



Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG für das Bauvorhaben

City-Tunnel Leipzig, Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a) - Gaschwitz (a)

km 1,253 - km 8,581

Strecke Leipzig Hbf - Leipzig-Connewitz (6361)

km 2,744 - km 8,970

Strecke Leipzig-Connewitz - Hof Hbf (6362)

km 0,009 - km 0,632

Strecke Leipzig Püchauer Str Abzw C - Abzw D (6364)

km 3,590 - km 7,299

Strecke Engelsdorf - Leipzig-Connewitz (6375)

km 0,015 - km 0,300

Strecke Leipzig Abzw Tabakmühle - Leipzig Bayer Bf (6376)

km 2,300 - km 9,130

Strecke Leipzig Bayer Bf - Gaschwitz (6377)

km 6,810 - km 9,205

Strecke Leipzig-Plagwitz - Gaschwitz (6379)

Vorhabensträgerin:

**DB Netz AG, vertreten durch
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Südost
Salomonstraße 15
04103 Leipzig**

Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL	6
A.1	Feststellung des Plans	6
A.2	Planunterlagen	6
A.3	Entscheidungen	15
A.4	Vorbehalte, Nebenbestimmungen und Hinweise	16
A.4.1	Vorbehalte	16
A.4.2	Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf	17
A.4.3	Auflagen zum Wasserschutz	20
A.4.4	Auflagen zum Immissionsschutz	23
A.4.5	Auflagen zum Naturschutz	28
A.4.6	Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz	30
A.4.7	Auflagen zum Denkmalschutz	31
A.4.8	Auflagen zum Vermessungswesen	31
A.4.9	Auflagen im Interesse Dritter	31
A.4.10	Hinweise	32
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	32
A.6	Sofortige Vollziehung	32
A.7	Kostenentscheidung	32
B	BEGRÜNDUNG	32
B.1	Sachverhalt	32
B.1.1	Vorhaben	32
B.1.2	Verfahrensgang	35
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	41
B.2.1	Rechtsgrundlage	41
B.2.2	Zuständigkeit	42
B.3	Umweltverträglichkeit	42
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	42
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	42
B.3.2.1	Untersuchungsraum	42
B.3.2.2	Darstellung der Umweltauswirkungen	43
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen	47
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung	48
B.4.1	Planrechtfertigung	48
B.4.2	Belange der Raumordnung und Landesplanung	50
B.4.3	Belange der Umweltverträglichkeitsprüfung	52
B.4.4	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	55
B.4.4.1	Eingriffe in Natur und Landschaft	55

B.4.4.2	Gebietsschutz	61
B.4.4.2.1	Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung "Leipziger Auensystem" (DE 4639-301)	61
B.4.4.2.2	Europäisches Vogelschutzgebiet "Leipziger Auwald" (DE 4639-451)	67
B.4.4.2.3	Landschaftsschutzgebiet "Leipziger Auwald"	70
B.4.4.3	Artenschutz	71
B.4.4.4	Biotopschutz	77
B.4.5	Belange des Immissionsschutzes	77
B.4.5.1	Betriebsbedingten Lärmimmissionen	77
B.4.5.1.1	Rechtsgrundlagen	77
B.4.5.1.2	Datengrundlagen der schalltechnischen Untersuchung	79
B.4.5.1.3	Lärmschutzkonzept der schalltechnischen Untersuchung	80
B.4.5.1.4	Baubedingter Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 (Waldbahn)	87
B.4.5.2	Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall	97
B.4.5.3	Betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen	100
B.4.5.4	Baubedingte Immissionen	101
B.4.6	Belange des Hochwasserschutzes und der Wasserwirtschaft	105
B.4.7	Belange der Land- und Forstwirtschaft	113
B.4.8	Belange des Straßenverkehrs und Straßenbauplanungen Dritter	114
B.4.9	Belange der Ver- und Entsorgung sowie Telekommunikation	131
B.4.10	Kommunale Belange	140
B.4.11	Schienenpersonennahverkehr einschließlich Menschen mit Behinderungen	153
B.4.12	Belange des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft	175
B.4.13	Belange des Bergbaus und der Geologie	175
B.4.14	Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie	179
B.4.15	Belange des Eisenbahnverkehrs	186
B.4.16	Private Belange	192
B.5	Gesamtabwägung	290
B.6	Sofortige Vollziehung	291
B.7	Kostenentscheidung	293
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	293

Verzeichnis der verwendeten Gesetze und Verordnungen

AEG - Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439) in der aktuellen Fassung

BauGB - Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) in der aktuellen Fassung

BEGebV - Bundeseisenbahngebührenverordnung vom 27.03.2008 (BGBl. I S. 546) in der aktuellen Fassung

BEVVG - Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394) in der aktuellen Fassung

BBodSchG - Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502) in der aktuellen Fassung

BBodSchV - Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12.07.1999 (BGBl. I S. 1554) in der aktuellen Fassung

BGG - Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468) in der aktuellen Fassung

BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830) in der aktuellen Fassung

BNatSchG - Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542) in der aktuellen Fassung

BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11.12.1987 (BGBl. I S. 2648) in der aktuellen Fassung

BSWAG - Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874) in der aktuellen Fassung

EBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563) in der aktuellen Fassung

EIBV - Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 03.06.2005 (BGBl. I S. 1566) in der aktuellen Fassung

EKrG - Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.03.1971 (BGBl. I S. 337) in der aktuellen Fassung

FoVG - Forstvermehrungsgutgesetz vom 22.05.2002 (BGBl. I S. 1658) in der aktuellen Fassung

FStrG - Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S. 1206) in der aktuellen Fassung

KrW/AbfG - Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz vom 27.09.1994 (BGBl. I S. 2705) in der aktuellen Fassung

NachwV - Nachweisverordnung vom 20.10.2006 (BGBl. I S. 2298) in der aktuellen Fassung

ÖPNVG - Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen vom 14.12.1995 (GVBl. S. 412) in der aktuellen Fassung

ROG - Raumordnungsgesetz vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986) in der aktuellen Fassung

SächsDSchG - Sächsisches Denkmalschutzgesetz vom 03.03.1993 (GVBl. S. 229) in der aktuellen Fassung

SächsHohlVO - Sächsische Hohlraumverordnung vom 06.03.2002 (GVBl. S. 117) in der aktuellen Fassung

SächsIntegrG - Sächsisches Integrationsgesetz vom 28.05.2004 (GVBl. S. 196, 197) in der aktuellen Fassung

SächsNatSchG - Sächsisches Naturschutzgesetz vom 03.07.2007 (GVBl. S. 321) in der aktuellen Fassung

SächsÖKoVO - Sächsische Ökokonto-Verordnung vom 02.07.2008 (GVBl. S. 498) in der aktuellen Fassung

SächsSFG - Gesetz über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen vom 10.11.1992 (GVBl. S. 536) in der aktuellen Fassung

SächsStrG - Sächsisches Straßengesetz vom 21.01.1993 (GVBl. S. 93) in der aktuellen Fassung

SächsUVP - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen vom 09.07.2007 (GVBl. S. 349) in der aktuellen Fassung

SächsWaldG - Waldgesetz für den Freistaat Sachsen vom 10.04.1992 (GVBl. S. 137) in der aktuellen Fassung

SächsWG - Sächsisches Wassergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.10.2004 (GVBl. S. 482) in der aktuellen Fassung

StVO - Straßenverkehrs-Ordnung vom 16.11.1970 (BGBl. I S. 1565) in der aktuellen Fassung

TEIV - Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung vom 05.07.2007 (BGBl. I S. 1305) in der aktuellen Fassung

UVP - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94) in der aktuellen Fassung

VwGO - Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686) in der aktuellen Fassung

VwVfG - Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102) in der aktuellen Fassung

WHG - Wasserhaushaltsgesetz vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) in der aktuellen Fassung

16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) in der aktuellen Fassung

24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253) in der aktuellen Fassung

32. BImSchV - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in der aktuellen Fassung

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabensträgerin), vertreten durch die DB Projektbau GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 AEG folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A VERFÜGBARER TEIL

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Bauvorhaben "City-Tunnel Leipzig, Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a) - Gaschwitz (a)",

km 1,253 - km 8,581 der Strecke Leipzig Hbf - Leipzig-Connewitz (6361),

km 2,744 - km 8,970 der Strecke Leipzig-Connewitz - Hof Hbf (6362),

km 0,009 - km 0,632 der Strecke Leipzig Püchauer Str Abzw C - Abzw D (6364),

km 3,590 - km 7,299 der Strecke Engelsdorf - Leipzig-Connewitz (6375),

km 0,015 - km 0,300 der Strecke Leipzig Abzw Tabakmühle - Leipzig Bayer Bf (6376),

km 2,300 - km 9,130 der Strecke Leipzig Bayer Bf - Gaschwitz (6377),

km 6,810 - km 9,205 der Strecke Leipzig-Plagwitz - Gaschwitz (6379),

wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Vorbehalten, Nebenbestimmungen und Hinweisen festgestellt.

Gegenstand des Bauvorhabens sind bauliche Änderungen zwischen Engelsdorf und Gaschwitz für die Einbindung des City-Tunnels Leipzig in das bestehende Streckennetz der Deutschen Bahn. Mit den Baumaßnahmen wird das Streckennetz zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Gaschwitz an die Bedürfnisse des neuen Konzepts für den schienengebundenen Personennahverkehr im Großraum Leipzig angepasst. Die Baumaßnahmen umfassen die Änderung von Gleisen und Weichen, vier Eisenbahnüberführungen, den Bau einer Fußgängerbrücke, den Bau von Stütz- und Lärmschutzwänden, den Bau und die Änderung von Personenverkehrsanlagen sowie die Umrüstung der technischen Streckenausrüstung.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Nr.	Planunterlage	Bemerkung
0	Abkürzungsverzeichnis	nur zur Information
	Erläuterungen zur 1. Planänderung	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht	

Seite 1 - 80 vom 13.03.2009

Seite 81 - 115 vom 22.03.2010

2 Übersichtspläne

Blatt 1, 2 vom 30.03.2009

nur zur Information

3 Lagepläne

Blatt 26, 28, 29 vom 04.03.2008

Blatt 1 - 25, 27 vom 30.03.2009

Blatt 19, 25 vom 04.02.2011

4 Höhenpläne

Blatt 1, 2-2, 3-1, 4-1, 5, 6, 14, 21-2, 23, 24 vom 04.03.2008

Blatt 2-1, 3-2, 4-2, 7 - 13, 15-1 - 21-1, 22-1, 22-2, 25-1 - 31 vom 30.03.2009

5 Querprofile

Blatt 1 - 21 vom 30.03.2009

6 Bauwerkspläne

6.0 Eisenbahnüberführung Umgehungsstraße B2/B9

Blatt 1 vom 30.03.2009

6.1 Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße

Blatt 1 - 7 vom 30.03.2009

6.2 Fußgängerbrücke Leipzig-Connewitz

Blatt 1 - 4 vom 30.03.2009

6.3 Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße

Blatt 1 - 5 vom 30.03.2009

6.4 Eisenbahnüberführung Rathausstraße

Blatt 1, 5 vom 30.03.2009

Blatt 2 - 4 vom 04.02.2011

6.5 Eisenbahnüberführung Zöbigker Straße

Blatt 1 - 5 vom 30.03.2009

6.6 Stützwände

6.6.1 Stützwand Thonberger Straße

Blatt 1, 2 vom 30.03.2009

6.6.2 Stützwand Prager Straße

Blatt 1, 2 vom 30.03.2009

6.6.3 Stützwand Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße West und Ost

Blatt 1 - 3 vom 30.03.2009

6.6.4 Stützwand km 5,9+88,8 - km 6,0+71,6

Blatt 1, 2 vom 30.03.2009

6.6.5 Stützwand Eisenbahnüberführung Rathausstraße Nordost

- Blatt 1, 2 vom 30.03.2009
- 6.7 Lärmschutzwände
 - Blatt 5 - 22 vom 30.03.2009
- 6.8 Bahnsteiganlagen
 - 6.8.1 Haltepunkt Anger-Crottendorf
 - Blatt 1, 2 vom 30.03.2009
 - 6.8.2 Bahnhof Leipzig-Stötteritz
 - Blatt 1 vom 30.03.2009
 - 6.8.3 Haltepunkt Leipzig Völkerschlachtdenkmal
 - Blatt 1 - 4 vom 30.03.2009
 - 6.8.4 Bahnhof Leipzig-Connewitz
 - Blatt 1 vom 30.03.2009
 - 6.8.5 Haltepunkt Markkleeberg Nord
 - Blatt 1 vom 30.03.2009
 - 6.8.6 Haltepunkt Markkleeberg
 - Blatt 1 vom 30.03.2009
 - 6.8.7 Haltepunkt Markkleeberg-Großstädteln
 - Blatt 1 vom 30.03.2009
- 6.9 Bahnsteigüberdachung und Hochbau
 - 6.9.1 Bahnsteigüberdachung Leipzig-Connewitz
 - Blatt 1 vom 04.03.2008
 - 6.9.2 Betonschaltheus Elektrische Weichenheizung Leipzig-Connewitz
 - Blatt 1 vom 04.03.2008
- 7 Bauwerksverzeichnis
 - Seite 1 - 97, 99 - 102, 104 - 127 vom 13.03.2009
 - Seite 98, 103, 128, 129 vom 04.02.2011
- 8 Grunderwerbsverzeichnis
 - Seite 1 - 3, 5 - 18, 20 - 23 vom 13.03.2009
 - Seite 4, 19 vom 04.02.2011
- 9 Grunderwerbspläne
 - Blatt 1, 7, 8, 10, 12, 16, 21 - 24 vom 04.03.2008
 - Blatt 2 - 4, 9, 11, 13 - 15, 17 - 20, 26 - 29 vom 30.03.2009
 - Blatt 5, 6, 25 vom 04.02.2011
- 10 Wasserrechtliche Unterlagen
 - Textteil, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009
 - Anhang 1: Skizzierte Darstellung der Entwässerungsabschnitte 1 - 13
 - Anhang 1.1 vom 04.03.2008

- Anhang 1.2 - 1.13 vom 13.03.2009
- Anhang 2: Hydrotechnische Nachweise der Entwässerungsabschnitte 1 - 13
- Anhang 2.1 - 2.16 vom 13.03.2009
- Anhang 3: Nachweis der Versickerungsanlagen nach DWA-A 138
- Anhang 3.4 - 3.6, 3.8, 3.12, 3.13 vom 28.01.2008
- Anhang 3.1 - 3.3, 3.7, 3.9 - 3.11, 3.14 - 3.16 vom 13.03.2009
- Anhang 4: Nachweis der Bemessung der Rückhalteräume nach DWA-A 117
- Anhang 4.1 - 4.4, 4.8 vom 28.01.2008
- Anhang 4.5 - 4.7, 4.9, 4.10 vom 13.03.2009
- 11 Landschaftspflegerischer Begleitplan
 - 11.1 Textteil, Seite 1 - 75, 108 - 112 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - Anhang 1, Seite 1 - 23 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - 11.2 Bestands- und Konfliktplan
 - Blatt 1, 2 vom 30.03.2009 nur zur Information
 - 11.3 Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen
 - Blatt 1 - 16 vom 30.03.2009
 - 11.4 Übersichtsplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen
 - Blatt 1, 2 vom 30.03.2009 nur zur Information
 - 11.5 Maßnahmenverzeichnis
 - Seite 76 - 107 des Textteiles vom 30.03.2009
- 12 Umweltverträglichkeitsstudie
 - Textteil, Seite 1 - 140 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - Anhang 1: Ableitung potenzieller Habitats für faunistische Nachweise
 - Seite 1 - 12 vom 09.08.2007 nur zur Information
 - Anhang 2: Kontrolle von Bauwerken/Gebäuden auf Gebäude bewohnende Arten
 - Seite 1 - 44 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - Blatt 1 vom 30.03.2009 nur zur Information
 - Anhang 3: Biotop- und Nutzungstypenkartierung
 - Seite 1 - 26 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - Anhang 4: Kontrolle der floristischen Nachweispunkte
 - Seite 1 - 7 vom 02.08.2007 nur zur Information
 - Anhang 5: Kartierung der Lebensraumtypen
 - Karte 1 - 2a, 4 - 7 vom 04.03.2008 nur zur Information
 - Karte 3, 9, 10, 11, 12 vom 30.03.2009 nur zur Information
- 13 FFH-Verträglichkeitsprüfungen und Artenschutzbeitrag
 - 13.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung FFH-Gebiet "Leipziger Auensystem"
 - Textteil, Seite 1 - 59 vom 24.03.2009 nur zur Information
 - Übersichtskarten

	Blatt 1, 2 vom 30.03.2009	nur zur Information
	Anhang 1: Standarddatenbogen	
	Seite 1 - 18 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 2: Gebietsspezifische Erhaltungsziele	
	Seite 1 - 4 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 3: Übersicht der Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie	
	Seite 1 - 4 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 4: Sonstige im Standarddatenbogen genannte Arten	
	Seite 1, 2 vom 10.01.2008	nur zur Information
13.2	FFH-Verträglichkeitsprüfung SPA-Gebiet "Leipziger Auwald"	
	Textteil, Seite 1 - 61 vom 24.03.2009	nur zur Information
	Übersichtskarten	
	Blatt 1, 2 vom 30.03.2009	nur zur Information
	Anhang 1: Standarddatenbogen	
	Seite 1 - 21 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 2: Gebietsspezifische Erhaltungsziele	
	Seite 1, 2 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 3: Übersicht der Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie	
	Seite 1 - 5 vom 10.01.2008	nur zur Information
	Anhang 4: Übersicht der Zugvogelarten	
	Seite 1, 2 vom 10.01.2008	nur zur Information
13.3	Artenschutzbeitrag	
	Seite 1 - 29 vom 24.03.2009	nur zur Information
14	Schallgutachten	
	Textteil, Seite 1 - 37 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Anhang 1: Emissionsberechnungen	
	Anhang 1.1: Prognose-Planfall	
	Seite 1 - 9 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Anhang 1.2: Prognose-Nullfall	
	Seite 1 - 8 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Anhang 2: Prüfung auf wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV	
	Anhang 2.1: Leipzig-Stötteritz	
	Anhang 2.1.1: Leipzig-Stötteritz West	
	Leipzig-Stötteritz West 1, Seite 1 - 28 vom 12.03.2009	
	Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 9 vom 23.03.2009	
	Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 3 vom 23.03.2009	
	Anhang 2.1.2: Leipzig-Stötteritz Ost	
	Leipzig-Stötteritz Ost 1, Seite 1 - 6 vom 24.03.2009	

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 4 vom 12.03.2009

Anhang 2.2: Leipzig-Connewitz

Anhang 2.2.1: Leipzig-Connewitz West

Seite 1 - 3 vom 25.03.2009

Anhang 2.2.1: Leipzig-Connewitz Ost

Seite 1 - 10 vom 25.03.2009

Anhang 2.3: Markkleeberg

Anhang 2.3.1: Markkleeberg West

Markkleeberg West 1, Seite 1 - 55 vom 12.03.2009

Markkleeberg West 2, Seite 1 - 24 vom 25.03.2009

Markkleeberg West 3, Seite 1 - 13 vom 12.03.2009

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 21 vom 24.03.2009

Markkleeberg West 5, Seite 1 vom 24.03.2009

Anhang 2.3.2: Markkleeberg Ost

Markkleeberg Ost 1, Seite 1 - 28 vom 12.03.2009

Markkleeberg Ost 2, Seite 1 - 33 vom 12.03.2009

Markkleeberg Ost 3, Seite 1 - 22 vom 23.03.2009

Markkleeberg Ost 4, Seite 1 - 12 vom 12.03.2009

Markkleeberg Ost 5, Seite 1 - 4 vom 12.03.2009

Markkleeberg Ost 6, Seite 1 - 7 vom 12.03.2009

Markkleeberg Ost 7, Seite 1 - 3 vom 12.03.2009

Anhang 3: Kosten-Nutzen-Betrachtung der untersuchten Schallschutzvarianten

Anhang 3.1: Leipzig-Stötteritz

Anhang 3.1.1: Leipzig-Stötteritz West

Leipzig-Stötteritz West 1, Seite 1, 2 vom 12.03.2009

nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 4 vom 12.03.2009

nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 4 vom 12.03.2009

nur zur Information

Anhang 3.1.2: Leipzig-Stötteritz Ost

Leipzig-Stötteritz Ost 1, Seite 1, 2 vom 12.03.2009

nur zur Information

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 4 vom 12.03.2009

nur zur Information

Anhang 3.2: Leipzig-Connewitz

Anhang 3.2.1: Leipzig-Connewitz West

Leipzig-Connewitz West 4, Seite 1, 2 vom 25.03.2009

nur zur Information

Anhang 3.3: Markkleeberg

Anhang 3.3.1: Markkleeberg West

Markkleeberg West 1, Seite 1, 2 vom 26.03.2009

nur zur Information

Markkleeberg West 2, Seite 1, 2 vom 26.03.2009

nur zur Information

Markkleeberg West 3, Seite 1, 2 vom 26.03.2009

nur zur Information

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 4 vom 26.03.2009

nur zur Information

Anhang 3.3.2: Markkleeberg Ost

Markkleeberg Ost 1, Seite 1, 2 vom 26.03.2009	nur zur Information
Markkleeberg Ost 2, Seite 1, 2 vom 26.03.2009	nur zur Information
Markkleeberg Ost 3, Seite 1, 2 vom 12.03.2009	nur zur Information
Markkleeberg Ost 4, Seite 1, 2 vom 12.03.2009	nur zur Information
Markkleeberg Ost 5, Seite 1, 2 vom 12.03.2009	nur zur Information
Markkleeberg Ost 6, Seite 1, 2 vom 23.03.2009	nur zur Information

Anhang 4: Verbleibender Anspruch auf passiven Schallschutz

Anhang 4.1: Leipzig-Stötteritz

Anhang 4.1.1: Leipzig-Stötteritz West

Leipzig-Stötteritz West 1, Seite 1 - 30 vom 27.03.2009

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 9 vom 27.03.2009

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 3 vom 27.03.2009

Anhang 4.1.2: Leipzig-Stötteritz Ost

Leipzig-Stötteritz Ost 1, Seite 1 - 6 vom 27.03.2009

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 4 vom 27.03.2009

Anhang 4.2: Leipzig-Connewitz

Anhang 4.2.1: Leipzig-Connewitz West

Seite 1 - 3 vom 27.03.2009

Anhang 4.3: Markkleeberg

Anhang 4.3.1: Markkleeberg West

Markkleeberg West 1, Seite 1 - 53 vom 26.03.2009

Markkleeberg West 2, Seite 1 - 25 vom 26.03.2009

Markkleeberg West 3, Seite 1 - 13 vom 26.03.2009

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 21 vom 26.03.2009

Markkleeberg West 5, Seite 1 vom 26.03.2009

Anhang 4.3.2: Markkleeberg Ost

Markkleeberg Ost 1, Seite 1 - 28 vom 26.03.2009

Markkleeberg Ost 2, Seite 1 - 34 vom 26.03.2009

Markkleeberg Ost 3, Seite 1 - 22 vom 26.03.2009

Markkleeberg Ost 4, Seite 1 - 13 vom 26.03.2009

Markkleeberg Ost 5, Seite 1 - 5 vom 26.03.2009

Markkleeberg Ost 6, Seite 1 - 8 vom 26.03.2009

Anhang 5: Lagepläne der Immissionsorte und Schallschutzmaßnahmen

Anhang 5.1: Stötteritz Nord vom 30.03.2009

Anhang 5.2: Stötteritz Süd vom 30.03.2009

Anhang 5.3: Connewitz vom 30.03.2009

Anhang 5.4: Markkleeberg Nord vom 30.03.2009

Anhang 5.5: Markkleeberg Süd vom 30.03.2009

Anhang 5.6: Großstädteln/Gaschwitz vom 30.03.2009

Anhang 6: Ergebnisdokumentation der untersuchten Schallschutzmaßnahmen

Anhang 6.1: Leipzig-Stötteritz

Anhang 6.1.1: Leipzig-Stötteritz West

Leipzig-Stötteritz West 1, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 1, Seite 1 - 15 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 12 vom 25.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 12 vom 25.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 12 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 2, Seite 1 - 12 vom 13.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 4 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 4 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 4 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz West 3, Seite 1 - 3 vom 23.03.2009 nur zur Information

Anhang 6.1.2: Leipzig-Stötteritz Ost

Leipzig-Stötteritz Ost 1, Seite 1 - 2 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 4 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 3 vom 23.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 4 vom 13.03.2009 nur zur Information

Leipzig-Stötteritz Ost 2, Seite 1 - 3 vom 23.03.2009 nur zur Information

Anhang 6.2: Leipzig-Connewitz

Anhang 6.2.1: Leipzig-Connewitz West

Leipzig- Connewitz West, Seite 1 - 2 vom 25.03.2009 nur zur Information

Leipzig- Connewitz West, Seite 1 - 2 vom 25.03.2009 nur zur Information

Anhang 6.3: Markkleeberg

Anhang 6.3.1: Markkleeberg West

Markkleeberg West 1, Seite 1 - 112 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 1, Seite 1 - 87 vom 23.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 2, Seite 1 - 44 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 2, Seite 1 - 33 vom 23.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 3, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 3, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 20 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 24 vom 13.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg West 4, Seite 1 - 15 vom 23.03.2009 nur zur Information

Anhang 6.3.2: Markkleeberg Ost

Markkleeberg Ost 1, Seite 1 - 42 vom 23.03.2009 nur zur Information

Markkleeberg Ost 1, Seite 1 - 42 vom 23.03.2009 nur zur Information

	Markkleeberg Ost 2, Seite 1 - 60 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 2, Seite 1 - 45 vom 23.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 3, Seite 1 - 28 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 3, Seite 1 - 14 vom 23.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 4, Seite 1 - 12 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 4, Seite 1 - 6 vom 23.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 5, Seite 1 - 6 vom 23.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 5, Seite 1 - 4 vom 23.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 6, Seite 1 - 8 vom 13.03.2009	nur zur Information
	Markkleeberg Ost 6, Seite 1 - 6 vom 23.03.2009	nur zur Information
15	Erschütterungstechnische Untersuchung	
	Textteil, Seite 1 - 27 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 1: Lage der Messorte	
	Seite 1 - 6, 8 - 11 vom 28.11.2007	nur zur Information
	Seite 7 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 2: Lageskizze mit eingetragenen Messpunkten	
	Seite 1 - 11 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 3: Erschütterungsmessungen	
	Seite 1 - 22 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 4: Übertragungsfunktion	
	Seite 1 - 6 vom 28.11.2007	nur zur Information
	Anlage 5: Betriebsprogramm	
	Seite 1 vom 28.11.2007	nur zur Information
	Anlage 6: Prognoseresultate	
	Seite 1 - 4 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 7: Beispielblatt zukünftiger Zustand	
	Seite 1 - 4 vom 28.11.2007	nur zur Information
	Anlage 8: Fotodokumentation	
	Seite 1 - 30 vom 28.11.2007	nur zur Information
	Anlage 9: Ergebnisse der Messung der Ausbreitungsbedingungen	
	Seite 1 vom 26.02.2009	nur zur Information
	Anlage 10: Liste der Gebäude im Betroffenheitskorridor	
	Seiten 1, 2 vom 26.02.2009	
	Anlage 11: Lageplan mit eingetragenen betroffenen Gebäuden	
	Blatt 1 - 4 vom 30.03.2009	
	Anlage 12: Prognoseresultate sekundärer Luftschall	
	Seite 1, 2 vom 26.02.2009	nur zur Information
16	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept	

- | | |
|---|---------------------|
| Textteil, Seite 1, 48 vom 13.02.2009 | nur zur Information |
| Anlage 1: Übersichtslageplan | |
| Blatt 1 vom 20.12.2007 | nur zur Information |
| Anlage 2: Darstellung Altlastenverdachtsflächen | |
| Blatt 1 - 3 vom 13.02.2009 | nur zur Information |
| Anlage 3: Mengenabschätzung, Bewertung und Kontaminationseinschätzung | |
| Blatt 1 - 5 vom 13.02.2009 | nur zur Information |
| Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Ergänzung) | |
| Seite 1, 15 vom 24.03.2009 | nur zur Information |
| Anlage 1: Lageplan | |
| Blatt 1 - 3 vom 24.03.2009 | nur zur Information |
| 17 Leitungslagepläne | |
| Blatt 1, 3, 7, 9, 10, 12 - 17, 23, 24 vom 04.03.2008 | |
| Blatt 2, 5, 6, 8, 11, 18, 19, 21 vom 30.03.2009 | |
| Blatt 4, 18, 20 - 22, 25 vom 04.02.2011 | |
| 18 Umleitungskonzept | |
| Blatt 5 - 8 vom 26.03.2010 | nur zur Information |

Im laufenden Verfahren hat die Vorhabensträgerin die Planunterlagen dreimal geändert. Die Änderungen beinhalten im Wesentlichen die schalltechnische Untersuchung, die Bautechnologie und die planerische Umsetzung von Zusagen aus dem Anhörungsverfahren. Die Änderungen sind in mit blauer Farbe kenntlich gemacht.

