe Versickerung möglich ($k_f = 1 \cdot 10^{-7}$ m/s). Da das Becken keinen Überlauf hat, wird es als Verdunstungsbecken betrachtet.

Insgesamt wird eine undurchlässige Fläche von 7.415 m^2 an das Verdunstungsbecken angeschlossen. Das Becken selbst weist ein Volumen von ca. 25.000 m^3 bzw. im Bereich der Böschungsoberkante eine Fläche von 11.213 m^2 auf. Unter Ansatz einer jährlichen realen Verdunstungsrate von 528 mm/a für den Standort kann von einer Jahresverdunstung von 5.922 m^3 ausgegangen werden. Mit einem Jahresniederschlag von 684 mm/a werden aus dem angeschlossenen Einzugsgebiet 5.073 m^3 in das Verdunstungsbecken eingeleitet. Unter Ansatz eines kf-Wertes von $1 \cdot 10^{-7}$ m/s ergibt sich eine jährliche Versickerungsrate von 35.361 m^3 .

Die jährliche Verdunstung und Versickerung im Bereich des Beckens überschreiten die eingeleitete Wassermenge. Bereits die jährliche Verdunstungsrate überschreitet die jährliche Einleitmenge. Das Becken besitzt somit ausreichende Kapazitäten, um die von den Bahnanlagen eingeleitete Wassermenge aufzunehmen. Aufgrund der großen Kubatur verfügt das Becken über eine ausreichende Aufnahmekapazität, um auch bei extremen Niederschlagsereignissen die eingeleiteten Wassermengen aufnehmen zu können. Eine Überflutung des Beckens kann laut Antragsunterlagen ausgeschlossen werden.

B.4.3.4 Einleitung in die Kanalisation

Das Niederschlagswasser des Brückenbauwerks Viaduktweg (km 116,528 bis km 116,550) so-wie der vorgelagerten hydraulisch gebundenen Tragschichten gelangt über Sickerwände in den Widerlagern in die Grundrohre, welche an einen Mischwasserkanal der Straße angeschlossen sind. Die Einleitmenge beträgt für ein 15-minütiges, 10-jähriges Regenereignis 8 l/s.

Das Niederschlagswasser der Ostseite des Brückenbauwerks Delitzscher Landstraße (km 116,948 bis km 116,966) wird über Grundrohre an die bestehende Entwässerungsleitung zur Kanalisation angeschlossen. Die Einleitmenge beträgt für ein 15-minütiges, 10-jähriges Regenereignis 5,5 l/s.

Das bei der bauzeitlichen, offenen Wasserhaltung in Baugruben im Bereich der EÜ Delitzscher Landstraße und des Bogen 20 der EÜ Wiederitzscher Viadukt anfallende Niederschlagswasser soll in die Kanalisation eingeleitet werden.

B.4.3.5 Grundwasser

Um die Eisenbahnüberführung Wiederitzscher Viadukt zu stabilisieren wird unter allen Fundamenten der Brückenpfeiler eine Betonsuspension mittels Hochdruckinjektionsverfahren (HDI-Verfahren) in den Untergrund eingebracht. Dabei wird der anstehende Baugrund stabilisiert und durch Erdbeton ersetzt. Die Maßnahme wird bis in eine Tiefe von ca. 8 m bis zur anstehenden tragfähigen Kiesschicht durchgeführt.

Durch die in das Grundwasser einbindenden Vermörtelungskörper kann es bauzeitlich zu einer lokalen Veränderung des Grundwasserchemismus kommen. Auch langfristig kann eine Korrosion des Vermörtelungskörpers auftreten. Die Schwellenwerte der Grundwasserverordnung sollen jedoch nicht überschritten werden.

Es handelt sich hierbei um eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung im Sinne der §§ 8,9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

B.4.4 Naturschutz- und Landschaftspflege

Die getroffenen Anordnungen tragen den erheblichen Auswirkungen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung. Eine Reduzierung der Risiken ist nur dann gegeben, wenn alle Maßnahmen nach Plan, zeitgerecht umgesetzt werden.

B.4.5 Immissionschutz

B.4.5.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Zum Schutz vor Baulärm hat die Vorhabenträgerin die im § 22 Abs. 1 BImSchG geregelten Pflichten der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm sowie nach 32. BImSchV zu beachten. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können.

Danach ist auch zu beurteilen und zu entscheiden, ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eintreten, die nach dieser Vorschrift Schutzauflagen oder nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Entschädigungsfestsetzungen zu Gunsten Dritter durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich machen würden.

Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV werden Regelungen für den Betrieb von Geräten und Maschinen in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, in Kur- und Klinikgebieten sowie in der Fremdbeherbergung dienenden Gebieten im Sinne der BauNVO getroffen. Baumaschinen dürfen in den genannten Gebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr nicht betrieben werden. Nach § 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung gelten diese Regelungen jedoch nicht für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, die durch derartige Gebiete führen. Die 32. BImSchV findet für Baumaßnahmen der Vorhabenträgerin demzufolge keine Anwendung.

Nach § 7 Abs. 3 der 32. BImSchV bleiben weitergehende landesrechtliche Vorschriften zum Schutz von Wohn- und sonstiger lärmempfindlicher Nutzung und

allgemeine Vorschriften des Lärmschutzes, insbesondere zur Sonn- und Feiertagsruhe und zur Nachtruhe unberührt. Nach § 7 Abs. 1 SächsSFG können die Kreispolizeibehörden im Einzelfall aus wichtigem Grund von den Verbotsvorschriften der §§ 4 und 6 SächsSFG befreien. Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG wird durch den Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Es sind neben der Planfeststellung keine anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere auch öffentlich-rechtliche Erlaubnisse erforderlich. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sind Sonn- und gesetzliche Feiertage, an denen die Vorhabenträgerin unbedingt bauen muss, jedoch zeitlich nicht hinreichend genau bestimmbar. Die genauen Tage lassen sich erst mit der Ausführungsplanung einigermaßen eingrenzen und ergeben sich hinreichend genau erst bei der Bauausführung.

Bei der Baulärbetrachtung gilt der in § 41 BImSchG geregelte Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz nicht, da hiervon nur die Schallimmissionen des Straßen- und Schienenverkehrs erfasst werden (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19.03.2014 - 7 A 24/12). Wenn wirklich alle in Betracht kommenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Baustellenlärms ausgeschöpft sind, müssen unter Umständen gegen Entschädigung auch geräuschintensive Arbeiten bis zur Grenze einer Gesundheitsgefährdung hingenommen werden, zumal der von der Baustelle ausgehende Lärm, auch bei sich über mehrere Jahre hinziehenden Bauarbeiten, zeitlich begrenzt ist (Verwaltungsgericht Würzburg, Urteil vom 28.02.2013 - W 5 K 11.770).

Die Baulärm-Prognose (Planunterlage 17) kommt zu dem Ergebnis, dass nicht in allen Fällen die Spitzenwerte eingehalten werden können. Vor dem Hintergrund, dass die Vorhabenträgerin ausdrücklich zugesagt hat, Ersatzwohnraum oder Entschädigungen nebst rechtzeitiger Information, bereitzustellen, sieht das Eisenbahn-Bundesamt keine weiteren Auflagen veranlasst.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Immissionsschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.5). Insgesamt ist das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor Lärm vereinbar.

B.4.5.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die §§ 41 bis 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV. § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen durch Lärm auf die schützenswerten Gebäude der umliegenden Ortschaften bewertet. Für die in der schalltechnischen Untersuchung benannten Immissionsorte wurde der Beurteilungspegel der Schienenverkehrsgeräusche im Prognose-Planfall den einschlägigen Immissionsgrenzwerten gegenübergestellt. Für alle Immissionsorte, an denen mindestens ein Immissionsgrenzwert überschritten ist, besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen ist festgestellt worden, dass Gebäude von einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV betroffen sind. Näheres dazu ist den Planunterlagen zu entnehmen. Die Vorhabenträgerin hat die Anwendung von aktivem Schallschutz sowie den Umfang der zusätzlichen passiven Schallschutzmaßnahmen im Sinne eines ausgewogenen Schallschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung ist als aktive Schallschutzmaßnahme die Errichtung von Schallschutzwänden vorgesehen. Die erforderlichen Schallschutzwände sind unter Punkt 9 der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15) dargestellt. Grundsätzlich gilt der Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen nach § 41 Abs. 2 BImSchG, wobei jedoch auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist.

Durch die vorgesehene 4 m hohe Schallschutzwand verbleiben an den betroffenen Immissionsorten keine Grenzwertüberschreitungen, so dass ein Vollschutz mittels aktiver Schallschutzmaßnahmen erreicht werden kann.