Die Planunterlagen, die aus den Jahren 2007 und 2008 datieren, gehören zur ursprünglichen Planunterlage; die aus dem Jahr 2009 zur 1. Planänderung, die aus dem Jahr 2010 zur 2. Planänderung und die aus dem Jahr 2011 zur 3. Planänderung. Planunterlagen die lediglich den Bestand dokumentieren, dienen nur zur Information.

A.3 Entscheidungen

Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Personen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) finden gemäß Abschnitt 7.1.1 und 7.3.1 der TSI vorliegend keine Anwendung, da vor Inkrafttreten der TSI PRM bereits ein Bau- und Finanzierungsvertrag unterzeichnet worden war.

Folgende wasserrechtliche Erlaubnisse werden erteilt:

Gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15, 19 Abs. 1 und 3 WHG zur Versickerung von Stoffen (gesammeltes Niederschlagswasser von den Bahnanlagen) in das Grundwasser.

Gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15, 19 Abs. 1 und 3 WHG zur

Einleitung von Stoffen (gesammeltes Niederschlagswasser von den Bahnanlagen) in oberirdische Gewässer.

Daten für das Wasserbuch:

Bahn-km	4,050 (Strecke 6377)	4,540 (Strecke 6377)
Entwässerungsabschnitt	7a und 7b	8
Gewässer	Mühlpleiße (Gew. 2. Ordnung)	Pleiße (Gew. 1. Ordnung)
Gemarkung	Lößnig	Connewitz
Flurstück	63	1403
Hochwert	4526568.9	4526324.3
Rechtswert	5684690.6	5684330.3
untere Wasserbehörde	Stadt Leipzig	Stadt Leipzig
Wasserrechtsinhaber	DB Netz AG	DB Netz AG
Einleitmenge	255 l/s	55 l/s

Gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 2 Nr. 5, 15, 19 Abs. 1 und 3 WHG zur Absenkung von Grundwasser sowie dessen Einleitung in ein vorhandenes Gewässer zum Zwecke der Bauwasserhaltung dem Grunde nach.

Folgende wasserrechtlichen Genehmigungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt:

Genehmigung gemäß § 91 Abs. 1 SächsWG zur Errichtung von Auslaufbauwerken an der Einleitstelle in die Mühlpleiße und die Pleiße.

Genehmigung gemäß § 67 Abs. 1 SächsWG zur Errichtung von Stauraumkanälen (km 4,350 - 4,400 der Strecke 6375; km 3,505 - 3,559, km 3,520 - 3,559, km 5,274 - 5,307, km 5,750 - 5,800 der Strecke 6377), Regenrückhaltebecken (km 4,920 - 4,974, km 6,220 - 6,280 der Strecke 6375; km 0,284 - 0,306 der Strecke 6376; km 2,832 - 2,877, km 3,512 - 3,546, km 6,360 - 6,406 der Strecke 6377), Versickerungsrigolen (km 4,291 - 4,343, km 4,388 - 4,497, km 5,128 - 5,168, km 5,156 - 5,166, km 5,193 - 5,268, km 5,450 - 5,720, km 6,159 - 6,289, km 7,530 - 7,900, km 7,711 - 7,891, km 7,530 - 8,080, km 7,946 - 8,086 der Strecke 6377; km 7,870 - 8,082, 8,252 - 8,332, km 8,330 - 8,850 der Strecke 6362) und -mulden (km 7,893 - 7,944 der Strecke 6377).

A.4 Vorbehalte, Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Vorbehalte

- a) Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine abschließende Abnahme (Vollzugskontrolle) durchzuführen.
- b) Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich die abschließende Entscheidung über die Festsetzung von Maßnahmen des Erschütterungsschutzes am Ausbreitungsweg oder am

Gebäude oder einer Entschädigung wegen der Erschütterungsmehrbelastung infolge des Vorhabens für die in der Anlage 10 der erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Gebäude vor. Hierzu hat die Vorhabensträgerin für die der Anlage 10 der erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Gebäude unverzüglich nach Fertigstellung der Gleisbauarbeiten, spätestens sechs Monaten nach Inbetriebnahme des Bauabschnittes, die Prognosewerte der erschütterungstechnischen Untersuchung mit Hilfe von Messungen an den Gebäuden zu überprüfen und das Ergebnis dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, vorzulegen. Sollten die auf den Messungen beruhenden Ergebnisse eine Erhöhung der maximal bewerteten Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ bzw. der Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ um mehr als 25% ergeben und dadurch der entsprechende Beurteilungswert A_r der DIN 4150 Teil 2 überschritten werden, sind geeignete Maßnahmen des Erschütterungsschutzes (Untergrundversteifung, Bodenschlitze, Betonwände im Boden, elastische Gebäudelagerung, Deckenversteifung, elastische Matten vor dem Gebäudefundament u. ä.) an den betroffenen Gebäuden durch die Vorhabensträgerin zu ermitteln. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich in diesem Fall die Erteilung von Schutzauflagen vor. Sollten Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, wird das Eisenbahn-Bundesamt über den Anspruch auf eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach entscheiden.

A.4.2 Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf

- a) Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.
- b) Soweit Bestandteile des Bauvorhabens keine Betriebsanlagen der Eisenbahn sind, sind die Ausführungsunterlagen mit den entsprechenden Fachbehörden abzustimmen; dies gilt auch für die Ausführungsunterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan. Kommt eine solche Abstimmung nicht zustande, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend.
- c) Dieser Planfeststellungsbeschluss entbindet nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren, mit den Medienträgern die erforderlichen Abstimmungsmaßnahmen zu treffen und dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden.
- d) Die Ausführungsplanung ist mit der Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH abzustimmen. Kommt kein Einvernehmen zustande, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt

abschließend.

- e) Bezüglich des vom Straßenbauamt Leipzig beabsichtigten Ersatzneubaus der Straßenüberführung der B2 über das AGRA-Gelände in Markkleeberg sind Abstimmungen mit dem Straßenbauamt Leipzig bei der weiteren Konkretisierung der Umleitungskonzeption und der Erarbeitung der Anträge für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO durchzuführen.
- f) Nach Abstimmung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig und der Stadt Leipzig zum Standort für die Errichtung einer Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Leipzig-Völkerschlachtdenkmal ist eine ergänzende Planunterlage beim Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Kommt kein Einvernehmen zustande, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend.
- g) Der Baubeginn ist unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen.
- h) Wird das festgestellte Bauvorhaben begonnen, muss der Plan insgesamt vollzogen werden.
- i) Baubedingte Verkehrsraumeinschränkungen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Für die zur Baustellenerschließung und als Transportwege genutzten öffentlichen Straßen und Wege sind die geltenden Tonnagebeschränkungen und Beschränkungen der Durchfahrtshöhe zu beachten. Soweit die Benutzung von Straßen unter Überschreitung der Tonnagebegrenzung notwendig sein sollte, ist spätestens vier Wochen vorher bei der zuständigen Behörde eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Soweit Straßen, Wege und Flächen zeitweise für Materialablage, als Baustelleneinrichtung sowie als Zufahrt genutzt werden sollten, sind nach Abschluss der Bauarbeiten die Anlagen zu beseitigen und das Gelände in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Bei allen bauzeitlich genutzten privaten Straßen und Wegen ist vor Beginn der Nutzung eine Beweissicherung vorzunehmen.

Verkehrsraumeinschränkungen in Bezug auf öffentliche Straßen sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen. Das Umleitungskonzept ist zu konkretisieren und mit den Städten Leipzig und Markkleeberg, dem Landratsamt des Landkreises Leipzig und dem Straßenbauamt im Detail abzustimmen. Sollte kein Einvernehmen zustande kommen, hat die Vorhabensträgerin ihre Ausführungsplanung zum Bauablauf in Bezug auf die Eisenbahnbrücken beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen. Das Eisenbahn-Bundesamt wird dann über unbedingt notwendige Verkehrsraumeinschränkungen im Bereich der Eisenbahnbrücken im Wege straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen gemäß § 45 StVO entscheiden, die erforderlich sind, um die Brückenbauvor-

haben zu ermöglichen.

- j) Mit Beginn des Umleitungsverkehrs ist die Pfeiftafel und die Umlaufsperrung am Bahnübergang Equipagenweg (Strecke 6379) abzubauen und durch Postensicherung zu ersetzen. Die Postensicherung ist bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung am Bahnübergang Equipagenweg aufrecht zu erhalten.
- k) Während der Sperrpausen und Vollsperrungen in der Bauphase sind bis zur Aufnahme des S-Bahnverkehrs im Regelbetrieb bzw. bis zur Fertigstellung der Baumaßnahme Umleitungsmöglichkeiten für den Schienenpersonennahverkehr und den Güterverkehr und Schienenersatzverkehr für den Schienenpersonennahverkehr sicherzustellen. Die Öffentlichkeit ist rechtzeitig und in geeigneter Weise über unvermeidbare Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes im Abschnitt Engelsdorf bis Gaschwitz zu informieren.
- l) Während der Bauzeit ist die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen im gesamten Baubereich zu gewährleisten. Flucht- und Rettungswege sind freizuhalten.
- m) Im Baubereich kann eine Kampfmittelbelastung nicht ausgeschlossen werden. Zur vorsorglichen Gefahrenabwehr ist eine Bodenuntersuchung in Form einer visuellen Beobachtung des Erdaushubes in Bezug auf mögliche Kampfmittelfunde sowie bei Tiefgründungen und Verbauarbeiten eine vorlaufende oder baubegleitende Kampfmittelsondierung vorzusehen. Zur Abgrenzung des Untersuchungsraums und des Untersuchungsumfangs ist die Mitwirkung des Kampfmittelbeseitigungsdienstes erforderlich. Sollten bei der Bauausführung Kampfmittel oder kampfmittelähnliche Gegenstände gefunden werden, so ist sofort die nächste Polizeibehörde bzw. Polizeidienststelle zu informieren.
- n) Für die Bahnsteige der neuen Haltepunkte Anger-Crottendorf, Leipzig-Völkerschlachtdenkmal und Markkleeberg-Nord ist vor Inbetriebnahme eine Betriebserlaubnis nach § 6 AEG bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Referat 11, zu beantragen. Gemäß § 7a Abs. 3 AEG ist die Aufnahme des Betriebes 14 Tage vorher dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 2, anzuzeigen.
- o) Die Baumaßnahme findet auf Strecken des konventionellen transeuropäischen Eisenbahn-Netzes statt. Entsprechend §§ 6 und 9 der TEIV bedarf die erstmalige Inbetriebnahme und die umfangreiche Umrüstung oder Erneuerung gemäß § 9 TEIV von strukturellen Teilsystemen einer solchen Strecke einer Inbetriebnahmegenehmigung. Der Antrag dazu hat gemäß § 9 Abs. 2 und 5 TEIV als Anzeige der geplanten Arbeiten zu erfolgen, um der Sicherheitsbehörde die Entscheidung über die Notwendigkeit einer Inbetriebnahmegenehmigung zu ermöglichen.

- p) Die Fertigstellung des Bauvorhabens und die Erfüllung aller mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilten Nebenbestimmungen sind - unbeschadet der Erfüllung anderer Anzeige- und Mitteilungspflichten - unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Für die Bestandteile des Bauvorhabens, die keine Betriebsanlagen sind, ist die jeweilige Ausführungsplanung mit dem Abstimmungs- bzw. Prüfvermerk der zuständigen Fachbehörde beizufügen.
- q) Die von der Vorhabensträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen werden für verbindlich erklärt. Es wird vorausgesetzt, dass auch die Zusagen aus dem Erläuterungsbericht und den anderen Planunterlagen eingehalten werden und nur zugelassene Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zum Einsatz gelangen. Gesetzliche Bestimmungen und andere Regelwerke wie z. B. Richtlinien gelten unabhängig davon, ob sie in vorliegendem Beschluss erwähnt werden oder nicht. Insbesondere sind die Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU), die Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE), die eisenbahnspezifische Bauregellisten (EBRL) und die eisenbahnspezifische Liste technischer Baubestimmungen (ELTB) in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.
- r) Am Haltepunkt Großstädteln ist innerhalb von zwei Jahren nach Inbetriebnahme eine Verkehrserhebung durchführen und bei Überschreitung einer Fahrgastzahl von über 1.000 Personen pro Tag eine Nachrüstung von Aufzügen vorzunehmen.

A.4.3 Auflagen zum Wasserschutz

- a) Die Entwässerungsanlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass die festgesetzten maximalen Einleitmengen für die Pleiße und die Mühlpleiße eingehalten werden (vgl. Punkt A.3). Schäden und Störungen sind unaufgefordert und unverzüglich zu beheben.
- b) Bei Störfällen, die zu einer Verunreinigung des Gewässers führen oder führen können, ist die zuständige untere Wasserbehörde unverzüglich zu verständigen.
- c) Die Sichtkontrolle an den Einleitstellen hat nach Starkregenereignissen, mindestens jedoch vierteljährlich zu erfolgen. Die Kontrolle umfasst auch die Feststellung möglicher An- und Abschwemmungen.
- d) Nach der Bauausführung sind die Einleitstellen an Pleiße und Mühlpleiße einzumessen. Entsprechende Dokumentationen sind der zuständigen unteren Wasserbehörde zu übergeben.

- e) Auftretende Ablagerungen und Anschwemmungen sind sofort zu beseitigen, Schäden und Abschwemmungen im Bereich der Einleitstellen sind sofort zu beheben.
- f) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist der zuständigen unteren Wasserbehörde hinsichtlich der vorgesehenen Einleitstellen die Anordnung und Befestigung der Einleitbauwerke drei Wochen vor Baubeginn in zeichnerischer Form (Grundriss, Schnitte, Ansicht) zweifach zur Abstimmung vorzulegen. Kommt keine einvernehmliche Lösung zustande, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend.
- g) Bei der Bauausführung entstandene Schäden am Gewässer (einschließlich angrenzendem Gelände) sind nach Beendigung der Baumaßnahme ordnungsgemäß zu beseitigen. Die Baustelle ist gründlich zu beräumen.
- h) Dem Eigentümer bzw. Betreiber der Auslaufbauwerke obliegen die Freihaltung des Abflussprofils im Bereich des Bauwerkes von Abfluss hemmendem Treibgut sowie die Instandhaltung der dem Einleitbauwerk dienenden Sohl- und Böschungsbefestigung des Gewässers.
- i) Die Unterhaltungsgrenzen und Zuständigkeiten für den Bereich der Einleitstelle sind eindeutig mit den Gewässerunterhaltungspflichtigen (Pleiße Gewässer 1. Ordnung, Mühlpleiße Gewässer 2. Ordnung) und den Grundstückseigentümern abzustimmen und vertraglich zu regeln.
- j) Bei der Errichtung der Regenrückhaltebecken ist ein Abstand von mindestens 10 m Breite zur Böschungsoberkante des Gewässers (Gewässerrandstreifen) einzuhalten.
- k) Eine Behandlung der Versickerungsanlage und abflusswirksamen Flächen mit Tausalz, Rasendünger und Herbiziden ist nicht zulässig.
- l) Bei Schadensfällen im Einzugsgebiet von Versickerungsanlagen, bei denen wassergefährdende Flüssigkeiten austreten, ist unverzüglich die zuständige untere Wasserbehörde zu verständigen.
- m) Bei den ggf. erforderlichen bauzeitlichen (temporären) Wasserhaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Brückenneubauten oder den Abwasseranlagen handelt es sich um Grundwasserentnahmen und somit um Gewässerbenutzungen. Dafür ist eine wasserrechtliche Erlaubnis notwendig.
- n) Sofern bei den Bauarbeiten unvorhergesehen Grundwasser angetroffen wird, ist dies der zuständigen unteren Wasserbehörde unverzüglich, dass heißt ohne schuldhaftes Zögern, anzuzeigen. Den darauf hin ergehenden behördlichen Anordnungen ist Folge zu leisten.
- o) Vor der Durchführung von Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe von Gewässern sind die jeweiligen Unterhaltungslastträger des Gewässers, die Fischereibehörde und die

jeweiligen Fischereiberechtigten zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung hat im Regelfall mindestens drei Wochen vor Beginn der Baumaßnahme zu erfolgen. Eine Baumaßnahme erfolgt in unmittelbarer Nähe des Gewässers, wenn unmittelbar in das Gewässer eingegriffen wird oder - auch nur vorübergehend - eine Beeinträchtigung des Gewässers in Folge der Baumaßnahme nicht ausgeschlossen werden kann.

- p) Baumaßnahmen an Gewässern sind so durchzuführen, dass es zu keiner vermeidbaren Beeinträchtigung des Gewässers führt und es insbesondere nicht zu Abschwemmungen in das Fließgewässer und auf abstromig gelegene Flächen kommt. Dies gilt insbesondere auch für im Rahmen der Bauarbeiten erforderlich werdende Aufschüttungen.
- q) Die Lagerung von Bau- und Abbruchmaterialien in Gewässern und an deren Ufern ist unzulässig.
- r) Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu treffen, die für den Fall, dass Bau- oder Abbruchmaterialien wider Erwarten in das Gewässer gelangen, eine Beräumung längstens innerhalb einer Tagesschicht möglich ist und eine erhebliche Beeinträchtigung des Abflussgeschehens ausgeschlossen ist.
- s) Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass auch bei einer sich ändernden Wasserführung etwa infolge eines Starkregenereignisses eine Beeinträchtigung des Gewässers nicht zu besorgen ist.
- t) Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel wie Auffangwannen, Folien und Ölbindemittel usw. ausreichend vorzuhalten. Sollten trotzdem wassergefährdende Stoffe in das Erdreich gelangen, sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigungen zu treffen. Gegebenenfalls kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereit zu stellen.
- u) Werden bei der Durchführung der Baumaßnahme wassergefährdende Stoffe (Altablagerungen) angetroffen, sind diese schadlos zu beseitigen. Die zuständige untere Wasserbehörde ist hiervon unverzüglich zu unterrichten. Die untere Wasserbehörde ist darüber hinaus beim Eintritt eines Schadensfalles sowie beim Verdacht, dass ein Schadensfall eingetreten ist bzw. einzutreten droht, unverzüglich zu informieren. Wurden die Baumaßnahmen in Folge des Schadens eingestellt, bedarf die Wiederaufnahme der Bauarbeiten der vorherigen Zustimmung der unteren Wasserbehörde.
- v) Die zuständige untere Wasserbehörde ist bei der bautechnischen Abnahme der Entwässerungsanlage durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Der Behörde sind die

Erklärung des Bauleiters, dass die Baumaßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde, sowie die Bestandspläne vorzulegen. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Entwässerungsanlage unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.

A.4.4 Auflagen zum Immissionsschutz

- a) Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) zu beachten. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Minderung des Baulärms, insbesondere während der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen, zu treffen. Als Nachtzeit im Sinne der genannten Vorschrift gilt die Zeit von 20.00 bis 07.00 Uhr. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die nach dem BImSchG zuständige Behörde bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte Anordnungen zur Minderung des Baulärms, insbesondere nach den §§ 24 und 25 BImSchG erlassen kann; dies schließt auch das Recht zur Stilllegung von Baumaschinen ein. Die Vorhabensträgerin hat bei der Baudurchführung zu berücksichtigen, dass Bauarbeiten während der besonders schutzbedürftigen Zeiten in der Nähe von schutzwürdiger Bebauung auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken sind. Das gilt insbesondere für die Durchführung besonders geräuschintensiver Arbeiten. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass insoweit nur besonders lärmgedämmte Maschinen zum Einsatz kommen, Betroffene am wenigsten beeinträchtigende technologische Verfahren angewandt und erforderlichenfalls weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden. Hinweise hierfür enthält die genannte Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm. Ferner ist hinsichtlich der beabsichtigten Bauzeitenplanung darauf zu achten, dass auch die Interessen der Anwohner angemessen berücksichtigt werden, das heißt es ist sicher zu stellen, dass - insbesondere bei über einen längeren Zeitraum währenden nächtlichen Bauarbeiten - eine für die Erholung der Anwohner angemessene Anzahl von Nächten ohne Bautätigkeit vorgesehen wird. Schließlich hat die Vorhabensträgerin dafür Sorge zu tragen, dass die Anwohner der jeweiligen Baubereiche rechtzeitig durch geeignete Maßnahmen über die bevorstehenden Bauarbeiten informiert werden (z. B. durch Pressemitteilungen). Dabei ist ein ständig erreichbarer Ansprechpartner vor Ort und dessen Telefonnummer anzugeben.
- b) Sofern sich durch diese Maßnahmen Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, hat die Vorhabensträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt Gutachten anhand der konkretisierten Baubetriebsplanung vorzulegen. Diese Schallgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben. Eine Ent-

scheidung, ob solche Schutzvorkehrungen erforderlich sind und welche konkreten Schutzmaßnahmen auf Grundlage der vorzulegenden Gutachten zur konkreten Baubetriebsplanung zu ergreifen sind, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG bzw. über Anordnungen gemäß § 24 BImSchG vor.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, dem Eisenbahn-Bundesamt auf Anforderung Unterlagen über die Einrichtung, das Betreiben der Baustelle und Messergebnisse zu übersenden.

Gegebenenfalls für Nacharbeiten erforderliche Baustellenbeleuchtung ist so zu installieren, dass Blendwirkungen in benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen weitestgehend vermieden werden. Ein ausreichender Schutz vor witterungsbedingten Eigenbewegungen der Leuchtquellen ist zu gewährleisten.

- c) Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass für die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit die Kreispolizeibehörde zuständig ist.
- d) Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind geeignete Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen vorzusehen (z. B. Befeuchten der Staubquellen, Abplanung von Material- und Altstoffzwischenlagerstellen). Hierbei sind die Windverhältnisse zu berücksichtigen.
- e) Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass im Bereich der umzubauenden Streckenbereiche keine Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150/3 überschreiten. Vor und nach der Baumaßnahme ist eine Beweissicherung vorzunehmen zum Zustand der sich in einem 15 m breiten Korridor befindlichen Gebäude zu beiden Seiten der planbefangenen Streckenabschnitte, in denen bauliche Maßnahmen stattfinden. Vorstehendes gilt auch für das Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 1/3 und Hauptstraße 36 in Markkleeberg.
- f) Die Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtetes Gleis" auf der Strecke 6375 ist abweichend von der Planung im Gleis 1 von km 4,125 bis km 4,425 (statt km 4,409) und von km 5,190 (statt km 5,330) bis km 5,490 sowie im Gleis 2 von km 4,125 bis km 4,838 und von km 5,190 (statt km 5,232) bis km 5,490 anzusetzen.
- g) Im Abschnitt Stötteritz West 3 sind ergänzend zur Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtetes Gleis" zwei 6 m hohe Lärmschutzwände außen und innen zu errichten.
- h) Im Abschnitt Stötteritz Ost 2 sind ergänzend zur Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtetes Gleis" eine 6 m hohe Lärmschutzwand außen auf der Böschungsunterkante zu errichten.
- i) Transparente Lärmschutzwände - soweit sie die Vorhabensträgerin zugesagt hat - be-

dürfen einer Zulassung zur Verwendung an Eisenbahnstrecken.

- j) Den Eigentümern der im Anhang 4 zur schalltechnischen Untersuchung in der letzten Spalte (verbleibender Anspruch auf passiven Schallschutz) mit "T" oder "N" gekennzeichneten Fassadenteilen (außer Abschnitte Stötteritz West 3 und Stötteritz Ost 2) steht im Rahmen der Lärmvorsorge ein Anspruch auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu. In den Abschnitten Stötteritz West 3 und Stötteritz Ost 2 verbleibt ein Anspruch nur bei dem Gebäude Prager Straße 153 in der 4. und 5. Etage der Süd-Ost-Seite und in der 5. Etage der Nord-Ost-Seite. Die Ansprüche werden dem Grunde nach gewährt. Anspruchsberechtigt sind nur diejenigen Grundeigentümer, bei deren Gebäude die Gebäudeumfassungsteile, insbesondere die Fenster, nicht geeignet sind, die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die Höhe der Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen ist nach den Regelungen der 24. BImSchV zu bestimmen.
- k) Ein Anspruch auf passiven Schallschutz für die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 60 dB(A) für die Lärmsanierung in der Nacht besteht dem Grunde nach für folgende Gebäude:

in Leipzig

Falkensteinstraße 43 (2. Obergeschoss Nordseite)
Falkensteinstraße 64 (2. Obergeschoss Nordseite)
Häusserstraße 1 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 2 (2. Obergeschoss Südost- und Nordostseite)
Häusserstraße 3 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 5 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 6 (2. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 7 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 8 (2. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 9 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 11 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 15 (1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 17 (Erd- und 1. Obergeschoss Nordostseite)
Häusserstraße 19 (Erd- und 1. Obergeschoss Nordostseite)
Küchenholzallee 1 (2. Obergeschoss Nordwest- und Südostseite)

in Markkleeberg

Buntgarnstraße 11 (1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)
Buntgarnstraße 13 (1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)
Buntgarnstraße 15 (1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)

Buntgarnstraße 17 (1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)
Buntgarnstraße 19 (1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)
Buntgarnstraße 21 (1. und 2. Obergeschoss Westseite)
Buntgarnstraße 23 (1. und 2. Obergeschoss Westseite)
Buntgarnstraße 25 (2. Obergeschoss Westseite)
Buntgarnstraße 27 (2. Obergeschoss Westseite)
Equipagenweg 30 (2. Obergeschoss Südwestseite)
Friedrich-Ebert-Straße 52 (2. Obergeschoss Westseite)
Friedrich-Ebert-Straße 54 (1. und 2. Obergeschoss Westseite)
Friedrich-Ebert-Straße 56 (Erd- bis 3. Obergeschoss Süd- und Westseite)
Hohe Straße 4 (Erdgeschoss Nordostseite, 1. Obergeschoss Nordwest- und Nordostseite)
Hohe Straße 6 (Erdgeschoss Nordostseite, 1. Obergeschoss Nordost- und Südostseite)
Hohe Straße 24 (Erdgeschoss Nordostseite, 1. Obergeschoss Nordwest-, Nordost- und Südostseite)
Hohe Straße 24a (Erdgeschoss Nordostseite, 1. Obergeschoss Nordwest-, Nordost- und Südostseite)
Hohe Straße 24b (Erd- und 1. Obergeschoss Nordost- und Südostseite, 1. Obergeschoss Nordwestseite)
Kammgarnweg 1 (Erd- bis 2. Obergeschoss Süd- und Westseite)
Kammgarnweg 2 (Erd- bis 2. Obergeschoss Südseite, 2. Obergeschoss Westseite)
Kammgarnweg 3 (1. und 2. Obergeschoss Südseite)
Kammgarnweg 4 (1. und 2. Obergeschoss Südseite)
Kammgarnweg 6 (2. Obergeschoss Südseite)
Kleine Hauptstraße 7 (1. Etage Westseite)
Kleine Hauptstraße 8 (3. Etage Nordseite, 1. bis 3. Etage Westseite, 3. Etage Südseite)
Koburger Straße 44 (3. Obergeschoss Südwestseite)
Ring 1d, e, f, g (Erd- bis 3. Obergeschoss Nordostseite, 1. bis 3. Obergeschoss Nord- und Ostseite, 3. Obergeschoss Südseite)
Spinnereistraße 21 (3. Obergeschoss Südwestseite)
Spinnereistraße 23 (2. Obergeschoss Südwestseite)
Spinnereistraße 25 (2. Obergeschoss Südwestseite)
Spinnereistraße 27 (2. Obergeschoss Südwestseite)
Spinnereistraße 29 (3. Obergeschoss Südwestseite)
Spinnereistraße 45 (Erd-, 1. und 2. Obergeschoss Südwestseite)
Walter-Cramer-Ring 1 (Erd- und 1. Obergeschoss Süd- und Westseite)
Walter-Cramer-Ring 2 - 4 (Erd-, 1. und 2. Obergeschoss Süd- und Westseite)
Walter-Cramer-Ring 6 - 8 (2. Obergeschoss Südseite)

Walter-Cramer-Ring 57 (2. Obergeschoss Südseite)

Walter-Cramer-Ring 59 (Erd-, 1. und 2. Obergeschoss Süd- und Westseite)

Walter-Cramer-Ring 60 (Erd- und 1. Obergeschoss Süd- und Westseite)

Entlang der Strecke 6379 ist der passive Schallschutz vor dem Beginn des Umleitungsverkehrs einzubauen.

- l) Soweit als Schutzmaßnahme das "Besonders überwachte Gleis" vorgesehen ist, sind die Schienen vor Inbetriebnahme zu schleifen. Durch die Anwendung der Methode "Besonders überwachte Gleis" darf keine Risikoverlagerung zuungunsten der Nachbarschaft stattfinden.
- m) Jeweils in einem Abstand von sechs Monaten nach Abschluss der Bauarbeiten bzw. nach Inbetriebnahme sind mit dem Schallmesswagen Schallmessungen durchzuführen, um den Zustand der Schienenlaufflächen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion in Höhe von 3 dB(A) im Mittel eingehalten wird. Die Durchführung der Messungen ist durch Messprotokolle oder sonstige Messberichte zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, unaufgefordert vorzulegen. Ergibt sich hinreichend konkrete Anhaltspunkte dafür, dass im Zeitraum zwischen den festgelegten Messfahrten Riffelbildung eingetreten ist, die eine erhebliche Zunahme der Lärmemission bewirkt, ist zusätzlich eine Messfahrt durchzuführen und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, entsprechend zu unterrichten. Ergibt eine Messung, dass der für das "besonders überwachte Gleis" festgesetzte Schallpegelabschlag aufgrund von Verriffelung überschritten wird, das heißt bei einem im Schallmesswagen angezeigten Wert von $L_m = 51$ dB(A) oder mehr (Eingriffsschwelle), so sind die Schienenlaufflächen unverzüglich zu schleifen. Ansonsten hat die Durchführung der Schleifarbeiten bis spätestens zehn Monate nach Erreichen der Auslöseschwelle von $L_m = 50$ dB(A) zu erfolgen. Die Frist beginnt am Tag nach der Durchführung der Schallmesswagenfahrt. Die Gleisabschnitte mit Überschreitung der Auslöseschwelle sind in einer gesonderten Übersicht zu dokumentieren und zusätzlich zum Messprotokoll dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, unaufgefordert vorzulegen. Die Durchführung der Schleifarbeiten ist durch geeignete Unterlagen zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, unaufgefordert vorzulegen. Solange keine effektiveren Verfahren entwickelt werden, sind Schleifverfahren wie Fräsen oder Hobeln mit anschließendem Schleifen mit Rutschersteinen oder Schleifen mit rotierenden Scheiben und anschließendem Schleifen mit dem Bandschleifer anzuwenden.
- n) Alle zwei Jahre ist durch eine Korrelationsmessung (Innenpegel im Schallmesswagen/Außenpegel seitlich der Bahnstrecke) die Messgenauigkeit des Schallmesswagens zu überprüfen. Die Korrelationsmessungen sind durch die Vorhabensträgerin

oder durch ein beauftragtes Ingenieurbüro nach den jeweils aktuellen und anerkannten Bestimmungen der DIN 45642 und der Schall 03 (Ausgabe 1990) durchzuführen und auszuwerten. Der Messbericht ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, unaufgefordert vorzulegen. Fällt der Schallmesswagen aus betriebstechnischen Gründen aus, so sind die fälligen Messungen durch Außenmessungen bis zur Wiederinbetriebnahme des Schallmesswagens zu gewährleisten.

- o) Liegen der Vorhabensträgerin gesicherte Erkenntnisse darüber vor, dass die Verriffelung der Schienenlaufflächen erst in größeren Zeitabständen zu erwarten ist, so sind diese Erkenntnisse zur Überprüfung des festgesetzten Überwachungsintervalls dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Technische Innovationen, insbesondere im Bereich der eingesetzten Messgeräte im Schallmesswagen und des Schleifverfahrens für das "Besonders überwachte Gleis", sind zur Überprüfung der festgesetzten Verfahren ebenfalls dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen.

A.4.5 Auflagen zum Naturschutz

- a) Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind so zu errichten, dass baubedingte Beeinträchtigungen der Vegetationsstrukturen auf ein Minimum reduziert werden. Vorhandener Baumbestand ist - soweit die Planunterlagen keine ausdrücklich abweichende Regelung enthalten - zu erhalten und während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen nach DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" zu schützen.
- b) Gehölzfällungen sind auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 15. Februar zu beschränken.
- c) Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind umzusetzen.
- d) Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aus der FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung und der Umweltverträglichkeitsstudie sind umzusetzen.
- e) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Ausgestaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Detail mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. Punkt A.4.2).
- f) Die Umsetzung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes hat - soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll - zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme, jedoch spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Baumaßnahme, zu erfolgen. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die zuständige untere Naturschutzbehörde zu informieren.
- g) Die Umsetzung der Wiederaufforstung auf dem Flurstück 1501/1 der Gemarkung Con-

newitz hat - soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll - zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme, jedoch spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Baumaßnahme, zu erfolgen. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die zuständige untere Forstbehörde zu informieren.

- h) Die zuständige untere Naturschutzbehörde ist bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie ist hierzu rechtzeitig, das heißt mindestens vier Wochen vorher, zu laden. Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme ist der genannten Behörde die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen vorzulegen. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und ob die genannte Behörde an dem Termin teilgenommen hat.
- i) Der Vorhabensträger hat gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit § 9 Abs. 2 SächsÖKoVO in einem von der obersten Naturschutzbehörde vorgegebenen Format dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, folgende Daten in elektronischer Form zu übermitteln:
- die Bezeichnung der Flurstücke, auf denen sich festgesetzte Kompensationsflächen befinden sowie
 - Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen durchgeführt wurden,
 - die Namen ihrer Eigentümer und Nutzer,
 - Angaben über die Flächeneigentümer und -nutzer,
 - Angaben über die für die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen verantwortlichen Unternehmer,
 - Angaben über den Rechtsgrund für die Kompensationsmaßnahme und
 - Angaben über die Art der Sicherung der Kompensationsmaßnahme.

Die Übermittlung der vorstehenden Daten (außer zweiter Anstrich) hat innerhalb von einem Monat ab Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.

Die Übermittlung der Daten (außer erster Anstrich) hat innerhalb von einem Monat ab Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen zu erfolgen.

Die Software zur elektronischen Erfassung der Daten (KoKa-Nat Kompensationsflächenkataster-Naturschutz) wird von der LISt Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnischen Dienstleistungen mbH, Seminarstraße 4, 09306 Rochlitz, Telefon: 03737 784177, zur Verfügung gestellt.

- j) Die Fertigstellungs-, Entwicklungs- und Unterhaltungspflege für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird wie folgt festgesetzt:

Dauerhaft: A1, A2, A5, E1, E4, E6 und CEF-Maßnahme

25 Jahre: A3, A4, E5 und E7

3 Jahre: A6 und E2

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

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

A.4.6 Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz

- a) Diese Entscheidung entbindet die Vorhabensträgerin nicht von ihren Pflichten, die ihr hinsichtlich der Verwertung bzw. Beseitigung anfallenden Abfalls im Rahmen des Nachweisverfahrens nach dem KrW-/AbfG und der NachwV in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen obliegen.
- b) Während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene oder verursachte schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV sind der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen. Entsprechendes gilt beim Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten. Mit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde sind vor Fortsetzung der Bauarbeiten die Maßnahmen (Untersuchungen) abzustimmen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt bzw. welchen Umfang diese aufweist. Im Rahmen der durchzuführenden Untersuchungen und Bewertungen sind insbesondere auch Art und Konzentration der Schadstoffe, die Möglichkeit ihrer Ausbreitung in die Umwelt und ihrer Aufnahme durch Menschen, Tiere und Pflanzen sowie die Nutzung des Grundstücks nach § 4 Abs. 4 BBodSchG zu berücksichtigen.
- c) Die Möglichkeit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde, zur Überwachung vorgefundener Altlasten und altlastverdächtiger Flächen gemäß § 15 Abs. 2 BBodSchG entsprechende Anordnungen zu treffen, bleibt unberührt.
- d) Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Hierbei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden. Baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung mit Fremdstoffen) sind, soweit sie im Einzelfall ausnahmsweise nicht vermie-

den werden konnten, nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

- e) Soweit für die Errichtung zeitweiliger Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits-, Stellflächen usw. nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen wird, ist die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen und eine - falls erforderlich - Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien vorzunehmen.
- f) Nach Abschluss der Bauarbeiten ist die Baustelle zu beräumen und hinsichtlich aller bauzeitlich genutzten Flächen umgehend der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen.

A.4.7 Auflagen zum Denkmalschutz

- a) Die bauausführenden Firmen sind darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgesamtheiten, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde), unverzüglich, das heißt ohne schuldhaftes Zögern, der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Archäologie anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle - soweit die zuständige Landesbehörde für den Denkmalschutz die Fundstelle nicht früher freigibt - bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.
- b) Sollte in besonderen Fällen die Einhaltung der Frist von vier Tagen nicht möglich sein, ist dies unter Angabe von Gründen dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Insofern behält sich das Eisenbahn-Bundesamt eine abschließende Entscheidung vor.

A.4.8 Auflagen zum Vermessungswesen

- a) Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind über die Lage der im Baubereich befindlichen Grenz- und Vermessungsmarken vor Baubeginn zu unterrichten. Grenz- und Vermessungsmarken sind grundsätzlich nicht zu entfernen oder zu verändern.
- b) Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Grenzmarken bestehen, ist deren Sicherung auf eigene Kosten bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur zu veranlassen.
- c) Werden Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerenetzes der Landesvermessung durch die Baumaßnahme gefährdet, ist deren Sicherung oder Versetzung beim Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen zu veranlassen.

A.4.9 Auflagen im Interesse Dritter

- a) Die im Baubereich befindlichen Kabel und Leitungen dürfen, soweit die festgestellten Planunterlagen eine Veränderung nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger nicht verändert oder überbaut werden. Kommt kein Einvernehmen zustande, entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend.
- b) Die Art der Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen, unter denen sich Leitungen der Stadtwerke Leipzig GmbH befinden, ist so rechtzeitig abzustimmen, dass erforderliche Sicherungsmaßnahmen an den Leitungen geplant und realisiert werden können.

A.4.10 Hinweise

Wird der geplante Zeitraum der Vollsperrung von 10 Monaten in der Bauphase 2 um mehr als zwei Monate überschritten, hat die Vorhabensträgerin das Eisenbahn-Bundesamt unter Nennung der Gründe zu benachrichtigen.

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.

Aufgrund der Vielzahl der Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge wird über diese thematisch geordnet unter Punkt B.4 entschieden.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes für den Teil der Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden sofort vollziehbar, für den übrigen Teil wird die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet (vgl. Punkt B.6).

A.7 Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabensträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt (vgl. Punkt B.7).

B BEGRÜNDUNG

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Bauvorhaben findet statt im Freistaat Sachsen in der Stadt Leipzig und in der Stadt Markkleeberg im Landkreis Leipzig. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind die Netzergänzenden Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig auf den Strecken

Leipzig Hbf - Leipzig-Connewitz (6361), Leipzig-Connewitz - Hof Hbf (6362), Leipzig Püchauer Str Abzw C - Abzw D (6364), Engelsdorf - Leipzig-Connewitz (6375), Leipzig Abzw Tabakmühle - Leipzig Bayer Bf (6376), Leipzig Bayer Bf - Gaschwitz (6377) und Leipzig-Plagwitz - Gaschwitz (6379).

Mit Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig wird der S-Bahnverkehr in der Relation Leipzig Hauptbahnhof über den City-Tunnel bis Leipzig-Stötteritz und Wurzen auf die Strecken 6376 und 6375 geführt. Hierzu werden die heute mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h befahrbaren Gleise im Abschnitt zwischen Leipzig-Stötteritz und der Planungsgrenze zum City-Tunnel so umgebaut, dass diese durchgehend mit 80 km/h befahren werden können.

Für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Sachsenmagistrale) ist als Ausbauziel auf dem Abschnitt Werdau - Altenburg - Leipzig-Connewitz eine Geschwindigkeitsanhebung bis 160 km/h vorgesehen. Die Gleise der Strecke 6377 zwischen der Planungsgrenze City-Tunnel und dem Südkopf des Bahnhofes Leipzig-Connewitz werden so trassiert, dass sie zukünftig mit 120 km/h befahren werden können. Ab dem Südkopf des Bahnhofes Leipzig-Connewitz werden alle erforderlichen Gleislageänderungen sowie der Unter- und Oberbau für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h errichtet.

Der Abschnitt zwischen dem heutigen Abzweig Leipzig-Tabakmühle und dem Bahnhof Leipzig-Connewitz wird auf die zwei Gleise der Strecke 6361 reduziert. Die beiden Gleise der Strecke 6375 am Abzweig Leipzig-Tabakmühle werden außer Betrieb genommen.

Durch die Aufgabe des heute auf der Strecke 6361 den Innenstadtbereich umfahrenden Regionalverkehrs verliert diese Strecke zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Leipzig-Stötteritz ihre Bedeutung. Die Strecke 6361 wird deshalb in diesem Abschnitt zusammen mit der Verbindungskurve Richtung Dresden (Strecke 6364) außer Betrieb genommen. Die durch die Umsetzung des neuen Konzepts für den Schienenpersonennahverkehr nicht mehr erforderlichen Bahnsteiganlagen an den Haltepunkten Leipzig-Ost, Leipzig-Sellerhausen, Anger-Crottendorf, Leipzig-Stötteritz, Leipzig-Völkerschlachtdenkmal und Leipzig-Marienbrunn werden außer Betrieb genommen und in einem für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlichen Maße zurückgebaut.

Das bahnrechte Gleis der Strecke 6362 wird zurückgebaut.

Über die gesamte Länge des beschriebenen Abschnitts wird die technische Streckenausrüstung der Strecken 6362 und 6377 umgerüstet. Hierzu gehören die Ausrüstung der umgebauten Gleisabschnitte mit elektronischer Stellwerkstechnik sowie die Erneuerung der Fernmeldeanlagen, Oberleitungsanlagen und der Anlagen zur Stromversor-

gung, der elektrischen Weichenheizung sowie Bahnsteigbeleuchtung. Auf der Strecke 6379 erfolgt eine Erneuerung der Oberleitungsanlage als Zusammenhangsmaßnahme mit der Umrüstung der Oberleitungsanlage auf der Strecke 6377.

Der Haltepunkt Anger-Crottendorf an der Strecke 6361 wird durch einen neuen Haltepunkt an der Strecke 6375 in Höhe der Zweinaundorfer Straße ersetzt.

Der Bahnhof Leipzig-Stötteritz erhält an den Gleisen der Strecke 6375 einen neuen Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten sowie einen in unmittelbarer Verlängerung angeschlossenen Außenbahnsteig. Durch die neue Bahnsteiglage ist insgesamt eine Verschiebung der Gleise der Strecke 6375 nach Westen bedingt. Zudem werden die Gleisanlagen um zwei Gleise mit den dazugehörigen Weichenanbindungen an die durchgehenden Hauptgleise ergänzt. Die Bahnsteige erhalten dabei einen in das südliche Widerlager der ebenfalls umzubauenden Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße integrierten Treppenzugang und Aufzug vom südlichen Gehweg der Papiermühlstraße aus.

Der Haltepunkt Leipzig-Völkerschlachtdenkmal wird ebenfalls von der Strecke 6361 nach Westen an die Strecke 6375 verlegt. Er erhält einen neuen Mittelbahnsteig mit einem direkten Treppenzugang zum südlichen Gehweg und einen Aufzug zum nördlichen Gehweg der Prager Straße.

Im Bahnhof Leipzig-Connewitz werden die Gleis-, Weichen- und Bahnsteiganlagen erneuert. Die Gleisanlagen werden auf die durchgehenden Hauptgleise der Strecken 6362 und 6377 sowie ein Überholungsgleis an der Strecke 6377 reduziert. Alle Gleise werden durch Weichenverbindungen miteinander verbunden. Die beiden vorhandenen Mittelbahnsteige werden durch einen neuen Mittelbahnsteig mit zwei Bahnsteigkanten und einen Außenbahnsteig an den Gleisen der Strecke 6377 ersetzt. Als Bahnsteigzugang erfolgt der Neubau einer, die gesamten Gleisanlagen aus Richtung Karl-Jungbluth-Straße im Osten bis zum Außenbahnsteig am Gleis 1 überspannenden Fußgängerbrücke mit Treppenabgängen und Aufzügen.

Zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten zum öffentlichen Personennahverkehr im nördlichen Stadtteil Markkleebergs wird an der Breitscheidstraße der neue S-Bahn-Haltepunkt Markkleeberg-Nord errichtet. Der neue Haltepunkt erhält einen Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen der Strecke 6377.

In Markkleeberg und Markkleeberg-Großstädteln werden die vorhandenen Personenverkehrsanlagen behindertengerecht umgerüstet. Die vorhandenen Bahnsteiganlagen und Zugänge werden vollständig zurückgebaut und durch jeweils einen neuen Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen der Strecke 6377 ersetzt.

Weiterhin ist mit dem Vorhaben der Umbau der Eisenbahnüberführungen Breitscheid-

straße, Rathausstraße, Zöbiger Straße und Papiermühlstraße verbunden. Die Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße wird durch einen Neubau mit drei Überbauten ersetzt. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Verfahrensgang

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat mit Schreiben vom 07.03.2008 (Az. PCTL/NEM1/B10/9975) eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben "City-Tunnel Leipzig, Netzergänzende Maßnahmen im Abschnitt Engelsdorf (a) - Gaschwitz (a)" beantragt. Der Antrag ist am 10.03.2008 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das damalige Regierungspräsidium Leipzig (heute Landesdirektion Leipzig) mit Schreiben vom 12.03.2008 gebeten, das Anhörungsverfahren zur Planfeststellung durchzuführen.

Das Regierungspräsidium hat mit Schreiben vom 24.04.2008 und unter Fristsetzung bis zum 26.06.2008 sowie unter Übersendung von Auszügen bzw. Komplettausfertigungen der Planunterlagen die in ihren Aufgabenbereichen bzw. den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belangen potentiell berührten Behörden, Gebietskörperschaften, Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und der Telekommunikation sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert.

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme gebeten:

Arcor AG & Co. KG

Behindertenbeirat der Stadt Leipzig

Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Ost, Büro Dresden

Bundespolizeidirektion Pirna

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

envia Verteilnetz GmbH, Servicecenter Markkleeberg

Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH

GDMcom Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH

HLkomm Telekommunikations GmbH

Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH und Co. KG

Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH

Landesamt für Archäologie

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen

Landespolizeidirektion - Zentrale Dienste Sachsen, Kampfmittelbeseitigungsdienst

Landestalsperrenverwaltung Sachsen, Betrieb Elbaue/Mulde/Untere Weiße Elster

Landratsamt Landkreis Leipziger Land
Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbauverwaltungsgesellschaft mbH
LVB Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MITGAS Mitteldeutsche Gasversorgung GmbH
Polizeidirektion Leipzig, Referat PVD 4
Polizeidirektion Westsachsen, Referat PVD 4
primacom Region Leipzig GmbH & Co. KG
Regierungspräsidium Leipzig, Referat 31
Regierungspräsidium Leipzig, Referat 42
Regierungspräsidium Leipzig, Referat 43/44
Regierungspräsidium Leipzig, Referat 45
Regierungspräsidium Leipzig, Referat 46
Regierungspräsidium Leipzig, Abteilung 5
Regierungspräsidium Leipzig, Abteilung 6
Regionaler Planungsverband Westsachsen, Regionale Planungsstelle
Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Sächsisches Oberbergamt
Staatliches Amt für Landwirtschaft und Gartenbau Rötha-Wurzen
Staatsbetrieb Sachsenforst
Forstbezirk Leipzig
Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, NL Leipzig I
Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
Stadt Markkleeberg, Bauamt
Stadtwerke Leipzig GmbH
Straßenbauamt Leipzig
Wehrbereichsverwaltung Ost, Dezernat IUW 4 / IUW 5
ZVNL Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Das Regierungspräsidium hat mit Schreiben vom 22.04.2008 die Auslegung der Planunterlagen in den Städten Leipzig und Markkleeberg veranlasst. Die Planunterlagen haben in den genannten Städten in der Zeit vom 13.05. bis 12.06.2008 zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war zuvor - entsprechend den Bekanntmachungssatzungen der beiden Städte - für die Stadt Leipzig im Leipziger Amtsblatt Nr. 9/2008 vom 03.05.2008 und für die Stadt Markkleeberg durch Aushang in insgesamt 12 Schaukästen vom 28.04. bis 03.07.2008 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Im Zuge der Bekanntmachungen war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 26.06.2008, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Leipzig bzw. der Stadt

Markkleeberg oder beim Regierungspräsidium erhoben werden können und dass Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind. Das Regierungspräsidium hat die ihr bekannt gewordenen, nicht ortsansässigen Betroffenen mit Schreiben vom 05.05.2008 bzw. vom 15.05.2008 über die Auslegung der Planunterlagen sowie den Inhalt der diesbezüglichen ortsüblichen Bekanntmachung in den Städten Leipzig und Markkleeberg informiert.