Die schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 15) kommt zu folgendem Ergebnis:

Im Rahmen des Bauvorhabens sind umfangreiche bauliche Veränderungen an den Gleisanlagen vorgesehen. Die damit verbundenen horizontalen und vertikalen

Lageänderungen der Gleisachsen stellen einen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenweg dar. Die durchgeführten Berechnungen ergeben, dass die wesentliche Änderung in weiten Teilen des untersuchten Abschnittes gegeben ist.

Die Vorhabenträgerin hat nach einer Kosten-Nutzen-Analyse die Errichtung von vier Lärmschutzwänden mit einer Gesamtlänge von rund 5.000 m vorgesehen. Die Lärmschutzwände werden auf der Bahnseite grundsätzlich hochabsorbierend ausgeführt. Neben Bereichen mit aktiven Schallschutzmaßnahmen bestehen für Gebäude dem Grunde nach Ansprüche auf passiven Schallschutz. Eine Aufstellung dieser Gebäude ist in Unterlage 15.4 enthalten.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen ist erkennbar frei von Fehlern und nachvollziehbar.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Immissionsschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.4). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der betriebsbedingten Lärmimmissionen vereinbar.

B.4.5.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Zum Umgang mit den Auswirkungen baubedingter Erschütterungen auf bauliche Anlagen und für die Bestimmung des Schutzmaßstabes wird die DIN 4150/3 mit den dort verzeichneten Anhaltswerten herangezogen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15 - Rn. 107)

Die Anhaltswerte der Tabelle 2 der DIN 4150/2 gelten grundsätzlich nur für Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tagen. Länger als 78 Tage einwirkende Erschütterungen sollen dann nach den besonderen Gegebenheiten des Einzelfalles beurteilt werden. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als Arbeitsgremium der Umweltministerkonferenz hat mit Datum vom 06.07.2018 die "Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen" herausgegeben, die auch für die Beurteilung von länger als 78 Tage andauernde Erschütterungseinwirkungen Anhaltswerte vorsehen. Abschnitt 5.2 der Leitlinie verweist hierfür auf Tabelle 3. Die dort aufgeführten Werte entsprechen den in Tabelle 1 der DIN 4150/2 genannten Werten und sind am Tage und in der Nacht beurteilungsrelevant. Die Hinweise konkretisieren insbesondere die Immissionsschutzanforderungen der DIN 4150/2 durch Vorgabe von Anhaltswerten für länger als 78 Tage andauernde baubedingte Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Die Hinweise werden daher zur Beurteilung herangezogen.

Für das Bauvorhaben wurde auch die damit verbundenen Bauerschütterungen untersucht (Planunterlage 17). Die Prognose kommt zu folgendem Ergebnis: Mit Ausnahme von zwei Wohngebäuden befindet sich in einen Abstand von mehr als 16 m zu einem Maststandort mit Rammarbeiten, sodass hier mit sehr hoher Sicherheit eine Überschreitung der Anhaltswerte ausgeschlossen werden kann. Die entstehenden Erschütterungen werden in den Gebäuden als deutlich wahrnehmbare Erschütterungsimmissionen wahrgenommen werden, weshalb durch das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Immissionsschutz erlassen wurden (vgl. Punkt A.4.4). Insgesamt ist das Vorhaben mit den Belangen der baubedingten Erschütterungsimmissionen vereinbar.

B.4.5.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind Schwingungen, die bei der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges entstehen und in Form von Wellen über den Boden und die Fundamente bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschosdecken auch vom Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungen zählen dann zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Der Gesetzgeber hat keine gesetzlichen Grenzwerte für betriebsbedingte Erschütterungen festgesetzt. Es entspricht jedoch der gängigen Verwaltungspraxis, für den Fall des Neubaus von Schienenwegen die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150/2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) für die Bewertung der Zumutbarkeit heranzuziehen.

Nach dem vorgelegten Gutachten (Unterlage 16) ist durch die Komplexmaßnahme südlich des Bahnhofes Wiederitzsch keine erhebliche, negative Änderung der Beurteilungsschwingstärken und sekundären Luftschallimmissionen zu erwarten.

Nördlich, sowie nordwestlich des Bahnhofes Wiederitzsch kommt es zu einer Steigerung der Beurteilungsschwingstärken und sekundären Luftschallimmissionen. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für allgemeine Wohngebiete (WR/WA) werden zum Teil nicht eingehalten, jedoch kommt es hier nicht zu einer relevanten Erhöhung. Die aus der 24. BImSchV hergeleitete Zumutbarkeitsschwelle für den

sekundären Luftschall wird eingehalten.