Es sind Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben worden.

Mit Schreiben vom 01.04.2009 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Landesdirektion um die Durchführung eines ergänzenden Anhörungsverfahrens für die geänderte Planung gebeten (1. Planänderung).

Die Landesdirektion hat mit Schreiben vom 08.04.2009 und unter Fristsetzung bis zum 02.06.2009 sowie unter Übersendung von Auszügen bzw. Komplettausfertigungen der Planunterlagen die in ihren Aufgabenbereichen bzw. den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belangen potentiell berührten Behörden, Gebietskörperschaften, Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und der Telekommunikation sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert.

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme gebeten:

Arcor AG & Co. KG

Behindertenbeirat der Stadt Leipzig

Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Ost, Büro Dresden

Bundespolizeiinspektion Leipzig

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

envia Verteilnetz GmbH, Servicecenter Markkleeberg

Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH

GDMcom Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH

HLkomm Telekommunikations GmbH

Kabel Deutschland Vertrieb und Services GmbH und Co. KG

Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH

Landesamt für Archäologie

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen

Landesdirektion Leipzig, Referat 34

Landesdirektion Leipzig, Referat 37

Landesdirektion Leipzig, Referat 41

Landespolizeidirektion - Zentrale Dienste Sachsen, Kampfmittelbeseitigungsdienst

Landestalsperrenverwaltung Sachsen, Betrieb Elbaue/Mulde/Untere Weiße Elster

Landratsamt Landkreis Leipzig, Kreisentwicklungsamt

Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbauverwaltungsgesellschaft mbH
LVB Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH
MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH
MITGAS Mitteldeutsche Gasversorgung GmbH
Polizeidirektion Leipzig, Referat PVD 4
Polizeidirektion Westsachsen, Referat PVD 4
primacom Region Leipzig GmbH & Co. KG
Regionaler Planungsverband Westsachsen, Regionale Planungsstelle
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
Sächsisches Oberbergamt
Staatliches Amt für Landwirtschaft und Gartenbau Rötha-Wurzen
Staatsbetrieb Sachsenforst
Forstbezirk Leipzig
Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, NL Leipzig I
Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt
Stadt Markkleeberg, Bauamt
Stadtwerke Leipzig GmbH
Straßenbauamt Leipzig
Wehrbereichsverwaltung Ost, Dezernat IUW 4 / IUW 5
ZVNL Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Die Landesdirektion hat mit Schreiben vom 01.04.2009 und 15.04.2009 die Auslegung der Planunterlagen in ihrer durch die Änderungen gewonnenen Gestalt und die diesbezügliche vorherige ortsübliche Bekanntmachung in den Städten Leipzig und Markkleeberg veranlasst. Die Planunterlagen haben in den genannten Städten in der Zeit vom 20.04. bis 19.05.2009 zu jedermanns Einsichtnahme ausgelegen. Die Auslegung war zuvor - entsprechend den Bekanntmachungssatzungen der beiden Städte - in der Stadt Leipzig im Leipziger Amtsblatt Nr. 8/2009 vom 11.04.2009 und in der Stadt Markkleeberg durch Aushang in insgesamt 12 Schaukästen vom 08.04. bis 05.06.2009 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Im Zuge der Bekanntmachungen war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 02.06.2009, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Leipzig bzw. der Stadt Markkleeberg oder bei der Landesdirektion erhoben werden können und dass Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind. Die Landesdirektion hat die ihr bekannt gewordenen nicht ortsansässigen Betroffenen mit Schreiben vom 15.04.2009 bzw. vom 07.05.2009 über die Auslegung der Planunterlagen sowie den Inhalt der diesbezüglichen ortsüblichen Bekanntmachung in den Städten Leipzig und Markkleeberg informiert. Sie hat außerdem

mit Schreiben vom 02.04.2009 insgesamt 93 Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Auslegung der Planunterlagen sowie den Inhalt der diesbezüglichen ortsüblichen Bekanntmachung informiert. Zur Information hat sie ihnen außerdem vier nicht zu den Planunterlagen gehörende Spurpläne von Teilen der plangegegenständlichen Streckenabschnitte übersandt. Es handelt sich um die sicherungstechnische Übersichtspläne Endzustand Abzweig Leipzig-Anger, Endzustand Bahnhof Leipzig-Stötteritz, Endzustand Bahnhof Leipzig-Connewitz (Blatt 1) und Endzustand Bahnhof Leipzig-Connewitz (Blatt 2). Alle Pläne tragen den Datumsvermerk 24.06.2008. Die beiden letztgenannten Pläne tragen darüber hinaus einen Änderungsvermerk "Blockteilung Str. 6362" vom 24.10.2008.

Es sind wiederum Stellungnahmen abgegeben und fristgerecht Einwendungen, darunter durch drei Eisenbahnverkehrsunternehmen, erhoben worden.

Die Landesdirektion hat jeweils nach Ablauf der Stellungnahme- und Einwendungsfristen die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie die Einwendungen an die Vorhabensträgerin übermittelt und dieser Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Vorhabensträgerin hat hiervon in Bezug auf die ursprüngliche Fassung der Planung und die erste Planänderung Gebrauch gemacht. Sie hat ihre schriftlichen Erwidern zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und zu den von Eisenbahnverkehrsunternehmen erhobenen Einwendungen mit Schreiben vom 29.09.2009 vorgelegt. Die schriftlichen Erwidern auf die übrigen Einwendungen hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 08.10.2009 vorgelegt.

Die zur Planung in ihrer ursprünglichen und in ihrer durch die erste Planänderung gewonnenen Gestalt von den angehörten Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen und die innerhalb der Einwendungsfristen erhobenen Einwendungen sind in der Zeit vom 30.10. bis 06.11.2009 mit der Vorhabensträgerin, den Einwendern, den Betroffenen sowie den Behörden und den sonstigen Trägern öffentlicher Belange erörtert worden.

Neben der Vorhabensträgerin sind die Einwender einschließlich der drei Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sich gegen die Planung gewandt hatten, sowie die Träger öffentlicher Belange, die Stellungnahmen zur Planung abgegeben hatten, unter Übersendung der ihren Vortrag betreffenden schriftlichen Erwidern der Vorhabensträgerin zuvor schriftlich mit Schreiben vom 01., 02., 08., 09. bzw. 12.10.2009 von dem Erörterungstermin benachrichtigt worden. Der Termin ist darüber hinaus auf Veranlassung der Landesdirektion im Sächsischen Amtsblatt Nr. 42/2009 vom 15.10.2009, in der Leipziger Volkszeitung, Stadtausgabe Leipzig vom 17./18.10.2009, im Amtsblatt der Stadt Leipzig Nr. 19/2009 vom 10.10.2009 sowie durch Aushang in der Stadt Markkleeberg vom 14.10. bis 09.11.2009 in insgesamt 12 Schaukästen bekannt ge-

macht worden. Die Stadt Markkleeberg hat außerdem eine Veröffentlichung in den Markkleeberger Nachrichten (Amts- und Mitteilungsblatt der Großen Kreisstadt Markkleeberg (Landkreis Leipzig)) Nr. 11/2009 vom 30.10.2009 vorgenommen.

Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 29.03.2010 erneut geänderte Planunterlagen sowie - zur Information - ein schalltechnisches Gutachten über die vom baubedingten Eisenbahnumleitungsverkehr auf der Strecke 6379 voraussichtlich herrührenden Lärmimmissionen zum Zwecke der Auslegung sowie der Anhörung von Trägern öffentlicher Belange übergeben (2. Planänderung).

Die Landesdirektion hat den in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt ausgewählten Trägern öffentlicher Belange (Städte Leipzig und Markkleeberg, Landkreis Leipziger Land und Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig) die Unterlagen mit Schreiben vom 30.03.2010 unter Fristsetzung für die Abgabe einer Stellungnahme bis zum 20.05.2010 übersandt.

Die Landesdirektion hat außerdem mit Schreiben vom 30.03.2010 die Auslegung der Unterlagen in den Städten Leipzig und Markkleeberg und die diesbezügliche vorherige ortsübliche Bekanntmachung veranlasst. Die Planunterlagen haben in den genannten Städten in der Zeit vom 07.04. bis 06.05.2010 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung war zuvor - entsprechend den Bekanntmachungssatzungen der beiden Städte - in der Stadt Leipzig im Leipziger Amtsblatt Nr. 7/2010 vom 03.04.2010 und in der Stadt Markkleeberg durch Aushang in insgesamt 12 Schaukästen vom 30.03. bis 26.05.2010 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Im Zuge der Bekanntmachungen war darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 20.05.2010, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Leipzig bzw. der Stadt Markkleeberg oder bei der Landesdirektion erhoben werden können und dass Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind.

Es sind Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben worden.

Die Vorhabensträgerin hat sich mit Schreiben vom 12.07.2010 zu den an sie übergebenen Stellungnahmen und Einwendungen zur zweiten Planänderung geäußert.

Die Landesdirektion hat in Anwendung von § 18a Nr. 5 AEG auf eine Erörterung der zur zweiten Planänderung im Jahre 2010 rechtzeitig erhobenen Einwendungen und von den Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen verzichtet.

Am 28.10.2010 gingen die abschließende Stellungnahme und der Verwaltungsvorgang der Landesdirektion beim Eisenbahn-Bundesamt ein. Die Landesdirektion hält das

Vorhaben für planfeststellungsfähig.

Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 03.02.2011 erneut geänderte Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht (3. Planänderung). Die Änderungen beinhalten Zusagen aus dem Anhörungsverfahren und betreffen die Lagepläne (Blatt 19: Entfall Böschungstreppe, Blatt 25: Entfall Fußgängerüberweg), die Bauwerkspläne der Eisenbahnüberführung Rathausstraße (Blatt 2 bis 4: Sicherung Telekommunikationskabel), das Bauwerksverzeichnis (Nr. 18.3: bauzeitlich bzw. endgültige Umverlegung Telekommunikationskabel, Nr. 18.33: Telekommunikationskabel in 4 Zügen vorhanden, Nr. 18.177: Sicherung Telekommunikationskabel, Nr. 18.178: Sicherung und bei Erfordernis Umverlegung Niederspannungsstromkabel, Nr. 18.179 Sicherung Trinkwasserleitung, Nr. 18.180: Sicherung der Leitungstrasse Trinkwasserleitung, Nr. 18.181: Sicherung Regenwasserleitung), das Grunderwerbsverzeichnis (Nr. 5.01: Grunddienstbarkeit Trinkwasserleitung auf dem Flurstück 474/13, Nr. 25.02: Reduzierung Grunddienstbarkeit auf dem Flurstück 151/8), die Grunderwerbspläne (Blatt 5 und 6: Grunddienstbarkeit Trinkwasserleitung auf dem Flurstück 474/13, Blatt 25: Reduzierung Grunddienstbarkeit auf dem Flurstück 151/8) und die Leitungslagepläne (Blatt 4: Telekommunikationskabel in 4 Zügen, Blatt 18: Sicherung Telekommunikationskabel, Blatt 20 und 21: Ergänzung Telekommunikationstrasse, Blatt 22: Sicherung Niederspannungsstromkabel, Trinkwasserleitung und Leitungstrasse Trinkwasserleitung, Blatt 25: Sicherung Regenwasserleitung).

Die schriftliche Zustimmung des Eigentümers des Flurstücks 474/13 ist am 27.04.2011 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen. Die anderen Änderungen erzeugen keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten. Auf eine erneute Anhörung konnte deshalb verzichtet werden.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

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

Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung 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. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-

rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Für den (Neu-)Bau von Eisenbahnschienenwegen einschließlich der dazugehörigen Betriebsanlagen besteht nach Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 UVPG die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, die Verpflichtung zur Durchführung einer erneuten Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalles im Sinne des § 3 c Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 UVPG ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Für die vorliegend plangegegenständliche Änderung von Schienenwegen kann nach erfolgter Einzelfallvorprüfung im Sinne der oben genannten Vorschrift - unter Beachtung der in Anlage 2 zum UVPG niedergelegten Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalles - nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass sie erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Prüfung umfasst nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der Wechselwirkungen zwischen jenen Schutzgütern. Die nach § 2 Abs. 1 Satz 3 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 UVPG notwendige Einbeziehung der Öffentlichkeit ist im Zuge des Anhörungsverfahrens erfolgt.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Die Netzergänzenden Maßnahmen zum City-Tunnel Leipzig umfassen die Änderung von Gleisen und Weichen, die Änderung von vier Eisenbahnüberführungen, den Bau einer Fußgängerbrücke, den Bau von Stütz- und Lärmschutzwänden, den Bau und die Änderung von Personenverkehrsanlagen sowie die Umrüstung der technischen Stre-

ckenausrüstung zwischen Engelsdorf und Gaschwitz. Im Ergebnis eines Scoping-Verfahrens wurde folgender Untersuchungsraum auf beiden Seiten der Trasse festgelegt:

Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit	200 m
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	200 m
Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft	100 m
Kulturgüter und sonstige Sachgüter	100 m
einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	

Im Bereich der Bahnhöfe und Haltepunkte Anger-Crottendorf, Stötteritz/Völkerschlachtdenkmal, Connewitz, Markkleeberg-Nord, Markkleeberg und Markkleeberg-Großstädteln wurde der Untersuchungsraum verdoppelt.

B.3.2.2 Darstellung der Umweltauswirkungen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die nach § 11 UVPG erforderliche zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung oder zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren Eingriffen wie folgt erarbeitet:

Schutzgut Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Anlagebedingt kommt es zur Überbauung von Kleingärten. Diese werden teilweise wieder hergestellt. Es verbleibt ein Verlust von Flächen für die Erholung. Dieser kann teilweise durch Aufwertung von Flächen für die Erholung ausgeglichen werden.

Betriebsbedingt kommt es zu Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen. Durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sowie technische Vorkehrungen, Nachmessungen nach Inbetriebnahme und Umsetzung von Erschütterungsschutzmaßnahmen bei Bedarf werden die Beeinträchtigungen vollständig kompensiert.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen für Flächenverluste, die der Erholung von Menschen dienen, verbleibenden Auswirkungen werden durch die Entwicklung dorfspezifischer Biotopmosaiken entlang der Pleiße und der Mühlpleiße (Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland in der Pleißeau, Entwicklung von Auwald in der Pleißeau) kompensiert.

Schutzgut Tiere

Baubedingt kommt es zur Beeinträchtigung des Fischotters in seinem Migrationskorridor, zur potenziellen Zerstörung von Laichstätten der Kreuz- und Wechselkröte, zur potenziellen Störung und Verlust von Tierlebensräumen besonders oder streng geschützter Arten sowie zur potentiellen Zerstörung von Brutstätten besonders oder streng ge-

geschützter Vogelarten durch Gehölzfällungen. Durch den Bau der Einleitstellen in Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße außerhalb der Dämmerungs- und Nachtstunden, den Schutz potenzieller Laichstätten (Überwinterungshabitate) durch Bauzeitenbegrenzung, den Abriss von Gebäuden im Winterhalbjahr sowie Verschließen von Spalten bzw. Nischen im Bereich der außerhalb dieses Zeitraumes abzureißenden bzw. umzubauenden Bauwerke (vor Beginn der Baumaßnahme) sowie die Beschränkung der Gehölzfällungen auf den Zeitraum 1. Oktober bis 15. Februar werden die Beeinträchtigungen weitestgehend kompensiert.

Anlagebedingt kommt es ebenfalls zu potenziellen Störung und Verlust von Tierlebensräumen besonders oder streng geschützter Arten. Durch den Abriss von Gebäuden im Winterhalbjahr und das Verschließen von Spalten bzw. Nischen im Bereich der außerhalb dieses Zeitraumes abzureißenden bzw. umzubauenden Bauwerke (vor Beginn der Baumaßnahme) werden die Beeinträchtigungen geringfügig kompensiert. Durch die CEF-Maßnahme kann die potenzielle Störung von Zauneidechse, Steinschmätzer und Haubenlerche vermindert werden. Es verbleibt ein Teilverlust von Lebensräumen der blauflügeligen Sandschrecke durch Gleisreaktivierung. Dieser Teilverlust kann durch die Anlage von Ruderalfluren durch Deaktivierung von Gleisbereichen ausgeglichen werden.

Betriebsbedingt besteht die Gefahr des Einwanderns wildlebender Tierarten (Fischotter u. a.) in die Einleitungsrohre der Entwässerungsanlage (Individuenverlust). Durch den Einbau von Kleintierschutzgittern wird die Beeinträchtigung verhindert.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch die Entwicklung bzw. Anreicherung von Lebensräumen in den bebauten Gebieten entlang der Bahnstrecke (Anlage von Obstwiesen, Entwicklung von Laubwald, Anlage von Baumreihen und Einzelbaumpflanzungen) sowie die Entwicklung standortspezifischer Lebensräume an Gewässern, Feuchtbiotopen und Gräben (Umwandlung von intensiv genutztem Grünland in extensiv genutztes Grünland und Anlage von Ufergehölzen bzw. Renaturierung von Fließgewässerabschnitten im Bereich des Leinegrabens) kompensiert.

Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingt kommt es zu Verlust, Beeinträchtigung bzw. Verkleinerung von Biotopräumen durch Gehölzfällungen. Durch die Errichtung von Schutzzäunen bzw. Einzelbaumschutz zur Begrenzung des Baufeldes wird die Beeinträchtigung gemindert. Es verbleibt ein Verlust, eine Beeinträchtigung bzw. Verkleinerung von Biotopräumen. Der temporäre Verlust von Ruderal- und Staudenfluren kann ausgeglichen werden. Der Verlust von Gehölzen (Feldgehölz, Baumgruppe mit ruderalem Saum) kann teilweise

auf den Bahnböschungen, Regenrückhaltebecken und Baustelleneinrichtungsflächen ausgeglichen werden.

Anlagebedingt kommt es ebenfalls zu Verlust, Beeinträchtigung bzw. Verkleinerung von Biotopräumen. Durch die möglichst geringe Neuversiegelung bzw. geringere Beanspruchung von mittel bis sehr hoch bedeutsamen Biotopen in der Ausführungsplanung werden die Beeinträchtigungen gemindert. Es verbleibt ein Verlust, eine Beeinträchtigung bzw. Verkleinerung von Biotopräumen. Der temporäre Verlust von Ruderal- und Staudenfluren kann ausgeglichen werden. Der Verlust von Gehölzen (Feldgehölz, Baumgruppe mit ruderalem Saum) kann teilweise auf den Bahnböschungen, Regenrückhaltebecken und Baustelleneinrichtungsflächen ausgeglichen werden.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch die Erhaltung bzw. Entwicklung dorfspezifischer Biotopmosaike entlang der Pleiße und der Mühlpleiße (Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland in der Pleißeau, Entwicklung von Auwald in der Pleißeau) sowie die Erhaltung bzw. Entwicklung von Trockenbiotopen, Ruderafluren und Gehölzen entlang der Bahnstrecke (Anlage von linearen und flächigen Gehölzstrukturen, Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland, Sukzession) kompensiert.

Schutzgut Boden

Baubedingt kommt es zum temporären Verlust von biologisch aktiver Bodenfläche. Durch die möglichst geringe Beanspruchung von bedeutsamen Böden wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden. Es verbleibt ein temporärer Verlust von biologisch aktiver Bodenfläche. Dieser kann teilweise durch Entsiegelung ausgeglichen werden.

Anlagebedingt kommt es zu Bodenverdichtungen und -verlagerungen. Durch flächensparende Bauweise, Reduzierung von Abgrabungen (Einschnittstiefe) und Aufschüttungen (Böschungshöhe) wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden. Es verbleibt eine Bodenverdichtung und Bodenverlagerung. Diese kann teilweise durch Abtrag des Oberbodens auf allen Auftrags- und Abtragsflächen und separate Zwischenlagerung sowie Rekultivierung des Bodens auf allen temporären Bauflächen nach Abschluss der Baumaßnahmen ausgeglichen werden.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch die Rekultivierung der Flächen kompensiert.

Schutzgut Wasser

Anlagebedingt kommt es zur Verringerung der Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung durch Überbauung von freien Bodenflächen (Oberleitungsmasten, Bahnsteige, Lärmschutzwände), Ableitung von Niederschlagswasser und Einbau einer Pla-

numsschutzschicht. Durch die möglichst geringe Neuversiegelung bzw. geringere Flächenbeanspruchung sowie die Anlage von Versickerungsbecken und -anlagen wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden. Es verbleibt eine Verringerung der Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung durch Überbauung von freien Bodenflächen. Diese wird teilweise durch Entsiegelung ausgeglichen.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch den Rückbau von Versiegelungen kompensiert.

Schutzgut Klima und Luft

Baubedingt kommt es zur Einschränkung der Luftregeneration durch Verlust klimarelevanter Gehölzbestände entlang der Bahntrasse durch Baustelleneinrichtungsflächen. Durch die Verringerung der bauzeitlichen Inanspruchnahme von Gehölzflächen auf ein Mindestmaß wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden. Es verbleibt ein Verlust klimarelevanter Gehölzbestände entlang der Bahntrasse. Dieser wird teilweise durch Neupflanzung von Gehölzen ausgeglichen.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch die Erhaltung bzw. Entwicklung von Trockenbiotopen, Ruderalfluren und Gehölzen entlang der Bahnstrecke (Anlage von linearen und flächigen Gehölzstrukturen, Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland, Sukzession) kompensiert.

Schutzgut Landschaft

Baubedingt kommt es zum Verlust landschaftsbildprägender Strukturen durch Einrichtung von Baustelleneinrichtungsflächen. Durch die Vermeidung von Verlusten landschaftsbildprägender Strukturelemente in der Planungsphase sowie die landschaftliche Neueinbindung des Vorhabens in die Umgebung durch geeignete Bepflanzung wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden bzw. kompensiert. Es verbleibt ein Verlust landschaftsbildprägender Strukturen. Dieser wird teilweise durch Neupflanzung landschaftsbildprägender Strukturen ausgeglichen.

Anlagebedingt kommt es ebenfalls zum Verlust landschaftsbildprägender Strukturen aufgrund der Neugestaltung von Böschungen, Gräben und Lärmschutzwänden sowie Flächenbeanspruchung durch Entwässerungsanlagen, Regenrückhaltebecken und Böschungen sowie zur Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch die Anlage von Schallschutzwänden. Durch die Vermeidung von Verlusten landschaftsbildprägender Strukturelemente in der Planungsphase sowie die farbige Gestaltung der Schallschutzwände in Naturtönen wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden bzw. kompensiert. Es verbleibt ein Verlust landschaftsbildprägender Strukturen. Dieser wird teilweise durch Neupflanzung landschaftsbildprägender Strukturen ausgeglichen.

Die nach den Ausgleichsmaßnahmen verbleibenden Auswirkungen werden durch die Erhaltung bzw. Entwicklung von Trockenbiotopen, Ruderalfluren und Gehölzen entlang der Bahnstrecke (Anlage von linearen und flächigen Gehölzstrukturen, Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland, Sukzession) kompensiert.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Anlagebedingt kommt es zur optischen Überformung bzw. Verlust von Kulturdenkmälern durch Neugestaltung von Eisenbahnüberführungen bzw. Bahnhöfen und Haltepunkten. Durch den weitgehenden Erhalt denkmalgeschützter Strukturen sowie denkmalgerechte Umgestaltung der Gebäude und Bauwerke in enger Abstimmung mit den Denkmalbehörden wird die Beeinträchtigung teilweise vermieden. Es verbleibt ein nicht ausgleichbarer Verlust von Kulturdenkmälern (Bahnsteige im Bahnhof Leipzig-Stötteritz und im Haltepunkt Markkleeberg, Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße, Bahnhof Leipzig-Connewitz, Eisenbahnüberführung Rathausstraße).

Betriebsbedingt kommt es gegebenenfalls zu Beeinträchtigungen von Baudenkmalen durch Erschütterungen. Durch Nachmessungen nach Inbetriebnahme und Umsetzung von Erschütterungsschutzmaßnahmen bei Bedarf werden die Beeinträchtigungen vollständig kompensiert.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Es kommt zu keinen erheblichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Das Vorhaben ist umweltverträglich. Zur Begründung wird auf die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen und auf die nachfolgenden Punkte B.4.4 bis B.4.7 verwiesen. Die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens stehen seiner Zulässigkeit im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und Satz 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze nicht entgegen.

Das Vorhaben ist zwar mit erheblichen Auswirkungen für alle Schutzgüter im Sinne von § 2 Abs. 1 UVPG verbunden. Es werden jedoch Vermeidungs-, Minderungs- und Schutzmaßnahmen ergriffen, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen bzw. kompensiert.

Soweit trotz Einhaltung der Schutzmaßnahmen für mehrere besonders bzw. streng geschützte Arten - Zauneidechse, Steinschmätzer und Haubenlerche - erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können, werden CEF-Maßnahmen zur Vermeidung einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population (Schaffung von Ersatzhabitaten) ergriffen.

Im Übrigen wird auf die im Punkt B.4.4.3 getroffene Wertung der artenschutzrechtli-

chen Zulässigkeit des Vorhabens sowie auf den Punkt B.4.4.1 verwiesen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die beiden vom Vorhaben berührten NATURA-2000-Gebiete haben ergeben, dass das Vorhaben mit den für die Gebiete geltenden Erhaltungszielen verträglich ist. Ergänzend wird auf die Punkte B.4.4.2.1 und B.4.4.2.2 verwiesen.

"Nicht ausgleichbar" sind hinsichtlich des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter Teilverluste von Kulturdenkmalen im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofes Leipzig-Stötteritz einschließlich des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße und dem Umbau des Haltepunktes Markkleeberg. Ein solcher Ausgleich ist jedoch auch nicht erforderlich, vgl. B.4.14.

Ergänzend wird auf Punkt B.4.3 verwiesen.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung

B.4.1 Planrechtfertigung

Derzeit verfügt die Stadt Leipzig mit S-Bahn, Straßenbahn und Bus über drei unterschiedliche und nur unzureichend vernetzte öffentliche Verkehrsmittel, die teilweise auch der Anbindung des Leipziger Umlandes dienen.

Die S-Bahn verkehrt überwiegend auf dem historisch entstandenen Leipziger Eisenbahnnetz. Dieses Netz umschließt die Innenstadt herzförmig in einem weiten Bogen und zwingt auf dem Hauptbahnhof zu einem Fahrtrichtungswechsel. Somit nimmt die S-Bahn im innerstädtischen Verkehr nur eine untergeordnete Rolle ein.

Das Stadtgebiet wird im Wesentlichen durch Straßenbahnen erschlossen. Allerdings fehlt eine leistungsfähige Anbindung an das unmittelbare Stadtzentrum mit dem Markt.

Die wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Gegebenheiten und Entwicklungen des Ballungsraumes Leipzig mit der in den letzten 15 Jahren eingetretenen Dynamik erfordern eine effektive, leistungs- und entwicklungsfähige Verkehrsinfrastruktur sowie ein attraktives und zuverlässiges Nahverkehrskonzept, das die Region direkt an die Leipziger Innenstadt anschließt. Durch spürbare Angebotsverbesserung soll eine signifikante Veränderung zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden. Das Kernstück dieser neuen Verkehrsinfrastruktur bildet der City-Tunnel Leipzig als Verbindung zwischen den beiden Kopfbahnhöfen Leipzig Hauptbahnhof und Bayerischer Bahnhof. Zur vollständigen Umsetzung des neuen Linienkonzepts für den Ballungsraum Leipzig bedarf es darüber hinaus aber auch einer Anpassung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur im südlichen Zulaufbereich des City-Tunnels.

Im Rahmen des Bauvorhabens wird eine leistungsfähige, in hohem Maße verfügbare und an die Bedürfnisse des in dichter Taktfolge betriebenen S-Bahnverkehrs ange-

passte Infrastruktur im Anschluss an die Tunnelstrecke geschaffen. Diese Infrastruktur berücksichtigt den Schienenpersonenfernverkehr und den Güterverkehr. Bei Beibehaltung der bisherigen Infrastruktur im Anschluss an die Südausfahrt des City-Tunnels wäre es notwendig, dass die S-Bahnzüge zum Erreichen der vorhandenen Bahnsteiganlagen die Strecken 6375 und 6377 in Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz kreuzen, oder die Strecke 6377 bis Gaschwitz im Mischverkehr mit den Güterzügen befahren. Auch in Richtung Norden wäre es infolge fehlender Überleitverbindungen notwendig, dass die S-Bahnzüge die Strecke 6375 im Abschnitt zwischen Leipzig-Stötteritz und Abzweig Leipzig-Tabakmühle im Mischverkehr mit Güterzügen befahren. Sowohl das Kreuzen der Güterzugtrassen als auch der Mischverkehr würden sich negativ auf die Leistungsfähigkeit der Strecken auswirken. Eine im S-Bahnverkehr angestrebte dichte Zugfolge und hohe Pünktlichkeit würde nicht erreicht werden. Die fehlenden Weichenverbindungen würden eine Andienung des derzeitigen Haltepunktes Leipzig-Völkerschlachtdenkmal an der Strecke 6361 aus Richtung City-Tunnel nicht mehr ermöglichen. Aus diesem Grund ist die mit den Netzergänzenden Maßnahmen vorgesehene Entflechtung der Güterverkehre vom Personenverkehr im besonders stark beanspruchten Abschnitt zwischen Leipzig-Stötteritz und Gaschwitz erforderlich.

Das neue Konzept für den Schienenpersonennahverkehr sieht in Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz das Aus- und Einsetzen sowie Wenden von S-Bahnzügen vor. Die vorhandene Infrastruktur verfügt nicht über die hierzu erforderlichen Gleisanlagen, so dass auch in diesem Punkt die mit den Netzergänzenden Maßnahmen geplanten Neubauten der jeweils dreigleisigen Bahnsteiganlagen und Weichenverbindungen an den Strecken 6375 und 6377 in Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz erforderlich sind.

Durch den Wegfall des Abzweiges Leipzig-Tabakmühle wird in diesem Bereich der Bogenradius aufgeweitet. In Verbindung mit den zwischen Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Völkerschlachtdenkmal ohnehin für die Bahnsteigneubauten erforderlichen Gleislageänderungen und einer Erneuerung des Tief- und Oberbaus kann die Geschwindigkeit von derzeit 60 km/h auf 80 km/h für den zukünftigen S-Bahnverkehr angehoben und damit an die Geschwindigkeit im Tunnelbereich angepasst werden.

Alle Änderungen der Gleis- und Weichenlage im Bereich der Strecke 6377 erfolgen im Abschnitt zwischen der Planfeststellungsgrenze City-Tunnel und Leipzig-Connewitz für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h und in der weiteren Fortsetzung bis Gaschwitz für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 160 km/h. Damit werden die Voraussetzungen für eine schnelle Verbindung in das südliche Umland für den S-Bahn- und Schienenpersonenfernverkehr geschaffen. Gleichzeitig wird damit dem im Bundeschienenwegeausbaugesetz gesetzlich verankerten Ausbaubedarf für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden im Abschnitt zwischen der Plan-

feststellungsgrenze City-Tunnel und Gaschwitz entsprochen.

Mit dem Vorhaben werden die im Südbereich außerhalb des City-Tunnels geplanten S-Bahnstationen an die Standards und Bedürfnisse des S-Bahnverkehrs angepasst. Hierzu gehören kurze Zugangs- und Umsteigewege zu anderen Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs, eine behindertengerechte, übersichtliche, funktionale Ausstattung, einheitliche Bahnsteighöhen und -längen sowie ein einheitliches Erscheinungsbild in der Bahnsteigmöblierung, Bahnsteigbeleuchtung sowie beim Informations- und Wegeleitsystem.

Durch den Neubau des Haltepunkts Leipzig-Völkerschlachtdenkmal an den Gleisen der Strecke 6377 wird gewährleistet, dass dieser insbesondere auch für den Tourismus wichtige Haltepunkt auch nach Inbetriebnahme des City-Tunnels angedient werden kann.

Durch den Neubau des Haltepunkts Markkleeberg-Nord wird für den gesamten nördlichen Stadtraum von Markkleeberg die Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr wesentlich verbessert. Es wird damit einer im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Leipzig enthaltenen Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur entsprochen.

Das Vorhaben dient der Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, der Verkürzung von Transportzeiten, der Verbesserung des Beförderungskomforts und damit der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs.

Das Vorhaben ist im fachplanungsrechtlichen Sinne gerechtfertigt, das heißt im Sinne der hierfür in der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien "vernünftigerweise geboten" (siehe unter anderem BVerwGE 48, 56, 60). Seine Verwirklichung liegt im öffentlichen Interesse. Die mit der Planung verfolgten Ziele entsprechen der in § 1 Abs. 1 Satz 1 AEG normierten Zielstellung des Gesetzes, einen sicheren Eisenbahnbetrieb und ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene zu gewährleisten sowie einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb beim Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen sicherzustellen.

B.4.2 Belange der Raumordnung und Landesplanung

Landesdirektion Leipzig, Referat 37: Die höhere Raumordnungsbehörde hat mit Schreiben vom 19.06.2008 ausgeführt, das Vorhaben werde durch das Ziel 1.2 des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr für den Freistaat Sachsen, das Ziel 10.6 des Landesentwicklungsplanes und das Ziel 6.1.2.8 des Regionalplanes Westsachsen unterstützt. Die Fortschreibung des Regionalplanes verankere den City-Tunnel einschließlich seiner Zulaufstrecken im Ziel 10.3.2. Die geplante Stilllegung der östlichen Einfahrt des Leipziger Hauptbahnhofes von Stötteritz aus, der Wegfall von Parallelglei-

sen zwischen Stötteritz und Connewitz und die Osteinführung der S-Bahn aus Richtung Wurzen über eine höhengleiche Verbindung (6363/6369) über den Verschiebebahnhof Engelsdorf und die dortigen Gütergleise (6369 und 6375) bedeute eine Kapazitätsverringering. Im Erläuterungsbericht sei das Betriebskonzept zwar beschrieben, die Kapazitätsanpassung werde aber nicht gesondert begründet. Bei der langlebigen und nur aufwendig veränderbaren Eisenbahninfrastruktur müsse die Möglichkeit offengehalten werden, im Falle von Verkehrszuwachs auch andere als die aktuell angestrebten Betriebsprogramme durchzuführen. Die Kapazitätsanpassungen könnten bei betrieblichen Engpässen zur Beeinträchtigung der Verkehrsqualität führen (keine Nutzbarkeit des City-Tunnels für Güterverkehr, Zwang zum elektrischen Betrieb, eventuelle Interferenz von Nah-, Fern- und Güterverkehr im Bereich Engelsdorf). Auch gehe die im Ziel Z 10.6 des Landesentwicklungsplanes verankerte raumordnerische Entwicklungsoption über die aktuellen Planungen hinaus.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Der mit dem City-Tunnel erfolgende Lückenschluss zwischen Hauptbahnhof und Bayrischem Bahnhof führt zu einer deutlichen Kapazitätserweiterung und einer Verlagerung von ca. 60 % des Schienenpersonennahverkehrs auf die Tunnelstrecke, was wegen des dadurch erfolgenden Verkehrsrückganges in anderen Bereichen Kapazitätsanpassungen ermöglicht. Die Netzergänzungs- und tangierenden Maßnahmen zum City-Tunnel stellen sicher, dass die Zu- und Ablaufstrecken verkehrlich und kapazitiv den Anforderungen des neuen Schienenpersonennahverkehrsnetzes gerecht werden.

Für den südlichen Teil des Bauvorhabens zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz liegt folgende Kapazitätsberechnung vor. Die heute vorhandenen vier Streckengleise werden auf drei reduziert. Gleichzeitig findet ein Funktionstausch zwischen beiden Strecken statt. Die Reisezüge verkehren zukünftig auf der zweigleisigen Strecke 6377, die Güterzüge auf der dann eingleisigen Strecke 6362. Beide Strecken sind durch Überleitverbindungen in Leipzig-Connewitz und Gaschwitz flexibel nutzbar. In Folge der elektronischen Stellwerkstechnik und dichter Blockteilung gibt es auch kapazitätserhöhende Wirkungen.

Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm:	206 Züge/Tag
Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm mit Zuschlag 20%:	247 Züge/Tag
Belastung im zukünftigen Betriebsprogramm:	339 Züge/Tag
Belastung im zukünftigen Betriebsprogramm mit Zuschlag 20%:	407 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz - Gaschwitz gegenwärtig:	728 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz - Gaschwitz zukünftig:	673 Züge/Tag

Die Kapazitätsverringering beträgt 8 %. Somit handelt es sich nur um eine geringfügige Verringerung der Kapazität im betreffenden Abschnitt.

Regionaler Planungsverband Westsachsen: Der Regionale Planungsverband Westsachsen, hat ausgeführt, dass er aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken gegen die Planung habe. Sie entspreche den Zielen des Regionalplanes Westsachsen und berücksichtige angemessen dessen Grundsätze. Der Regionale Planungsverband bemerkt weiterhin, das Ziel Z 10.3.2 des Regionalplanes Westsachsen sehe neben dem City-Tunnel Leipzig als Kernelement des S-Bahn-Netzes im Großraum Leipzig/Halle Netzergänzungsmaßnahmen wie den Bau zusätzlicher Zugangsstellen und den Bau des Verbindungsbogens Leipzig-Stötteritz - Paunsdorf - Engelsdorf vor.

Entscheidung: Der Hinweis zum Verbindungsbogen wird zurückgewiesen. Er liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenzen und ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

B.4.3 Belange der Umweltverträglichkeitsprüfung

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat ausgeführt, die in der Umweltverträglichkeitsprüfung enthaltenen Angaben zum Baugrund sowie zu erwartenden Grundwasserständen und Grundwasserbeschaffenheiten seien nicht standortkonkret und daher nicht geeignet, die in der Planunterlage 10 (Wasserrechtliche Unterlagen) als Quelle erwähnten Baugrundgutachten (U8 bis U13) zu ersetzen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. In der Entwurfsplanung ist für den gesamten Planungsbereich ein vollständiges Baugrundgutachten erstellt worden, das aufgrund seines Umfangs nur auszugsweise in die Planunterlagen übernommen worden ist. Es enthält unter anderem die notwendigen Angaben zur Stahl- und Betonaggressivität von Bauwerken. Alle unterirdischen Anlagen zur Rückhaltung von auf den Bahnkörpern anfallendem Niederschlagswasser werden entsprechend dem Stand der Technik, z. B. gemäß den Richtlinien und Merkblättern der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA), dicht ausgeführt. Im Rahmen der 1. Planänderung ist die Umweltverträglichkeitsstudie um Aussagen hinsichtlich bau- (Wasserhaltungen) und betriebsbedingter (Schadstoffimmissionen) Auswirkungen auf das Grundwasser ergänzt worden.

Auf den Abschnitt 4.3.4 der Umweltverträglichkeitsstudie (Seite 117, 118) wird verwiesen. Vom Vorliegen standortkonkreter Kenntnisse über den Baugrund einschließlich erwartbarer Grundwasserstände und Grundwasserbeschaffenheiten bei der Vorhabensträgerin kann im Übrigen ausgegangen werden. Im Unterlagenverzeichnis der Planunterlage 10 (Wasserrechtliche Unterlagen) sind insgesamt sechs Baugrundgutachten aufgeführt (Nr. U8 bis U13), welche im Abschnitt 3.2 (Grundwasserverhältnisse) der Planunterlage 10 unter Verweis auf die diesbezüglichen näheren textlichen Aussagen im Abschnitt 2.3.4.3 der Umweltverträglichkeitsstudie (Seite 72) als Erkenntnisquellen angegeben werden. Hinsichtlich weiterer wasserrechtlicher Aspekte wird auf

den Punkt B.4.6 verwiesen.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat das Fehlen detaillierter Darstellungen zu Bauablauf und Bauzeiten im Hinblick auf in der Planung angesprochenen Sonntags- und Nachtarbeitsbedarf gerügt. Für jede diesbezügliche Aktivität sei eine gesonderte Zulassung bei der Stadt Leipzig zu beantragen.

Die Stadt Leipzig hat schutzgutbezogen differenzierend Rügen gegen die Umweltverträglichkeitsstudie erhoben. Die Aussagen über die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Menschen seien zu pauschal. Insoweit seien auch Umleitungsstrecken und soziale bzw. besonders schützenswerte Einrichtungen zu berücksichtigen.

Die Stadt Leipzig hat Ermittlungs- und Konkretisierungsdefizite in Bezug auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt gerügt und gab Hinweise in Bezug auf das Schutzgut Boden. Die Stadt Leipzig hat gerügt, die Umweltverträglichkeitsstudie enthalte keine Betrachtung über Auswirkungen baubedingter Grundwasserabsenkungen. Die Stadt Leipzig kritisierte die Gliederung der Umweltverträglichkeitsstudie im Hinblick auf die Schutzgüter Klima und Luft. Die Stadt Leipzig gab Gliederungshinweise in Bezug auf Schutzgebiete. Die Aussagen über Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern seien nicht vorhaben- und standortbezogen.

Entscheidung: Zu den bauzeitlichen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die Entscheidung in Punkt B.4.5. verwiesen. Auch die übrigen Bedenken der Stadt Leipzig sind unbegründet und werden zurückgewiesen.

Die Auswirkungen auf den Menschen in Bezug auf Lärm, Gerüche und Erschütterungen als wesentliche UVP-relevante menschliche Wohlbefindenskriterien sind in die überarbeiteten Planunterlagen 14 (Schallgutachten) und 15 (Erschütterungstechnische Untersuchung) und in die Ergebnisse der Auswirkungsbetrachtungen der Umweltverträglichkeitsstudie eingegangen. Für den Umleitungsverkehr steht das öffentliche Straßennetz zur Verfügung. Besonders schützenswerte bzw. soziale Einrichtungen sind ausweislich der Pläne 7 und 12 der Umweltverträglichkeitsstudie erfasst und in die Auswirkungsbetrachtung einbezogen worden.

Eine Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie ist daher nicht erforderlich. Hinsichtlich baubedingter Lärmimmissionen wird auf Nebenbestimmung A.4.4 a) bis c), in Bezug auf umleitungsverkehrsbedingte Immissionen außerdem auf eigene Befugnisse der Stadt nach § 45 StVO sowie auf Punkt B.4.5 verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat eine Ergänzung der Umweltverträglichkeitsstudie um Aussagen zur biologischen Vielfalt sowie um eine Betrachtung zu baumfällungsbedingten Lebensraumverlusten (Tabelle alt: 49 bzw. neu: 56 der Umweltverträglichkeitsstudie)

vorgenommen. Hinsichtlich der befürchteten Fallenwirkung von Abwassereinleitbauwerken an der Pleiße und der Dölitzer Mühlpleiße für den Fischotter werden nunmehr Kleintierschutzgitter errichtet. Entgegen der Meinung der Stadt Leipzig sind auch die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf Vögel ausreichend untersucht worden.

Auch der Hinweis in Bezug auf das Schutzgut Boden ist erledigt. Der als einziges der benannten Objekte vom Vorhaben berührte Schmiermittelraum/Altölbunker in Stötteritz wird im Rahmen des geplanten Stellwerksabbruches unter Abschätzung und weiterer Berücksichtigung eines kontaminierten Bauschuttanteils zurückgebaut.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen auf den Seiten 116 und 117 der Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen. Die Kritik an der Gliederung der Umweltverträglichkeitsstudie wirft keinen Entscheidungsbedarf auf. Die Gliederungshinweise in Bezug auf Schutzgebiete hat die Vorhabensträgerin in der 1. Planänderung umgesetzt. Die Aussagen über Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind vorhaben- und standortbezogen, wie sich z. B. aus Tabelle 32 der Umweltverträglichkeitsstudie (Seite 95) und nachfolgenden Ausführungen zum besonders auswirkungsempfindlichen Leipziger Auwald (Seite 96, 97) ergibt.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. die Ansicht vertreten, dass der Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitsstudie auf die gesamte Strecke 6379 auszudehnen sei.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Gleisumbauten an der Strecke 6379 sind nur im Abschnitt zwischen km 8,483 und 8,835 im Zusammenhang mit der Änderung der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße geplant.

Über die in der Umweltverträglichkeitsstudie behandelten Streckenabschnitte hinaus bedürfen weitere Abschnitte der Strecke 6379 keiner Einbeziehung in die Umweltverträglichkeitsprüfung. Das UVPG stellt für die Regelung von UVP-Pflichten auf den Be-

griff des "Vorhabens" ab - § 1, § 2 Abs. 1 und Abs. 2 sowie § 3 UVPG. In den für Eisenbahnen einschlägigen Nummern 14.7 (Bau von Schienenwegen) und 14.8 (Bau von sonstigen Betriebsanlagen) der Anlage 1 zum UVPG wird auf Baumaßnahmen abgestellt, die allein eine Prüfpflicht auslösen. Die Planung sieht in den vom Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. thematisierten Streckenabschnitten jedoch keine Baumaßnahmen vor. Zur Begründung wird ergänzend auf die Punkte B.4.5, B.4.10 sowie B.4.16 verwiesen.

B.4.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

B.4.4.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Mit dem Vorhaben sind folgende Konflikte in Bezug auf Natur und Landschaft verbunden:

Schutzgut Biotope/Pflanzen

- K1 Bau- und anlagebedingter Verlust von Feldgehölzen und Baumgruppen auf Bahnböschungen und Baustelleneinrichtungsflächen sowie an Regenrückhaltebecken
- K2 Baubedingter Verlust von Gehölzen mit ruderalem Saum
- K3 Baubedingter Verlust von Ruderal- und Staudenfluren
- K4 Baubedingter Verlust von Einzelbäumen und Baumreihen (Straßenbäume in der Thonbergstraße)
- K5 Baubedingter Verlust von Hausgärten bzw. Gärten mit altem Baumbestand und Gehölzen
- K6 Baubedingter Verlust von Vorwald
- K7 Bau- und anlagebedingter Verlust von Grün- und Freiflächen, Kleingärten und Parkanlagen (Böschungen und Baustelleneinrichtungsflächen)
- K8 Bau- und anlagebedingter Verlust von Auwald (Gehölze sowie mesophiles Grünland); unter anderem: Baustelleneinrichtungsfläche an der Eisenbahnüberführung B2-Umgehungsstraße, Abwassereinleitungsstelle Pleiße

Schutzgut Tiere

- KT1 Verlust von Tierlebensräumen besonders und streng geschützter Arten (Zauneidechse, Steinschmätzer, Haubenlerche)
- KT2 Verlust von allgemeinen Tierlebensräumen und Leitstrukturen entlang der Bahnanlagen durch den bau- und anlagebedingten Verlust von bahnbegleitenden Gehölzstrukturen, Wald, sowie Ruderal- und Staudenfluren

KT3 Baubedingte (temporäre) Störeffekte (Lärm, visuelle Reize, Schadstoffe) - temporäre Verdrängungswirkung auf lärmempfindliche Tierarten

Schutzgüter Boden, Wasser sowie Luft/Klima

KAV1 Anlagebedingter Verlust von Böden (Versiegelungen: Pfeiler, Gebäude, Bahnsteige, Lärmschutzwände, Bahnanlagen) einschließlich versiegelungsbedingter Beeinträchtigungen von Wasser, Luft und Klima

KAV2 Anlagebedingter Verlust von Versickerungsfunktionen des Bodens (Versiegelungen, Einbau von Planumsschutzschichten)

KA1 Bau- und anlagebedingter Verlust von klimawirksamen Gehölzstrukturen (ältere, breite Gehölzbestände auf den Bahnanlagen, Hecken, ältere Bäume, Waldbereiche usw.)

KA2 Baubedingte, temporäre Inanspruchnahme von Böden, baubedingte Luftschadstoff- und Staubemissionen, Gefahr von Stoffeinträgen in das Grundwasser

KA3 Zusätzliche anlagebedingte Niederschlagswassereinleitungen aus den Bahnanlagen in die Dölitzter Mühlpleiße und die Pleiße; damit verbunden: Gefahr von Verunreinigungen bei Leckagen

Schutzgut Landschaftsbild/Erholungsfunktion

KL1 Bau- und anlagebedingter Verlust landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen (betrifft Landschaftsbildeinheit 1 laut Bestands- und Konfliktplan), temporäre Bauverlärmung von Erholungsbereichen, zusätzliche technische Überprägung des Landschaftsbildes durch Bauwerke

KL2 Wie KL1 (betrifft Landschaftsbildeinheit 2 laut Bestands- und Konfliktplan)

KL3 Wie KL1 und KL2 (betrifft Landschaftsbildeinheit 3 laut Bestands- und Konfliktplan)

KL4 Wie KL1, KL2 und KL3 (betrifft Landschaftsbildeinheit 4 laut Bestands- und Konfliktplan)

Zur Vermeidung bzw. Minimierung der zu erwartenden planbedingten Beeinträchtigungen sind insgesamt folgende Schutzmaßnahmen geplant:

S1 Abtrag des - zwischenzeitlich separat zu lagernden - Oberbodens auf allen Auf- und Abtragsflächen

S2 Errichtung von Schutzzäunen und Einzelbaumschutz zur Baufeldbegrenzung

S3 Vornahme von Gebäuderückbaumaßnahmen im Winterhalbjahr (01.11. bis 15.03.), Verschließen von Spalten und Nischen im Bereich der außerhalb dieses

Zeitraumes zurück- oder umzubauenden Bauwerke (Besiedelungsvermeidung), außerdem laut Anbringung von Nistkästen in räumlicher Nähe zu den betroffenen Bauwerken

- S4 Bodenrekultivierung auf allen temporären Bauflächen nach Bauende
- S5 Besonderer Grundwasserschutz bei der Bauausführung
- S6 Schutz potentieller Laichstätten durch zeitliche Bautätigkeitsbegrenzung auf den Zeitraum vom 15.08. bis zum 30.03.
- S7 Schutz des Fischotters durch Bautätigkeitsbegrenzung auf Tageslichtzeiträume beim Einleitstellenbau (Dölitzer Mühlpleiße, Pleiße) - keine Bauarbeiten bei Nacht und Dämmerung; Vermeidung des Einwanderns wildlebender Tiere in die Einleitungsrohre durch Anbringung kleintiersicherer Schutzgitter

Zur Eingriffskompensation sind die nachfolgend aufgelisteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant.