Für den Fall, dass im Ergebnis der Basis- und Zusatzmessungen Beurteilungsschwingstärken (KB_{FTT}) ermittelt werden, die oberhalb des Schutzziels liegen, hält es das Eisenbahn-Bundesamt für geboten, die Vorhabenträgerin zu verpflichten, eine erneute Beurteilung der Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens vorzunehmen. Danach ist eine Planunterlage, die die beabsichtigten weiteren Schutzmaßnahmen, einschließlich ihrer zu erwartenden Wirksamkeit darlegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet, unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, vorzulegen. Diese wird die notwendigen Entscheidungen zur Festsetzung eventueller weiterer Schutzvorkehrungen oder Entschädigungen nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 2 bzw. 3 VwVfG treffen. Soweit weitere Schutzmaßnahmen untersucht werden müssen, beschränken sich diese auf den Ausbreitungsweg und/oder das betroffene Gebäude.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Immissionsschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.4). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

B.4.6 Denkmalschutz

Die Auflagen ergeben sich aus den Hinweisen und Stellungnahmen des Landesamtes für Denkmalpflege und der lokalen Denkmalschutzbehörden.

B.4.7 Rettungswege

Im Rettungswegkonzept (Planunterlage 21) sind Lagepläne enthalten, aus denen die Führung von Rettungswegen im Katastrophenfall ersichtlich ist. Die Rettungswege werden so angeordnet, dass zwischen stehendem Zug und festen Einbauten an der Strecke, wie z. B. Mauern, Masten und Zäunen, die erforderliche Breite von 0,8 m als Durchgang vorhanden ist. Sie werden trittfest und ebenflächig ausgeführt. In Bereichen, wo der Rettungsweg über die Gleise geführt werden muss, wird ein Gleisüberweg angeordnet.

B.4.8 Inanspruchnahme

Die Einzelheiten der Regelung ergeben sich aus den Stellungnahmen der Betroffenen und der beteiligten Fachbehörden.

B.4.8.1 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Die einzige Betroffene ist die SP Projektentwicklung – und Verwaltungsgesellschaft mbH. Diese hat aber im Laufe des Verfahrens der Inanspruchnahme zugestimmt. Es waren daher keine Entscheidungen dazu erforderlich.

B.5 Klimaschutz

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es gemäß § 1, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 3 KSG (nationale Klimaschutzziele) werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von Kohlendioxid und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab.

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Schienenverkehre deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs.

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die Kohlendioxidminderung durch die Verlagerung von Verkehr

auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist.

Die beantragte Maßnahme erhöht die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im Maßnahmengebiet deutlich. Der Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver

Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Durch das vorliegende Vorhaben wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein deutlicher Beitrag geleistet, indem die Nutzlänge der Gleise auf 750m erhöht wird, damit können längere Güterzüge verkehren. Die Spurplanveränderungen im Bahnhof Wiederitzsch zur Ertüchtigung erhöhen die Leistungsfähigkeit der Bahnhofsinfrastruktur für einen effektiveren Schienengüterverkehr auf dem nördlichen Leipziger Güterring. Die Leistungsfähigkeitserhöhung für die Transportachse (See)häfen - Halle – Leipzig – Dresden – Südosteuropa verbessert den elektrischen Schienengüterverkehr.

Die Treibhausgasemissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur Treibhausgasemissionenminderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar.

Folglich stellt das vorliegende Vorhaben einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit zur Erreichung der Zwecke des KSG dar. Das Vorhaben steht damit im Einklang mit dem Zweck des KSG und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm.

B.6 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein überragendes öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Die Abwägung der widerstreitenden Interessen ergibt, dass die mit der Planung verbundenen Vorteile gegenüber den mit ihr verbundenen Nachteilen überwiegen. Das mit der Planung verbundene, überragende öffentliche Interesse hat so großes Gewicht, dass es Partikularinteressen überwiegt. Das Vorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Für das Vorhaben sind keine verbleibenden, erheblich nachteiligen, Umweltauswirkungen erkennbar. 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 Belange können durch die vorgesehenen Maßnahmen vermieden werden.

Die Streckenkapazität wird durch die Maßnahme verbessert. Die Erneuerung der Ingenieurbauwerke führt insgesamt zu einem deutlich sicheren Schienengüterverkehr und erhöht dessen Attraktivität und Kapazität. Weitere Interessen mit dem gleichen öffentlichen Interesse sind nicht erkennbar.

B.7 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.8 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen,

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Kläger haben 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 kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, 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 Absatz 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.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden

Dresden, den 30.08.2024

Az. 521ppw/022-2022#024

EVH-Nr. 3475911