- A1 Anlage linearer Gehölzstrukturen auf Bahnböschungen in dicht geschlossener Pflanzung
- A2 Anlage von Gehölzstrukturen auf Bahnböschungen in lockerer, gruppenartiger Pflanzung
- A3 Ansaat von Landschaftsrasen auf Restflächen von Bahnböschungen sowie den nicht mehr benötigten Baustelleneinrichtungsflächen innerhalb von Grün- und Freiflächen sowie Parkanlagen
- A4 Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland auf Restflächen von Bahnböschungen sowie den nicht mehr benötigten Baustelleneinrichtungsflächen
- A5 Sukzession - Aushagerung und anschließende einsaatlose Sukzessionsüberlassung einer Bahnanlagenfläche mit dem Ziel der Entwicklung standortgerechter Hochstauden- und Ruderalfluren als Teile von Insektenlebensräumen (nahe Haltepunkt Leipzig-Messegelände)
- A6 Ansaat und Entwicklung von mesophilem Grünland auf einer nicht mehr benötigten Baustelleneinrichtungsfläche in der Pleißebeue mit dem Ziel der Wiederherstellung des bisherigen Zustandes (nahe der Eisenbahnüberführungen Umgehungsstraße/B2/Pleiße)
- A7 Entsiegelungsmaßnahmen:

Rückbau von Gebäuden, Tunneln, Bahnsteigen, Treppenanlagen usw. auf Bahngelände,

aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig: Entsiegelung der Zufahrt zur Paußnitzbrücke, Entsiegelung am Staubecken Liebertwolkwitz, Entsiegelung einer Fläche am Leinegraben, Entsiegelung einer Freifläche in der Dölitzer Straße

- E1 Anlage einer Obstwiese und Extensivgrünlandentwicklung (nahe Bahnhof Leipzig-Stötteritz)
- E2 Entwicklung von Auwald durch Anpflanzung von Lindensprösslingen in der Pleißeau (nahe der Eisenbahnüberführungen Umgehungsstraße/B2/Pleiße)
- E3 Entwicklung von Laubwald - Maßnahmen aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig: Zufahrt zur Paußnitzbrücke - siehe auch Maßnahme A7 (Entwicklung von Auwald), Pappelbestände Probstheida (Umbau eines Pappel- und Robinienbestandes zu einem autochthonen Laubwald)
- E4 Anlage von Gehölzstrukturen an der Straße Zum Dölitzer Schacht - Maßnahme aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig (Ziel: Entwicklung einer Baum- und Strauchschicht auf ehemaligem Gärtnereigelände im Landschaftsschutzgebiet "Löbnig-Dölitz")
- E5 Anlage einer Baumreihe bzw. Einzelbaumpflanzungen - Maßnahmen aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig: Straßenbäume in der Riebeckstraße (Leipzig-Reudnitz, Leipzig-Thonberg), Straßenbäume in Leipzig-Stötteritz
- E6 Umwandlung intensiv genutzten Grünlandes in extensiv genutztes Grünland mit Anlage von Ufergehölzen bzw. der Renaturierung von Fließgewässerabschnitten des Leinegrabens (östlich von Leipzig-Dölitz-Dösen) - Maßnahme aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig (keine Darstellung in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen - nur im Übersichtslageplan, Blatt 1)
- E7 Entsiegelungsmaßnahmen und Anlage von Gehölzstrukturen (Wald) in der Benningstraße (Leipzig-Volkmarsdorf) - Maßnahme aus dem Kompensationsflächenpool der Stadt Leipzig
- CEF Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktionalität und Vermeidung der Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote; Bezug: Konflikt KT1 - Verlust von Tierlebensräumen besonders und streng geschützter Arten (Zauneidechse, Steinschmätzer, Haubenlerche) - Außerbetriebnahme und Sukzessionsüberlassung des Streckenabschnittes km 3,95 bis km 4,57 der Strecke 6361 in Leipzig-Anger-Crottendorf

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe sind gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig.

Vermeidbare Beeinträchtigungen werden unterlassen. Unter Berücksichtigung der geplanten Schutzmaßnahmen sind die vom Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbar. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stellen den Ausgleich und Ersatz der Beeinträchtigungen innerhalb angemessener Frist sicher.

Auch nach Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergeben sich in Ansehung des landschaftspflegerischen Begleitplanes keine Kompensationsdefizite.

Auf die Auflagen unter Punkt A.4.5 wird verwiesen.

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat ausgeführt, dass sie die Eingriffe in Natur und Landschaft anhand der zusammenfassenden Eingriffs- und Kompensationsbilanzierung im landschaftspflegerischen Begleitplan als zulässig erachte. Da man aber noch Bedenken im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens habe, könne vor Ausräumung derselben nicht von einer hinreichenden Eingriffskompensation ausgegangen werden.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die geforderte Abstimmung der Gehölzauswahl für die Ersatzmaßnahme E2 mit der Stadt Leipzig für die landschaftspflegerische Ausführungsplanung zugesagt.

Die Eingriffsregelung einerseits und die habitatschutzrechtlichen Vorschriften zum Schutz des europäischen ökologischen Netzes "NATURA 2000" - § 22 b Sächs-NatSchG bzw. § 34 BNatSchG - haben verschiedene Zielrichtungen und Regelungsgehalte.

Hinsichtlich der FFH-Verträglichkeit wird auf den Punkt B.4.4.2.1 verwiesen.

Stadt Leipzig: Die untere Naturschutzbehörde hat Festlegungen über fachliche Untersuchungen von um- oder zurück zu bauenden Bauwerken vor Baubeginn auf Fledermausvorkommen und besetzte Vogelnester sowie die Mitteilung der Untersuchungsergebnisse an die Stadt Leipzig gefordert. Baugruben u. ä. seien vor Verfüllung auf Tiere zu untersuchen, vorhandene Tiere seien zu bergen. Bauarbeiten im Auwald während der Dunkelheit seien zu untersagen. Die Abwasserleitungen im Auwald seien so zu gestalten, dass ein Durchwandern von Tieren auf die Gleisanlagen unmöglich sei. Die Zuordnung von Kompensationsmaßnahmen zu den im landschaftspflegerischen Begleitplan gebildeten Schutzgutblöcken sei schwer nachzuvollziehen.

Die in der Tabelle 4 des landschaftspflegerischen Begleitplanes für einzelne Konflikte genannten Streckenabschnitte seien - so die Stadt Leipzig in der Stellungnahme zur ursprünglichen Planung - nicht in den Bestands- und Konfliktplänen markiert, sodass

nicht ersichtlich sei, ob der Konflikt an der lediglich mit einem Symbol markierten Stelle entstehe. Die Tabelle 4 ermögliche nicht die Nachvollziehung der Kompensation des jeweiligen konkret flächenbezogenen Eingriffes durch eine bestimmte Maßnahme. Die Darlegungen zum Konflikt K3 seien um die Gefahr des Einwanderns wilder Tiere auf die Gleisanlagen zu ergänzen. Baumverluste - insbesondere der Konflikt K8 - seien "näher darzulegen" (welche Bäume welchen Alters, Eignung für Besiedelung durch Höhlenbewohner und Eremiten).

Der private Eigentümer der für die Maßnahmen E6 vorgesehenen Fläche wünsche einen Direktkontakt mit der Vorhabensträgerin zu Kauf- und sonstigen Modalitäten.

Die Stadt Leipzig selbst wünsche für ihre von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen betroffenen Flächen den Abschluss eines Vertrages. Das für die geplanten Straßenbaumpflanzungen angegebene Pflanzmaterial entspreche nicht den städtischen Mindeststandards, die Planung sei insoweit in Abstimmung mit dem städtischen Grünflächenamt zu ändern.

Mangels Einzelbaumkartierung könne nicht geprüft werden, ob die Eingriffe in Gehölzbestände mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen kompensiert werden könnten.

Für die bauzeitliche Inanspruchnahme von Wald für eine Baustraße von der Wundtstraße aus seien eine Waldumwandlungsgenehmigung, die Einplanung von Ausgleichsmaßnahmen, Entschädigungszahlungen und die Zustimmung des Waldeigentümers nötig.

In der Stellungnahme zur geänderten Planung im Jahre 2009 hat die Stadt Leipzig für die Maßnahme E3 unter Kritik am Inhalt des Maßnahmeblattes ("Eigenentwicklung") die Ablösung von Kosten für Pflegemaßnahmen (Ausmähung, Kontrolle und Reparatur des Schutzzaunes) durch die Vorhabensträgerin gefordert.

Entscheidung: Die Einwendungen sind größtenteils erledigt. Im Übrigen werden sie zurückgewiesen. Die Maßnahmen S3, S6 und S7, die auf Grund der Stellungnahme der Stadt erweitert wurden, stellen einen ausreichenden Schutz für Fledermausarten, europäische Vogelarten, Amphibienarten und die Art Fischotter dar. Weitergehende Konflikte in Gestalt der Tiereinwanderung auf die Gleisanlagen werden vom Vorhaben nicht erzeugt, da die Gleisanlagen in ihrer Gesamtheit seit vielen Jahrzehnten vorhanden sind und keine die Einwanderung erleichternden Lage- und Gestaltsveränderungen erfahren sollen.

Das Kompensationskonzept hat die Stadt zwischenzeitlich bestätigt.

Kilometrierungsangaben sind in den Maßnahmeplänen des landschaftspflegerischen Begleitplanes vorhanden.

Bezüglich des Konfliktes K3 zur Gefahr des Einwanderns von Tieren auf die Gleisanlagen stellen die geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen einen ausreichenden Schutz dar.

Die Kritik des Fehlens einer Einzelbaumkartierung wird zurückgewiesen, da die Vorhabensträgerin die betroffenen Straßenbäume individuenkonkret erfasst und bilanziert hat. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträgerin für Eingriffe in flächige Gehölzbestände einen Flächenansatz gewählt hat, da sie auf Grund einer Ortsbegehung eine Kartierung für eine Biotoptypzuordnung erstellt hat.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Hinweise zur vertraglichen Absicherung der Maßnahme E6 auf Privatgelände und der Maßnahmen auf städtischem Grund zu berücksichtigen. Die Hinweise zur Gehölzauswahl für die Straßenbaumpflanzungen sind im Wege einer Änderung des Maßnahmenblattes E5 ebenfalls ausreichend berücksichtigt worden.

Die Waldumwandlungsgenehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Sich daraus ergebende Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Zulassung der Grundinanspruchnahme auch für Wald erfolgt - wie für alle anderen Inanspruchnahmen - durch Zulassung der Grunderwerbsplanung. Im Übrigen wird auf Punkt B.4.7 verwiesen.

Zur Forderung nach Ablösung von Pflegekosten für die Maßnahme E3 hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Pflegekosten für die Erreichung des Zielzustandes in 20 Jahren zu übernehmen.

Die Forderung der Untersuchung sämtlicher zu fällender Gehölze auf ihre Eignung für die Besiedelung durch Höhlenbewohner und Eremiten (*Osmoderma eremita* - prioritäre Art nach Anhang II in Verbindung mit Art. 1h der FFH-Richtlinie) ist im Hinblick auf die Eingriffsregelung unbegründet, da die Habitateignung der zu fällenden Gehölze für Individuen der in Rede stehenden Art insoweit nicht wertungsrelevant ist. Es wird im Übrigen auf die Punkte B.4.4.2.1 und B.4.4.3 verwiesen.

Konkretisierungen der Planung im Hinblick auf die räumliche Konfliktsituierung sind nicht erforderlich. Eine Zusammenschau von Maßnahmeblättern, Bestands- und Konflikt- sowie Maßnahmeplänen ergibt ein ausreichend genaues Bild.

B.4.4.2 Gebietsschutz

B.4.4.2.1 Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung "Leipziger Auensystem" (DE 4639-301)

Das Vorhaben berührt das FFH-Gebiet lediglich im Randbereich. Dies betrifft Arbeiten auf dem westlichen - also dem FFH-Gebiet zugewandten - und dem östlichen Bahndamm in der Pleißeau zwischen Leipzig-Connewitz und Markkleeberg einschließlich

des Baues der Abwassereinleitstelle an der Pleiße sowie den Rückbau der Eisenbahnüberführung Umgehungsstraße B2 im gleichen Bereich.

Für das Vorhaben ist eine Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf Erhaltungsziele des FFH-Gebiets gemäß § 34 BNatSchG durchgeführt worden.

Das Vorhaben berührt zwei Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie. Es handelt sich um den Lebensraumtyp 6510 ("Magere Flachlandmähwiesen") und den Lebensraumtyp 9160 ("Subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald"). Nach der Verträglichkeitsstudie sind lediglich bau- und betriebsbedingte, nicht aber anlagebedingte Beeinträchtigungen zu erwarten. Unmittelbare Inanspruchnahmen von Flächen, die zu erhaltungszielrelevanten Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie gehören, sind nicht vorgesehen.

Auch eine erhebliche Beeinträchtigung von für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes maßgeblichen und für den Untersuchungsbereich der FFH-Verträglichkeitsstudie nachgewiesenen oder als möglicherweise vorkommend ermittelten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie ist laut Verträglichkeitsstudie nicht zu erwarten. Es handelt sich dabei um die Arten Kleiner Maivogel, Großer Moorbläuling, Schwarzer Bläuling, Eremit, Bitterling, Schlammpeitzger, Kammmolch, Mopsfledermaus, Großes Mausohr und Fischotter. Ausweislich der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind durch das Bauvorhaben davon lediglich auf die Arten Kleiner Maivogel, Eremit, Mopsfledermaus, Großes Mausohr und Fischotter geringe, zumeist aber keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Bezüglich der anderen Arten ist eine Betroffenheit ohnehin ausgeschlossen.

Das Bauvorhaben ist mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes DE 4639-301 "Leipziger Auensystem" verträglich.

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat gerügt, dass einzelne Wirkprozesse nicht oder nicht ausreichend untersucht worden seien. Dies betreffe zum Einen die Inanspruchnahme von Auwaldrandbereichen mit Wirkungen auf den Lebensraumtyp 9160, soweit im Widerspruch zum landschaftspflegerischen Begleitplan (siehe Konflikt K8 - "bau- und anlagebedingter Verlust von Auwald") in der FFH-Verträglichkeitsstudie ausgeführt werde, innerhalb des Prüfgebietes seien keine anlagebedingten Flächeninanspruchnahmen vorgesehen. Außerdem seien anlagebedingte Barrierewirkungen auf den Fischotter durch einen nicht artgerechten Uferbereichsverbau und Fallenwirkungen in Gestalt der Einwanderungsmöglichkeit auf die Bahnschienen zu untersuchen. Auswirkungen der geplanten Abwassereinleitstellen in Pleiße und Mühlpleiße auf das Migrationsverhalten des Fischotters müssten weitestgehend ausgeschlossen werden.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Der im landschaftspflegeri-

schen Begleitplan dargestellte Konflikt K8, der unter anderem den bau- und anlagebedingten Verlust von ca. 50 m² Auwald beinhaltet, betrifft keine Flächen innerhalb des FFH-Gebietes. Die Einleitbauwerke der Abwasserleitungen werden mit kleintiersicheren Schutzgittern versehen. Eine Barriere- oder Fallenwirkung ist nicht zu erwarten. Die Gefahr des Einwanderns von Tieren auf die Gleisanlagen erhöht sich vorhabensbedingt nicht.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat gerügt, wesentliche im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebene Eingriffe seien nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung geworden. Auch seien nicht alle möglichen Wirkfaktorengruppen der neun Wirkfaktorengruppen berücksichtigt worden. Der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellte Konflikt K8 (Beseitigung von Auwald) sei nicht in Bezug auf die Lebensraumtypen 91E0 bzw. 91F0 (Auenwälder bzw. Hartholzauenwälder) sowie nicht in Bezug auf die "FFH-Art Eremit" bewertet worden. Bagatellgrenzen für die Unerheblichkeit von Beeinträchtigungen würden von der Planung überschritten bzw. erreicht. Die Wirkfaktorengruppe 4 (Barriere- und Fallenwirkung) - Konflikt KA3 im landschaftspflegerischen Begleitplan - sei insbesondere für den Fischotter nicht berücksichtigt worden. Betriebsbedingte Lärmeinwirkungen seien gar nicht betrachtet worden. Die baubedingten Auswirkungen würden als gering eingestuft, obwohl die Bauzeit mit drei Jahren veranschlagt sei.

Entscheidung: Die Einwendungen sind größtenteils erledigt. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die FFH-Verträglichkeitsstudie im Hinblick auf betriebsbedingte Wirkungen, z. B. Auswirkungen betriebsbedingter Schallimmissionen, des Vorhabens überarbeitet. Mit der vorgenommenen Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsstudie und des landschaftspflegerischen Begleitplanes - siehe Schutzmaßnahme S7 (Kleintierschutzgitter) – dürften auch die Bedenken der Stadt erledigt sein. Die überarbeitete Studie (Kapitel 5.2) berücksichtigt alle vorhabensbedingten Wirkprozesse hinsichtlich ihrer Erhaltungszielrelevanz. Der im landschaftspflegerischen Begleitplan benannte Konflikt K8, der auch den bau- und anlagebedingten Verlust von 50 m² Auwald beinhaltet, betrifft ausschließlich Flächen außerhalb des FFH-Gebietes. Innerhalb des Gebietes berührt die Planung keine Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie und keine potentiell für Anhang-II-Arten relevante Habitatstrukturen. Die Abwassereinleitbauwerke in Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße wurden so geplant, dass für den Fischotter entstehende Barriere- und Fallenwirkungen nicht zu besorgen sind.

Die Bauzeitangabe von drei Jahren im Erläuterungsbericht bezieht sich auf das Gesamtvorhaben. Für die Arbeiten in der Pleißeniederung wird ca. ein halbes Jahr und für den Bau der Einleitbauwerke ca. zwei bis drei Monate benötigt, so dass auch nicht von

erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen auszugehen ist.

Es kommt auch nicht zu einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung der von der Stadt Leipzig ohne konkrete Belegenheitshinweise genannten, für das FFH-Gebiet erhaltungszielrelevanten Anhang-I-Lebensraumtypen 91E0 bzw. 91F0 (Auenwälder bzw. Hartholzauenwälder). Den Einwand der unzutreffenden Bestandserfassung und -wiedergabe in der Verträglichkeitsstudie hat die Stadt Leipzig, die in ihrer Funktion als untere Naturschutzbehörde insoweit einer gesteigerten Substantiierungslast ausgesetzt ist, weder explizit erhoben noch belegt. Es wird ergänzend auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme der Abteilung 4 der Landesdirektion Leipzig sowie auf den Punkt B.4.4.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Rüge des Untersuchungsdefizits bezüglich des Eremiten (*Osmoderma eremita* - prioritäre Art nach Anhang II in Verbindung mit Art. 1h der FFH-Richtlinie) wird auf den Abschnitt 5.4.2 der FFH-Verträglichkeitsstudie verwiesen. Die Baustellenbereiche befinden sich außerhalb des Aktionsraumes der im Managementplan nachgewiesenen Population. Soweit die Stadt Leipzig die Untersuchung sämtlicher zu fällender Gehölze auf ihre Eignung für die Besiedelung durch Individuen der genannten Art gefordert hat, wird nach oben verwiesen - es sind keine Gehölzfällungen im FFH-Gebiet vorgesehen. Es gibt auch keine Hinweise darauf, dass die Fällung außerhalb des FFH-Gebietes stehender Gehölze mit Habitatsignung zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen erhaltungsziel- und schutzzweckrelevanten Bestandteilen führen könnte.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga befürchtet der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V., dass aufgrund des auf der Strecke 6379 vorgesehenen baubedingten Umleitungsverkehrs sowie sonstigen Verkehrs auf der Strecke das Vorhaben nicht FFH-verträglich und daher unzulässig sei. Die Strecke sowie die Änderungen ihres Betriebsprogramms - letztere seien Pläne und Projekte im Sinne der FFH-Richtlinie - müssten in die FFH-Verträglichkeitsprüfung einbezogen werden. Die "Europäische Kontrollinstanz" habe mit dem "Caretta-Urteil" gezeigt, dass sie gewillt sei, den Plan- und Projektbegriff möglichst weit auszudehnen. Summationseffekte zu anderen Plänen und Projekten seien nicht betrachtet worden - Volksfest "Kleinmesse" und andere regelmäßige Veranstaltungen, Verlegung der Staatsstraße S 46 nördlich der Lauer, gewässertouristisches Nutzungskonzept für die Leipziger Gewässer. An der Strecke fänden bauliche Veränderungen statt, die einen regelmäßigen Betrieb mit höheren Belegungszahlen erst ermöglichten. Die Strecke werde seit Jahren nicht mehr regelmäßig befahren, sodass sich in ihrer Nähe wertvolle Biotope mit besonders hochwertigen Arten unter häufig nur geringer Störeinwirkung entwickelt hätten. Alternativen zur Planung im Hinblick auf eine weniger starke Beeinträchtigung des FFH-Gebietes seien

nicht untersucht worden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 637 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Dies hindert das Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht, sich mit den vorgebrachten Belangen zu befassen, da es sich um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange handelt.

Die Stellungnahme verkennt den Unterschied zwischen planfeststellungspflichtigen Änderungen von Eisenbahnbetriebsanlagen und nicht planfeststellungspflichtigen Instandhaltungsmaßnahmen. Das in der Planung dargestellte Betriebsprogramm erfordert auch keine Änderungen an der Strecke. Die geplanten Gleislageänderungen (km 8,483 bis km 8,835) stehen im ursächlichen Zusammenhang mit der Änderung der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße in Großstädteln. Die außerdem geplante Umrüstung der Oberleitungsanlage und der geplante Bau von Lärmschutzwänden beschränken sich auf den Abschnitt des Parallelverlaufes der Strecke mit den Strecken 6377 und 6362 zwischen Markkleeberg und Gaschwitz.

Soweit die Einwände sich gegen einen Eisenbahnverkehr bzw. die Streckenvorhaltung durch die Vorhabensträgerin für die Zeit nach Bauende richten, sind sie schon deshalb zurückzuweisen, da weder jener Verkehr noch jene Streckenvorhaltung Gegenstand oder zurechenbare Folge der Verwirklichung der vorliegenden Planung ist. Sowohl der Verkehr als auch die Streckenvorhaltung stellen hinsichtlich ihrer Kausalität zur Planung ein "Nullum" dar - es bestehen keine Anzeichen dafür, dass sie nicht eintreten bzw. erfolgen würden, wenn die Vorhabensträgerin vom Vorhaben Abstand nähme. Auf den Verkehr hätte die Vorhabensträgerin keinen bestimmenden Einfluss, weil sie nach § 14 AEG grundsätzlich verpflichtet ist, Dritten die diskriminierungsfreie Benutzung der von ihr betriebenen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren. Zur Streckenvorhaltung ist die Vorhabensträgerin nach § 4 Abs. 1 Satz 1 AEG verpflichtet, solange ihr nicht die Abgabe der Infrastruktur an Dritte gelingt oder die Stilllegung gemäß § 11 AEG, der Rückbau gemäß § 18 AEG oder gemäß § 23 AEG die Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken genehmigt wird. Die Pflicht zur sicheren Betriebsführung gemäß § 4 Abs. 1 AEG beinhaltet auch die Pflicht zum Betrieb (BVerwG, Urteil vom 25.10.2007, Az: 3 C 51.06).

Für die Einwände gegen den baubedingten Umleitungsverkehr gelten zum einen die

obigen Ausführungen zu den §§ 4, 11, 18, 23 und 14 AEG gleichermaßen. Zwar findet der Umleitungsverkehr auf Grund der Baumaßnahmen statt, jedoch könnte er in diesem Umfang auch aus anderen Gründen, z. B. verstärkte Nachfrage durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, stattfinden. Die Strecke 6379 besteht seit 1879 und ist damit als planfestgestellte Bahnanlage zu Eisenbahnbetriebszwecken gewidmet. Daher besteht das Recht und bei entsprechender Nachfrage durch Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die Pflicht, die Strecke bis zur Kapazitätsgrenze zu betreiben. Änderungen des Betriebsprogramms berühren den Projektbegriff nach § 34 BNatSchG nicht. Dafür, dass die schlichte Verkehrsverstärkung auf bestehenden Verkehrswegen dem Projektbegriff unterfällt, ist weder im kodifizierten Recht noch aus der Rechtsprechung ein Rechtssatz ersichtlich. Aus dem geltenden Natur- und sonstige Umweltschutzrecht ergibt sich das Gegenteil. So macht auch das UVPG die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung in Bezug auf Eisenbahnen von dem Bau oder der baulichen Änderung eines Schienenweges oder einer sonstigen Betriebsanlage abhängig, vgl. Anlage 1 UVPG, Ziffer 14.7 und 14.8. Häufig auftretende Intensitätsschwankungen im Betrieb von Eisenbahnbetriebsanlagen fallen jedenfalls nicht unter diese Prüfpflicht. Betriebssteigerungen sind etwas, mit dem jederzeit gerechnet werden muss, Bayerischer VGH, Urteil 19.04.1996, Az: 20 A 95.40023. Sie können auch nicht Gegenstand einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung gemäß § 18 AEG sein, denn nur der Bau oder die bauliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen sind einer solchen Entscheidung zugänglich. Bei der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung handelt es sich um eine Bauplanfeststellung, Betriebsregelungen können nicht Gegenstand einer eisenbahnrechtlichen Planfeststellung sein (Blümel, Fragen der Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen, Speyerer Forschungsberichte, Bd. 203, 2000, S. 39, 45) Vor diesem Hintergrund ist es unmöglich, einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch eine uferlose Ausdehnung des habitatschutzrechtlichen Projektbegriffes die Verantwortung für die Auswirkungen zuzuweisen, die von Verkehrsschwankungen auf einem bestehenden Verkehrsweg für ein FFH-Gebiet ausgehen. Denn das Unternehmen hat - siehe oben - keinen bestimmenden Einfluss auf die Verkehrsschwankungen. Die verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wiederum haben keinen bestimmenden Einfluss auf die bauliche Gestalt und - insbesondere im Hinblick auf Schutzvorkehrungen zur Minimierung der Auswirkungen - die weitere Gestaltbarkeit des Verkehrsweges. Soweit der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. auf die "Caretta-Caretta" Entscheidung des EuGH verwiesen hat, ergibt sich aus diesem Urteil des EuGH vom 30.01.2002, Az. C-103/00 nichts, was die Interpretation des Projektbegriffes durch den Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. stützen könnte. Das Urteil befasst sich schwerpunktmäßig mit der Auslegung von Art. 12 Abs. 1b der FFH-Richtlinie im Hinblick auf den Begriff der Absichtlichkeit und hatte insoweit vor allem Auswirkungen auf die Anwendung von § 43

Abs. 4 BNatSchG in der alten Fassung sowie die erfolgte Novellierung des bundesdeutschen Artenschutzrechts.

Neben der Grünen Liga Sachsen ist auch von einer Vielzahl von Einwendern die FFH-Unverträglichkeit des vorhabensbedingten Umleitungsverkehrs auf der Strecke 6379 gerügt worden. Es wird insoweit nach oben sowie auf den Punkt B.4.16 verwiesen.

Im Übrigen ist auch der gesteigerte Eisenbahnverkehr auf der Strecke 6379 FFH-verträglich, weil die behördlichen Tätigkeiten zur habitatschutzrechtlichen Unterschutzstellung des Gebietes bereits zu einem Zeitpunkt aufgenommen und zu rechtlich relevanten Ergebnissen geführt worden sind, zu dem auf der Strecke ein fahrplanmäßiger Eisenbahnverkehr in nicht unerheblichem Ausmaß stattgefunden hat, woraus zu schließen ist, dass die für die Unterschutzstellung Verantwortlichen im Eisenbahnverkehr keinen die Schutzwürdigkeit des Gebietes oder die Erfüllbarkeit der für das Gebiet gesetzten Erhaltungsziele ausschließenden Faktor gesehen haben. Die erste Fassung des für das Gebiet vom damaligen Sächsischen Landesamt für Umwelt und Geologie erstellten Standard-Datenbogens stammt vom März 2002. Ein planmäßiger S-Bahn-Verkehr mit 72 Zügen pro Tag (20 min-Takt) hat auf der Strecke bis ungefähr November 2002 stattgefunden. Im Jahresfahrplan 2001/2002 verkehrten darüber hinaus im Mittel 5 Regional- und 3 Güterzüge auf der Strecke. Damit war die Kapazitätsgrenze der Strecke im Tagzeitraum erreicht.

B.4.4.2.2 Europäisches Vogelschutzgebiet "Leipziger Auwald" (DE 4639-451)

Das Vorhaben berührt zu kleinen Teilen das Europäische Vogelschutzgebiet "Leipziger Auwald. Die Verträglichkeitsprüfung gemäß § 34 BNatSchG auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin als Planunterlage 13.2 vorgelegten Verträglichkeitsstudie führt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den für das Gebiet bestehenden Erhaltungszielen verträglich ist. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass gemäß § 2 Abs. 3 der Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig vom 27.10.2006 Eisenbahnanlagen innerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes keine Bestandteile des Vogelschutzgebietes sind.

Das Gebiet unterliegt zudem laut Standarddatenbogen diversen Vorbelastungen durch die Land- und Forstwirtschaft, die Beseitigung von Tot- und Altholz, das Angeln und die Jagd, Siedlungsgebiete und Urbanisierungsprozesse, Verkehrswege und -anlagen, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie sportliche und sonstige freizeitliche Aktivitäten. Wegen weiterer Einzelheiten zur Beschreibung des Gebietes, zu vorkommenden Vogelarten und zu den Erhaltungszielen wird auf die den Planunterlagen zu Grunde liegende Verträglichkeitsstudie verwiesen.

Die dem Vorhaben innewohnenden Wirkfaktoren sind überblickhaft im Abschnitt 3.2

und detaillierter, insbesondere differenzierend zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Faktoren, im Abschnitt 5.2 der Verträglichkeitsstudie dargestellt.

Zu erwarten sind danach baubedingte Wirkungen (Abschnitt 5.2.1) in Gestalt von Lärm, Staub, Luftschadstoff- und rammschlagbedingten Erschütterungsimmissionen, visuellen Störungen (Lichtimmissionen), Scheuchwirkungen, der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen, der Auswirkungen eventuell erforderlich werdender offener Wasserhaltungen, insbesondere im Bereich der Eisenbahnüberführung Umgehungsstraße B2, sowie ein Risiko hinsichtlich der Kontamination von Boden und Wasser durch unsachgemäßen Umgang mit Treib- und Betriebsmitteln der Baumaschinen und Fahrzeuge.

Anlagebedingt (Abschnitt 5.2.2) wird es zu kleinflächigen Flächenverlusten für den Einleitstellenbau an Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße sowie für die Bahnböschungsanpassung wegen des Rückbaues der Eisenbahnüberführung Umgehungsstraße B2 und zur dauerhaften Veränderung von Biotopstrukturen (Freihaltung von Gehölzen) für die auf ca. 35 m Länge unterirdisch verlegte Regenwassersammelleitung zur erstgenannten Einleitstelle kommen.

Als betriebsbedingte Auswirkungen (Abschnitt 5.2.3) beschreibt die Studie erhöhte Schall- und - allerdings nur in geringem Ausmaß - Luftschadstoffimmissionen sowie gesteigerte visuelle Störwirkungen durch erhöhte Fahrgeschwindigkeiten und die prognostizierte Verkehrszunahme. Als Folge allein der prognostizierten Verkehrssteigerung, nicht aber der Geschwindigkeitssteigerung von 120 km/h auf 160 km/h für einen Teil der auf der Trasse verlaufenden Gleise (zweigleisige Strecke 6377), sieht sie Erhöhungen der Kollisionsgefahr für Vögel. Die Studie hält es für nicht ausgeschlossen, dass mit dem in die Pleiße und die Dölitzer Mühlpleiße einzuleitenden Niederschlagswasser gelöste Stoffe in die Gewässer gelangen können. Sie hat, da für mehrere Vogelarten Fische bzw. Wasserpflanzen und im Wasser lebende Kleintiere zum Nahrungsspektrum gehören, geprüft, ob die Einleitungen für jene Vogelarten Beeinträchtigungen bewirken können - siehe Abschnitt 5.2.3 und die Abschnitte 5.3.1, 5.3.2 und 5.4.1 der Verträglichkeitsstudie.

In den Abschnitten 5, 8 und 9 der Verträglichkeitsstudie ist nachvollziehbar und plausibel dargelegt, dass die Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis gelangt ist, dass die Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen nicht oberhalb der Erheblichkeitsschwelle nach § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG liegen werden. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die genannten Abschnitte der Studie sowie - zur Veranschaulichung - auf den als Blatt 2 der Pläne zur Studie beiliegenden Plan "Arten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VSchRL / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele" verwiesen. Die Bewertungsergebnisse finden sich für die

Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie im Abschnitt 5.3 und für nicht im Anhang I erfasste Zugvogelarten im Abschnitt 5.4 der Verträglichkeitsstudie.

Die Studie hat die Wirkungsprognostizierung nicht nur auf für den Untersuchungsraum nachgewiesene, sondern auch auf für diesen aufgrund seiner Habitategnung potentiell erwartbare Arten vorgenommen - siehe Abschnitte 4.3.3 und 4.3.4 der Verträglichkeitsstudie.

Auch unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten führt das Vorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne von § 34 Abs. 2 BNatSchG.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat unter Bezugnahme auf einen Forschungsbericht des Bundesamtes für Naturschutz (Quelle: siehe Seite 14 der städtischen Stellungnahme) gerügt, wesentliche im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebene Eingriffe seien nicht Gegenstand der Verträglichkeitsprüfungen für das FFH- und das Vogelschutzgebiet - siehe auch oben im Punkt B.4.4.2.1. In Bezug auf das letztgenannte Gebiet hat die Stadt Leipzig allein die unzureichende Berücksichtigung von Licht- und Lärmimmissionen auf Vögel von Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie genannt. Die diesbezüglichen Beeinträchtigungen seien in der Verträglichkeitsstudie als gering eingeschätzt worden, obwohl die Bauzeit mit drei Jahren veranschlagt sei. Betriebsbedingte Auswirkungen durch Schallimmissionen seien überhaupt nicht betrachtet worden.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die Bauzeitangabe von drei Jahren im Erläuterungsbericht bezieht sich auf das Gesamtvorhaben. Für die Arbeiten in der Pleißeniederung wird ca. ein halbes Jahr und für den Bau der Einleitbauwerke ca. zwei bis drei Monate benötigt. Neben der Beeinträchtigungsdauer ist auch die spezifische Empfindlichkeit der Arten und die Habitategnung der innerhalb des Wirkraumes gelegenen Biotopstrukturen sehr wohl in der Studie angemessen berücksichtigt worden.

Gleiches gilt für die von der Stadt Leipzig nicht in der erforderlichen Art und Weise begründete Kritik der unzureichenden Berücksichtigung von Licht- und Lärmimmissionen insgesamt sowie der Nichtberücksichtigung der Auswirkungen betriebsbedingter Schallimmissionen. Die Studie stellt die in Rede stehenden Beeinträchtigungspotentiale in den Abschnitten 5.2.1 und 5.2.3 der Verträglichkeitsstudie dar. Soweit sie dies für die betriebsbedingten Auswirkungen (Abschnitt 5.2.3 der Verträglichkeitsstudie) erstmals in der im Rahmen der 1. Planänderung im Jahre 2009 überarbeiteten Verträglichkeitsstudie getan hat, hätte es der Stadt Leipzig obliegen, mitzuteilen, ob sie ihre Kritik als dadurch erledigt betrachtet. Hinweise für Fehler in der Darstellung der Beeinträchti-

gungspotentiale in den oben genannten Abschnitten sowie in der artenspezifischen Beeinträchtigungsbewertung im Abschnitt 5.3 der Verträglichkeitsstudie bestehen nicht.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. im Rahmen der 1. Planänderung Einwände gegen das Vorhaben mit dem Argument erheblicher Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele wesentlichen Bestandteilen erhoben.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Die Einwendungen richten sich nicht gegen die 1. Planänderung, sondern gegen die Ursprungsplanung. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Dies hindert das Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht, sich mit den vorgebrachten Belangen zu befassen, da es sich um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange handelt. Inhaltlich wird auf Punkt B.4.4.2.1. verwiesen.

B.4.4.2.3 Landschaftsschutzgebiet "Leipziger Auwald"

Teile des Vorhabens sollen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes "Leipziger Auwald", umgesetzt werden.

§ 4 Abs. 1 der entsprechenden Schutzgebietesverordnung des Regierungspräsidiums Leipzig vom 08.06.1998 enthält das Verbot von Handlungen, die den Gebietscharakter verändern, zur Schädigung des Naturhaushaltes oder zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Naturgenusses führen sowie von Handlungen, die auf andere Weise dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen.

Nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 bedürfen unter anderem die Errichtung, Änderung oder Erweiterung baulicher Anlagen sowie der Errichtung gleichgestellte Maßnahmen der Erlaubnis. Nach § 5 Abs. 3 ist die Erlaubnis zu erteilen, wenn die Handlung Wirkungen der in § 4 Abs. 1 der Verordnung genannten Art nicht zur Folge hat oder solche Wirkungen durch Auflagen oder Bedingungen abgewendet werden können. Die Erlaubnis wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

Die Erlaubnisvoraussetzungen nach § 5 Abs. 3 sind erfüllt.

Soweit man in Abweichung von dieser Auffassung davon ausginge, dass das Vorhaben gegen die Verbote nach § 4 der Verordnung verstößt, wäre § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG einschlägig. Nach den genannten Vorschriften kann unter anderem von den in einer Rechtsverordnung nach dem Naturschutzrecht der Länder geregelten Ge- und Verboten auf Antrag eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer

und wirtschaftlicher Art, notwendig ist (Nr. 1), oder wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer unzumutbaren Belastung führen würde und die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist (Nr. 2).

Ein Grund des überwiegenden öffentlichen Interesses im Sinne von § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG liegt vor. Er handelt sich um das öffentliche Interesse an der Gewährleistung eines zeit- und bedarfsgemäßen Eisenbahngüter- und -personennah- sowie -fernverkehrs. Damit liegen auch die Befreiungsvoraussetzungen vor.

Auch die Landschaftsschutzgebietsverordnung selbst sieht in § 8 die Möglichkeit der Erteilung von Befreiungen vor. Der Planfeststellungsbeschluss würde nach § 8 Abs. 3 auch die gesonderte Erteilung der Befreiung ersetzen.

Die Voraussetzungen nach § 8 Abs. 1 Nr. 1a wie auch nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung liegen vor. Nach § 8 Abs. 1 Nr. 1a kann die Befreiung erteilt werden, wenn die Durchführung der Verordnung im Einzelfall zu einer nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu vereinbaren ist. Hinsichtlich der Vereinbarkeit der Abweichung mit den genannten Belangen wird auf Punkt B.4.4 verwiesen. Die nicht beabsichtigte Härte bestünde in der Verhinderung von Baumaßnahmen, die erforderlich sind, um seit vielen Jahrzehnten in Betrieb befindliche Eisenbahnstrecken mit überregionaler Verkehrsbedeutung zeit- und bedarfsgemäß sowie in Anpassung an Umgestaltungen im übrigen Streckennetz - den Bau des City-Tunnels Leipzig selbst - betriebsbereit zu halten. Ein derartiges Resultat der Anwendung der Landschaftsschutzgebietsverordnung kann vom Ordnungsgeber nicht gewollt sein. Nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 kann die Befreiung erteilt werden, wenn dies überwiegende Gemeinwohlgründe erfordern. In der angesprochenen Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der zeit- und bedarfsgemäßen Betriebsbereitschaft der Eisenbahnstrecken besteht ein derartiger überwiegender Gemeinwohlgrund.

B.4.4.3 Artenschutz

Der Artenschutzbeitrag beschränkt sich auf die europarechtlich geschützten Arten (Anhang IV der FFH-Richtlinie und Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie), da allein nach nationalem Recht geschützte Arten im landschaftspflegerischen Begleitplan behandelt werden und für diese nach § 4 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG eine Verletzung der Zugriffsverbote nicht zu besorgen ist. Danach liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die hier maßgeblichen artenschutzrechtliche Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vor, wenn andere besonders geschützte Arten als europäische Vogelarten sowie in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Arten betroffen sind.

Durch die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie eine CEF-Maßnahme ("continuous ecological functionality-measures"- zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahme zur artspezifisch populationsbezogenen Habitaterhaltung in Qualität und Quantität) wird in Bezug auf mehrere Arten bzw. Artengruppen die Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen.

Hierbei handelt es sich im Einzelnen um die folgenden Arten bzw. Artengruppen und korrespondierende Maßnahmen:

Maßnahme S7 (Artenblatt Seite 14):

Schutz des Fischotters durch Bautätigkeitsbegrenzung auf Tageslichtzeiträume (außerhalb der Nacht- und Dämmerungsstunden) beim Bau der Einleitstellen an Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße; das Maßnahmenblatt des landschaftspflegerischen Begleitplanes enthält außerdem die Anbringung kleintiersicherer Schutzgitter an den Einleitrohren zur Einwanderungsvermeidung.

Maßnahme S3 (Artenblatt Seite 15/16):

Vermeidung einer ökologischen Fallenwirkung von Gebäudeabrissen für Gebäude bewohnende Fledermausarten durch Vornahme der Gebäudeabrisse im Winterhalbjahr (1. November bis 15. März) und - soweit eine Beschränkung auf das Winterhalbjahr nicht möglich ist - durch Verschließen von Spalten und Nischen (potentielle Fledermauszwischenquartiere) im Bereich der abzureißenden bzw. umzubauenden Bauwerke im Winterhalbjahr vor Baubeginn; außerdem laut Maßnahmenblatt des landschaftspflegerischen Begleitplanes die Anbringung von Nistkästen in räumlicher Nähe zu den betroffenen Bauwerken.

Gleiche Maßnahme S3 (Artenblatt Seite 17/18):

Vermeidung einer ökologischen Fallenwirkung von Gebäudeabrissen für Gebäude bewohnende Vogelarten durch Vornahme der Gebäudeabrisse im Winterhalbjahr (1. November bis 15. März) und - soweit eine Beschränkung auf das Winterhalbjahr nicht möglich ist - durch Verschließen von Spalten und Nischen (potentielle Nistmöglichkeiten für Höhlen- und Halbhöhlenbrüter) im Bereich der abzureißenden bzw. umzubauenden Bauwerke im Winterhalbjahr vor Baubeginn. Maßnahme S3 ist auch nicht deshalb kontraproduktiv, weil jene Arten Gebäude und andere Bauwerke auch und gerade als Winterquartiere nutzen, denn die in Rede stehenden Gebäude entsprechen den Winterquartiersanforderungen der Fledermausarten nicht. Als Winterquartiere werden in Sachsen vor allem ehemalige Bergwerksstollen und Bunker sowie Kellergewölbe genutzt. Als natürliche Quartiere gelten Felsspalten. Entscheidend ist, dass das Quartier ein ausgeglichenes, durch hohe Luftfeuchtigkeit und durch Kälte, jedoch zugleich Frostfreiheit, gekennzeichnetes Mikroklima aufweisen muss, um die Winterschlaf hal-

tenden Fledermäuse nicht der Gefahr von Austrocknung und Erfrierung auszusetzen (Brinkmann, R., Biedermann, M., Bontadina, F., Dietz, M., Hintemann, G., Carst, I., Schmidt, C., Schorcht, W.: "Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse - Ein Leitfaden für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen" - Entwurf, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit 2008, Seite 17 bis 20). Zumindest an den geeigneten Bedingungen hinsichtlich der Frostfreiheit fehlt es den in Rede stehenden Bauwerken. Durch die Bezugnahme auf den Anhang 2 der Umweltverträglichkeitsstudie (Gutachten "Kontrolle von Bauwerken/Gebäuden auf Gebäude bewohnende Arten") im Maßnahmenblatt des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist im Übrigen sichergestellt, dass eindeutig feststeht, auf welche einzelnen Bauwerke sich die Maßnahme bezieht.

Vermeidungsmaßnahme (Artenblatt Seite 19/20):

Beschränkung der Gehölzfällungen auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 15. Februar, um der Verletzung oder Tötung von in Gehölzen brütenden Vögeln, der Zerstörung von Gelegen sowie der baubedingten Störung während der Brut- und Aufzuchtzeit zu begegnen

CEF-Maßnahme (Artenblatt Seite 21):

Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Haubenlerche durch Schaffung eines Ersatzhabitates für störungsbedingt verloren gehende Habitatflächen im Bereich der Anbindung an das Kreuzungsbauwerk Süd (Strecken 6376 und 6377) auf außer Betrieb zu nehmenden Gleisanlagen in Leipzig-Anger-Crottendorf.

Gleiche CEF-Maßnahme (Artenblatt Seite 22):

Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Steinschmätzers.

Gleiche CEF-Maßnahme (Artenblatt Seite 23):

Sicherung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Zauneidechse.

Maßnahme S6 (Artenblatt Seite 24/25):

Vermeidung der Verletzung oder Tötung von adulten Exemplaren, Kaulquappen oder Laich der Kreuzkröte durch Begrenzung der Bautätigkeit im Bereich der Anbindung an das Kreuzungsbauwerk Süd auf den Zeitraum vom 15. August bis zum 30. März, Wiederherstellung von bereits vor Baubeginn vorhandenen Strukturen mit Laichgewässer-eignung nach Bauabschluss.

Gleiche Maßnahme S6 (Artenblatt Seite 26/27):

Vermeidung der Verletzung oder Tötung von adulten Exemplaren, Kaulquappen oder Laich der Wechselkröte durch Begrenzung der Bautätigkeit im Bereich der Anbindung

an das Kreuzungsbauwerk Süd auf den Zeitraum vom 15. August bis zum 30. März, Wiederherstellung von bereits vor Baubeginn vorhandenen Strukturen mit Laichgewässersereignung nach Bauabschluss.

Mit diesen Maßnahmen ist das Vorhaben nicht mit der Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote verbunden. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG sind nicht berührt. Denn bei Umsetzung der oben dargestellten Maßnahmen greifen die Verbotsgeltungsausschlussregelungen nach § 44 Abs. 5 BNatSchG. Soweit im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG Tiere der besonders geschützten Arten verletzt oder getötet oder ihre Entwicklungsformen beschädigt oder zerstört werden sollten oder im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders geschützter Arten beschädigt oder zerstört werden sollten, liegt wegen § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG kein Verbotstoß vor, da die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für die betroffenen Tierarten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Das dargestellte populationsökologische Kriterium für den Ausschluss der Geltung der Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG besteht nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG als Teil jenes Verbotstatbestandes selbst auch für die erhebliche Störung von Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten in sensiblen Zeiträumen, sodass auch von einer Verletzung dieses Verbotes nicht ausgegangen werden kann.

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat geäußert, sie halte das Vorhaben bei Umsetzung der geplanten artenschutzfachlichen Maßnahmen und einer ökologischen Baubetreuung sowie unter der Bedingung der Beachtung und Prüfung einer Reihe von Hinweisen für mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar.

Der Artenschutzbeitrag enthalte keine Aussagen zum aktuellen Vorhandensein von Niststätten an Gebäuden, die als besiedlungstauglich für Gebäude bewohnende Vögel eingeschätzt worden seien. Es bedürfe zusätzlicher Maßnahmen zum Ersatz von gebäudeabrissbedingten Lebensstättenverlusten für Vögel (Ersatzniststätten). Die Baustelleneinrichtungsflächen seien so anzulegen, dass eine Zerstörung der Habitate für Kreuz- und Wechselkröte, zu denen auch temporäre Kleinstgewässer zählen könnten, ausgeschlossen wird. Böschungs- und Gleisrandbereiche der für eine großräumige Biotopvernetzung bedeutsamen Bahnanlagen seien als Leitlinien und Trittsteinbiotope für insbesondere bodengebundene Arten barrierefrei zu erhalten, zu sichern bzw. wiederherzustellen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen bzw. sie werden durch die Aufnahme einer Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss und Zusagen der

Vorhabensträgerin ausgeräumt. Zusätzliche artenschutzfachliche Maßnahmen zur Kompensation rück- und umbaubedingter Lebens- und Brutstättenverluste sind entbehrlich. Bei Gebäudeuntersuchungen sind keine Niststätten von mehrjährig standort-treuen, Gebäude bewohnenden Vogelarten vorgefunden worden. Soweit bei einer Reihe von Bauwerken festgestellt worden ist, dass eine Brutnutzung durch Ubiquisten (Nutzer verschiedenartiger Habitatstrukturen) potentiell nicht auszuschließen ist, bleibt für jene die Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang auch bei Abbruch der Bauwerke erfüllt, da in den angrenzenden Bereichen genügend alternative Nistmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Maßnahmenlagepläne des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Planunterlage 11.3) im Maßnahmenblatt S3 bewirken allerdings keinen hinreichenden Konkretisierungsgrad der Planung hinsichtlich der Nistkastenbringung (Anbringungsorte, Bauweise der Kästen). Der Vorhabensträgerin wurde daher die Vorlage der diesbezüglichen Ausführungsplanung an die untere Naturschutzbehörde aufgegeben.

Bestehende Amphibienlaichgewässer werden nicht in Anspruch genommen, vgl. auch Maßnahme S6. Der Gefahr von Individuenverlusten in temporären Kleinstgewässern wird mit einer entsprechenden Bauzeitregelung (siehe Seite 6 des landschaftspflegerischen Begleitplanes) begegnet. Neue Barrieren für Biotopfunktionen werden nicht geschaffen.

Eine ökologische Baubegleitung hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Die Forderung nach Erhaltung, Sicherung oder Wiederherstellung von Böschungs- und Gleisrandbereichen im Interesse einer großräumigen Biotopvernetzung ist wegen des viele Kilometer langen Planumgriffes und der Mannigfaltigkeit der Beschaffenheiten der in ihm vorhandenen Böschungs- und Gleisrandbereiche bereits zu unbestimmt, um einer hinreichend bestimmten stattgebenden Entscheidung zugänglich zu sein. Es ist darüber hinaus auch nicht begründet worden, warum ihre Erfüllung für die Sicherstellung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens nötig sein sollte.

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Das Landratsamt hat mitgeteilt, dass für das Verschließen von Fugen und Spalten an Bauwerken ein Antrag auf Zulassung einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG in der alten Fassung zu stellen sei, wenn Lebensstätten besonders oder streng geschützter Tierarten betroffen sind. Die Fugen und Spalten seien deshalb vor Verschluss auf das Vorhandensein von Brut- und Wohnstätten zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse seien der Naturschutzbehörde beim Landratsamt zusammen mit der Planung für die Anbringung von Ersatzniststätten vorzulegen.

Entscheidung: Die Forderung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Konzentrationswir-

kung der Planfeststellung ist neben dem Planfeststellungsbeschluss keine Entscheidung des Landratsamtes erforderlich. Darüber hinaus wird auf die Gebäudeuntersuchung (Anhang 2 der Umweltverträglichkeitsstudie) und auf die geplante Maßnahme S3 verwiesen.

Zur Vermeidung von Wiederholungen hinsichtlich der Gebäudeuntersuchung, des Inhaltes der Maßnahme S3 wird nach oben verwiesen. Eine Ausnahme ist auch aus materiellrechtlichen Gründen nicht erforderlich.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat sich der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. zur 1. Planänderung im Jahre 2009 mit dem Argument der Verletzung artenschutzrechtlicher Vorschriften gegen die Führung von Eisenbahnverkehr über die Strecke 6379 gewandt.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Es handelt sich jedoch um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange.

Die schlichte Änderung des Verkehrsaufkommens auf einem bestehenden Verkehrsweg berührt die artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG nicht. Dies gilt insbesondere auch, soweit der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. ausgeführt hat, die Strecke 6379 stelle eine Leitstruktur für Fledermäuse und ihre Umgebung ein besonders wichtiges Fledermaushabitat dar. Die Planung hat keine Maßnahmen zum Inhalt, die eine Vergrößerung der Streckenkapazität oder eine Erhöhung der auf der Strecke zulässigen und technisch möglichen Geschwindigkeiten bewirken würden, so dass mit dem Vorhaben zurechenbare signifikante Risikosteigerungen für Zug-Tier-Kollisionen und Störungen nicht verbunden sind. Verkehrsstärkenschwankungen innerhalb des bestehenden Kapazitäts- und Geschwindigkeitsrahmens lösen das Schutzregime von § 44 BNatSchG nicht aus. Eine gegenteilige Auslegung der Vorschrift wäre vor dem Hintergrund ständig und vielerorts stattfindender Verkehrsstärkenschwankungen auf Straßen- und Schienenverkehrswegen mit dem der gesamten Rechtsordnung innewohnenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und dem aus diesem abzuleitenden Übermaßverbot nicht vereinbar und würde die Erfüllung bedeutender infrastruktureller Funktionen für das Gemeinwesen in seiner Gesamtheit gefährden.

B.4.4.4 Biotopschutz

Soweit nicht ausgeschlossen werden kann, dass das Vorhaben mit Verstößen gegen Verbote nach § 30 Abs. 2 BNatSchG und nach § 26 Abs. 2 SächsNatSchG verbunden ist, sind die Voraussetzungen für die Zulassung entsprechender Ausnahmen nach § 30 Abs. 3 BNatSchG in Verbindung mit den vor dem Hintergrund der Abweichungsgesetzgebungskompetenz der Bundesländer nach Art. 72 Abs. 3 Nr. 2 Grundgesetz weiterhin anwendbaren §§ 26 Abs. 4 Satz 1, 26 Abs. 5 Satz 1 und 2 sowie Satz 3 Sächs-NatSchG gegeben.

B.4.5 Belange des Immissionsschutzes

B.4.5.1 Betriebsbedingten Lärmimmissionen

B.4.5.1.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen durch so genannte "Lärmvorsorge" sichergestellt werden, dass von den zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Lärmvorsorge ist also vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz - z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen.

Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG allerdings nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Entscheidend ist insoweit, ob eine konkrete Planung dem Gebot des Vorranges aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt (Nolte in: jurisPR-BVerwG 21/2009, Anm. 5, unter Bezugnahme auf BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, Az. 9 A 72/07, Rn. 63 ff. - zitiert nach juris). Für die Klärung dieser Frage sind auch öffentliche und private Belange, die einer Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten aktiven Schutzes entgegenstehen, z. B. die Gefahr einer unzumutbaren Ortsbildbeeinträchtigung oder die Gefahr der unzumutbaren Verschattung von Grundstücken Dritter, zu berücksichtigen.

Nach der genannten Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist zunächst grundsätzlich zu untersuchen, welche Mittel für Schutzmaßnahmen aufzuwenden wären, welche die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV vollständig sicherstellen (sogenannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig hoch, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt auf-

zuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Eine überschlägige Kostenabschätzung reicht im Rahmen von § 41 Abs. 2 BImSchG aus (BayVGH, Urteil vom 22.03.2007, Az. 22 A 01.40089, Rn. 82 - zitiert nach juris). Bei welcher Kosten-Nutzen-Relation von der Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz auszugehen ist, muss nach den Umständen des Einzelfalles bestimmt werden. Ziel der Kostenbewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung Betroffener vertretbar erscheint. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung muss nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen abstellen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn abgrenzbare Schutzbereiche gebildet und lediglich diese einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden, im Übrigen aber die Gesamtkosten der Schutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des mit ihnen erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden (a. a. O., Rn. 69 - zitiert nach juris). Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen (Betrachtung der Kosten je Schutzfall) zulässig und geboten. So ist bei einer stark verdichteten Bebauung eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen als bei einer vergleichsweise lockeren Bebauung.

Inhaber des Eigentums sowie von Erbbaurechten an betroffenen baulichen Anlagen haben beim Bestehen von Lärmvorsorgeansprüchen, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen befriedigt werden können, gemäß § 42 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG gegen den Träger der Baulast für den Verkehrsweg einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen. Der Anspruch kann gegenüber der Vorhabensträgerin geltend gemacht werden, die daraufhin auf der Grundlage der 24. BImSchV die erforderlichen Maßnahmen und diesbezüglichen Aufwendungen zu ermitteln hat.

Die Verpflichtung zur Sicherstellung der Einhaltung der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte durch Lärmvorsorge nach § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. durch Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen besteht nach der letztgenannten Vorschrift sowohl beim Neubau von Verkehrswegen als auch im Falle ihrer wesentlichen Änderung.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV ist die Änderung eines Schienenweges wesentlich, wenn der Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise erweitert wird. Dies ist vorliegend nicht geplant. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV ist die Änderung außerdem wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Derartige Fälle sind ausweislich der von der

Vorhabensträgerin im Rahmen der 1. Planänderung im Jahre 2009 als Planunterlage 14 vorgelegten schalltechnischen Untersuchung zu erwarten, weil erhebliche bauliche Eingriffe vorgesehen sind, die geeignet sind, zu Beurteilungspegelerhöhungen zu führen. Fälle von § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, wonach die Änderung eines Schienenverkehrsweges auch dann wesentlich ist, wenn der Beurteilungspegel des vom Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird, werden ebenfalls eintreten.

Der Beurteilungspegel ist gemäß § 3 der 16. BImSchV für Schienenverkehrswege nach der Anlage 2 zu dieser Verordnung zu berechnen, die auch auf die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 verweist.

B.4.5.1.2 Datengrundlagen der schalltechnischen Untersuchung

Für die Beurteilungspegelberechnung auf der Grundlage der Schall 03 sind neben anderen Daten insbesondere die künftigen Verkehrsmengen und die künftige Zusammensetzung des Verkehrs auf den umzubauenden Eisenbahnstreckenabschnitten maßgeblich - siehe hierzu Abschnitte 4 und 5 der Schall 03.

Der schalltechnischen Untersuchung liegt das nach dem Prognosehorizont 2020 projizierten Betriebsprogramm zu Grunde.

Die Einwendungen, die schalltechnische Untersuchung sei fehlerbehaftet, da die Beurteilungspegelberechnung anhand eines prognostizierten Betriebsprogramms anstelle der nach den geltenden Vorschriften zu Grunde zu legenden maximalen Streckenkapazitäten vorgenommen worden sei, werden zurückgewiesen.

Zwar bestimmt die Schall 03 im Abschnitt 4, dass bei Neu- und Ausbaustrecken mit denjenigen Zugzahlen zu rechnen ist, die der Vollauslastung der Strecke entsprechen. Jedoch ist der genannte Abschnitt der Schall 03 in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV gerade nicht in Bezug genommen worden (BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, Az. 11 A 9/97, Rn. 62 - zitiert nach juris). Der Lärmschutz nach der 16. BImSchV hat sich nach der vorausschätzbaren Durchschnittsbelastung des Verkehrsweges zu richten. Die Verordnung lässt Kapazitätsreserven zu, ohne dass diese in die Lärmprognose einzubeziehen sind.

Die Einwendungen gegen die Einbeziehung des sogenannten "Schienenbonus" in die Beurteilungspegelberechnung werden zurückgewiesen. Der Ansatz des in § 3 Satz 2 der 16. BImSchV erwähnten Abschlages von 5 dB(A) (Korrektursummand S) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs nach Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV sowie nach Abschnitt 3 (Tabelle 1) und Abschnitt 6 (Gleichung 6) der

Schall 03 ist gerechtfertigt. Er ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und der Oberverwaltungsgerichte anerkannt (BayVGH, Urteil vom 23.02.2007, Az. 22 A 01.40089, Rn. 37 - zitiert nach juris; mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 11.02.2003, Az. 9 B 49/02, Rn. 18 - zitiert nach juris).

Es ist insoweit nicht Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes, die dem Verordnungsgeber zugewiesene Risikoermittlung und -einschätzung durch eine eigene Bewertung zu ersetzen. Eine Ausnahme hiervon bestünde nur dann, wenn der in der Verordnung angelegte Maßstab gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse negiert oder in unververtretbarer Weise fehlgewichtet (vgl. BayVGH, a. a. O., Rn. 38 - zitiert nach juris; m. w. N.). Hierfür bestehen keine Anhaltspunkte.

Auch die Einwendungen, die schalltechnische Untersuchung berücksichtige nicht hinreichend den an den Bahnhöfen und Haltepunkten entstehenden bahnhofstypischen Lärm (Bremsgeräusche usw.) werden zurückgewiesen. Nach Nr. 8.1 der Schall 03 sind die Emissionspegel von Zug- und Rangierfahrten in Personenbahnhöfen vereinfachend wie für die freie Strecke zu berechnen. Abschirmungen durch Bahnsteigkanten u. ä. sind nicht zu berücksichtigen; ebenso nicht die Emissionen von Karrenfahrten, Lautsprecherdurchsagen u. ä. Als Zuggeschwindigkeiten sind die Fahrgeschwindigkeiten nach Tabelle 2 der Schall 03 anzusetzen.

B.4.5.1.3 Lärmschutzkonzept der schalltechnischen Untersuchung

Das Vorhaben macht den Bau von Lärmschutzwänden erforderlich. Hinsichtlich der Einzelheiten (insbesondere der Kilometrierungsangaben zu den Standorten und der variierenden Wandhöhen) wird auf die Lagepläne (Planunterlage 3), die Pläne der Planunterlage 6.7, das Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 7), den Abschnitt 2.3.13 des Erläuterungsberichtes (Seite 42 ff.) und auf die Tabelle 5 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 33/34) verwiesen. Für eine Reihe von Streckenabschnitten ist außerdem die Anwendung der aktiven Schallschutzmethode "Besonders überwachtes Gleis" vorgesehen. Die hierfür vorgesehenen Streckenabschnitte sind in der Tabelle 6 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 35) dargestellt.

Es verbleiben im gesamten Planfeststellungsabschnitt für zwei von insgesamt 893 Immissionsorten Ansprüche auf die Erstattung der tatsächlichen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Tageszeitraum. Bei den beiden Immissionsorten handelt es sich um die weit abgesetzt von sonstiger Bebauung für den Bau einer Schallschutzwand zu nahe an der Bahntrasse stehenden Gebäude Schachtweg 50 und 52 südlich der Zöbiger Straße in Gaschwitz. Außerdem werden trotz der Errichtung von Lärmschutzwänden für 801 von

4287 Immissionsorten Ansprüche auf die Erstattung der tatsächlichen Aufwendungen für ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Nachtzeitraum erforderlich - siehe Tabelle 7 der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 14, Seite 35).

Die verwendeten Kostenansätze für aktive Schallschutzmaßnahmen in Gestalt der Errichtung von Lärmschutzwänden und der Durchführung des Verfahrens "Besonders überwachtes Gleis" beruhen laut schalltechnischer Untersuchung (Seite 11) auf einer Fiktivstudie bzw. einer Ermittlung des Umweltzentrums der DB AG. Soweit mehrere Einwender vorgetragen haben, die Kostenansätze seien für sie nicht nachprüfbar, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die von den Einwendern erhobenen Rügen der Intransparenz der Kostenansätze sind nicht geeignet, pauschal die Sachgerechtigkeit derselben in Zweifel zu ziehen. Überzeugende Argumente gegen die Sachgerechtigkeit der Ansätze sind seitens der Einwender nicht vorgetragen worden. Anhaltspunkte dafür, dass die Vorhabensträgerin die Kostenansätze zu ihren Gunsten, das heißt mit dem Ziel der Zulassung einer zu Ungunsten der Betroffenen abwägungsfehlerhaft kostenminimierten Lärmschutzplanung, manipuliert haben könnte, bestehen nicht. Gleiches gilt für die Frage, ob die Kostenansätze aus Versehen auf falschen Angaben beruhen könnten. Das bloße Bestreiten der Richtigkeit der Kostenansätze erzeugt keinen weitergehenden Aufklärungsbedarf. Es gleicht der unzulässigen Behauptung einer Tatsache, für deren Wahrheitsgehalt nicht eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht (vgl. für das Vorstehende: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. 11 A 42/97, Rn. 85, 86 - zitiert nach juris). Im Rahmen von § 41 Abs. 2 BImSchG reicht eine überschlägige Kostenabschätzung aus - siehe oben in diesem Abschnitt unter Verweis auf BayVGH, Urteil vom 23.02.2007, Az. 22 A 01.40089, Rn. 82, zitiert nach juris. Diese ist unter Berücksichtigung verschiedener sachgerechter Kriterien (höhenabhängige Windlasten und baugrundabhängige Gründungstiefen) - siehe Seite 11 der schalltechnischen Untersuchung - erfolgt. Die Vorhabensträgerin hat also - sachgerecht - stärker differenziert, als es zuweilen unter pauschalem Ansatz eines festen Kostensatzes pro Quadratmeter Wandfläche erfolgt und von Gerichten akzeptiert wird.

Soweit einige Einwender und ein anerkannter Naturschutzverband sich mit der Befürchtung mangelnder Wirksamkeit gegen die Einbeziehung der Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" in das Lärmschutzkonzept der Planung gewandt haben, werden auch diese Einwendungen zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin ist zur Wirksamkeitskontrolle und zur Kontrollberichterstattung an das Eisenbahn-Bundesamt verpflichtet. Nachträgliche Anordnungen zur Wirksamkeitssicherung sind vorbehalten. Die Maßnahme ist in ihrer Wirksamkeit von der höchstrichterlichen Rechtsprechung anerkannt (vgl. BayVGH, Urteil vom 23.02.2007, Az. 22 A 01.40089, Rn. 55 - zitiert nach ju-

ris; m. w. N.).

Besonders zu betrachten sind die Immissionsorte Schachtweg 50 und Schachtweg 52 (Nr. 6 und 7 im Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 5). Diese stellen wegen ihrer unabwendbaren Atypik die Wertung von der Orientiertheit der Lärmschutzplanung an Gleichbehandlungsgesichtspunkten nicht in Frage. Das Gebäude, dem die beiden Immissionsorte zugewiesen sind, steht so dicht an der Bahntrasse, dass der Bau einer Lärmschutzwand nicht möglich ist. Als aktive Lärmschutzmaßnahme kann hier nur das "Besonders überwachte Gleis" zum Einsatz kommen. Darüber hinaus sind hinsichtlich der jeweils zweiten Geschosslagen auf mehreren Gebäudeseiten der beiden Immissionsorte Ansprüche auf die Erstattung der Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen - siehe Anhänge 2.3.1 und 4.3.1 der schalltechnischen Untersuchung. Ein Außenwohnbereich ist in der zweiten Geschosslage nicht vorhanden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin aufgegeben, im Abschnitt Stötteritz West 3 ergänzend zur Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis" zwei 6 m hohe Lärmschutzwände außen und innen (minimale Wandhöhe zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung) - vgl. Punkt A.4.4 g) - und im Abschnitt Stötteritz Ost 2 ergänzend zur Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis" eine 6 m hohe Lärmschutzwand außen auf der Böschungsunterkante zu errichten (minimale Kosten je Schutzfall/Vollschutz) - vgl. Punkt A.4.4 h).

Dies begründet sich wie folgt. Ein Verzicht auf die Lärmschutzwände würde nicht nur einen Verstoß gegen die o. g. Rechtsprechung des BVerwG, sondern auch gegen die Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes, die ihren Niederschlag in den "Hinweisen zur Erstellung der schalltechnischen Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen" vom 15.06.2009 ihren Niederschlag gefunden hat, widersprechen. Mangels entsprechender Angaben in der schalltechnischen Untersuchung kann die Absicht der Vorhabensträgerin in den maßgeblichen Streckenabschnitten auf Lärmschutzwände verzichten zu wollen, nicht nachvollzogen werden.

Die immissionsort- und schutzfallkonkrete Ergebnisdokumentation der untersuchten Schallschutzmaßnahmen (Anhang 6.1) enthält für beide Untersuchungsabschnitte keine Darstellungen für die gewählte Variante (nur "Besonders überwachtes Gleis"). Für den Untersuchungsabschnitt Stötteritz West 3 kann dem Anhang 3.1 entnommen werden, dass beim Einsatz der Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" ohne Lärmschutzwände keiner der prognostizierten 75 Schutzfälle gelöst werden würde.

Für den Untersuchungsabschnitt Stötteritz Ost 2 enthält der Anhang 3.1 keine Angabe darüber, wie viele der prognostizierten 18 Schutzfälle beim Einsatz der Maßnahme

"Besonders überwachtes Gleis" ohne Lärmschutzwände gelöst werden könnten. Dem Anhang 4.1 (Beurteilungspegel Prognose mit Lärmschutz - Verbleibender Anspruch auf passiven Lärmschutz) ist zu entnehmen, dass keiner der Schutzfälle gelöst würde.

Somit widerspricht das für beide Untersuchungsabschnitte von der Vorhabensträgerin gewählte Aktivlärmschutzkonzept - "Besonders überwachtes Gleis" - auf dem Niveau der vollständigen Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte dem Gebot des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG.

Laut Anhang 3.1.1 würde im Abschnitt Stötteritz West 3 bei 4 m hohen Lärmschutzwänden außen und innen einschließlich "Besonders überwachtes Gleis" das Kosten-Nutzen-Optimum erreicht. Es verbleiben noch 34 von 75 Schutzfällen mit Grenzwertüberschreitung für den Nachtzeitraum, davon 12 Schutzfälle mit Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung bei 60 dB(A). Die Kosten pro Schutzfall betragen 23.556 Euro. Die Schutzfälle mit Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung können erst mit 6 m hohen Lärmschutzwänden außen und innen einschließlich "Besonders überwachtes Gleis" vollständig gelöst werden. Es verbleiben noch 12 von 75 Schutzfällen mit Grenzwertüberschreitung für den Nachtzeitraum, für welche dann ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kämen. Die Kosten pro Schutzfall betragen 23.666 Euro. Obwohl das Kosten-Nutzen-Optimum bei 4 m hohen Wänden erreicht wird, wurde der Vorhabensträgerin die Errichtung von 6 m hohen Wänden aufgegeben, da das Schutzziel damit wesentlich besser erfüllt werden kann und die Mehrkosten pro Schutzfall in Höhe von 110 Euro relativ gering sind.

Im Abschnitt Stötteritz Ost 2 würde laut Anhang 3.1.2 bei einer 6 m hohen Lärmschutzwand außen auf der Böschungsunterkante einschließlich "Besonders überwachtes Gleis" das Kosten-Nutzen-Optimum erreicht. Es werden alle 18 Schutzfälle mit Grenzwertüberschreitung für den Nachtzeitraum gelöst. Die Kosten pro Schutzfall betragen 50.556 Euro.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt nicht, dass für beide Untersuchungsabschnitte die schutzfallbezogenen Kosten der für einen wirksameren aktiven Lärmschutz im Sinne einer weitgehenden Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Frage kommenden Varianten mit 23.666 Euro (Stötteritz West 3) bzw. 50.556 Euro (Stötteritz Ost 2) im Vergleich zu den insoweit niedrigeren Kosten in den anderen Untersuchungsabschnitten sehr hoch ausfallen. Andererseits ist zu berücksichtigen, dass wegen der vergleichsweise geringen räumlichen Ausdehnung die absoluten Kosten für die weitgehende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vergleichsweise moderat ausfallen.

An drei Gleisabschnitten ist die Schallschutzmaßnahme "Besonders überwachtes Gleis" zu kurz. Der Vorhabensträgerin wurde daher die Verlängerung auf je 300 m auf-

gegeben - vgl. Punkt A.4.4 f).

Bürgerinitiative Kleine Hauptstraße: Der Sprecher der Bürgerinitiative (Einwender 119M) hat die Nichtberücksichtigung des in Markkleeberg, östlich der Bahntrasse, südlich der Staatsstraße S46 (Seenallee) gelegenen Wohnviertels "Kleine Hauptstraße" in der Lärmschutzplanung gerügt.

Entscheidung: Ein Einwendung wird zurückgewiesen.

Gemäß § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Um einen Neubau handelt es sich vorliegend nicht. Wann eine wesentliche Änderung vorliegt wird durch § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV konkretisiert: Die Änderung ist wesentlich, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Ein erheblicher baulicher Eingriff liegt nur dann vor, wenn erkennbar in die Substanz des Schienenweges eingegriffen wird. Im Bereich des Wohnviertels finden keine erheblichen baulichen Eingriffe statt. Es erfolgen keine Gleislageveränderungen, sondern lediglich Unterhaltungsmaßnahmen. Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie kleinere Baumaßnahmen können aber nicht als erheblicher baulicher Eingriff verstanden werden (vgl. Begründung zu § 1 der 16. BImSchV in Bundesrats-Drucksache 661/89).

Zu beachten bleibt, dass die zusätzliche Lärmbelastung zusammen mit der bereits bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtlast führen darf, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3/97, Rn. 32, zitiert nach juris).

Die entsprechende Untersuchung hat ergeben, dass für insgesamt sechs Immissionsorte ein Beurteilungspegel von mehr als 60 dB(A) in der Nacht zu erwarten ist. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden Kleine Hauptstraße 7 (1. Etage Westseite) und Kleine Hauptstraße 8 (3. Etage Nordseite, 1. bis 3. Etage Westseite, 3. Etage Südseite) erforderlich und ausreichend, um den Schutz der Gesundheit bei den Anwohnern sicher zu stellen. Entsprechende Auflagen wurden unter Punkt A.4.4 k) aufgenommen.

Stadt Leipzig: Die für ihr Gebiet als untere Immissionsschutzbehörde zuständige Stadt Leipzig hat sich erstmals in der geänderten Planung im Jahre 2009 dahingehend geäußert, es sei nicht ersichtlich, warum die schalltechnische Untersuchung nicht auf die

Wohngebäude am Leander-, Hauff-, Andersen- und Grimmweg eingeht. Angesichts der für Gebäude mit vergleichbarem Abstand zu den Gleisen ermittelten Beurteilungspegel bestehe auch für jene Gebäude ein Untersuchungsbedarf.

Außerdem werde nicht dargestellt, wie hoch die Kosten der passiven Schallschutzmaßnahmen sind, sodass nicht nachvollziehbar sei, ob die geplante Kombination aus aktivem und passivem Lärmschutz die wirtschaftlichste Lösung darstelle.

Für die Gebäude Arno-Nitzsche-Straße 41a bis 41c vermisse man die Beurteilungspegel.

Im Bereich von Sichtachsen im öffentlichen Raum solle für die Lärmschutzwände transparentes Material gewählt werden. Es seien zwingend Detaillaussagen nötig, die vor allem mit dem Stadtplanungsamt, Sachgebiet Gestaltung öffentlicher Raum, abgestimmt werden müssten.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Im Bereich der genannten drei Straßen sowie der genannten Gebäude in der Arno-Nitzsche-Straße ist kein erheblicher baulicher Eingriff in die Gleisanlagen geplant. Siehe hierzu die Ausführungen zur Einwendung der Bürgerinitiative Kleine Hauptstraße oben in diesem Abschnitt. Einwendungen der Eigentümer liegen hier nicht vor. Zudem liegen die genannten Gebäude in der Arno-Nitzsche-Straße außerhalb des Planfeststellungsbereiches.

Bezüglich der genannten Gebäude in der Arno-Nitzsche-Straße gilt zusätzlich Folgendes. Es sind nur diejenigen - vorliegend geringen - Lärmanteile zu berücksichtigen, die aus den baulich zu verändernden Gleisabschnitten auf die genannten Immissionsorte einwirken. Die Vorhabensträgerin hat zum Zwecke des Beleges der Unterschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte durch den in der genannten Art zu berücksichtigenden Schienenverkehrslärm einen an der Darstellungsweise des Anhanges 2.2 der schalltechnischen Untersuchung orientierten Beurteilungspegelvergleich vorgelegt. Es bedurfte daher keiner Schallschutzmaßnahmen.

Das Lärmschutzkonzept wurde oben ausreichend dargestellt, so dass sich die diesbezügliche Rüge erledigt haben dürfte.

Soweit die Stadt Leipzig Forderungen nach einer Transparentausbildung von Lärmschutzwänden und nach diesbezüglichen Gestaltungsabstimmungen erhoben hat, wird auf den Punkt B.4.10 verwiesen.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. im Jahre 2009 zur Planung Stellung genommen. Beim Betriebsprogramm für die Lärmprognosen sei die maximale Streckenkapazität anzusetzen. Der Schienenbonus sei laut Richtlinie 2002/49/EG/5 nicht mehr anzuwenden. Die

Lärminderung durch die Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" sei nicht anzusetzen, da zum einen keine kontinuierliche Überwachung gewährleistet und zum anderen wegen des Alters der Bahnstrecke mit die Wirksamkeit der Maßnahme beeinträchtigenden Senkungen zu rechnen sei. Die geplanten Streckengeschwindigkeiten seien zu hoch. Bei Dieselmotorschienenzügen lägen die Vorbeifahrpegelspitzen über 110 dB(A). Am Haltepunkt Markkleeberg-West sei mit zusätzlichen Lärmbelastungen beim Bremsen, Anhalten und Anfahren der Züge zu rechnen. Die Planungen für den aktiven Lärmschutz z. B. in Markkleeberg-Nord (Breitscheidstraße) werden dem Gebot des Vorranges aktiven Lärmschutzes nicht gerecht. Die Zahl der verbleibenden Passiv-Schutzfälle sei zu hoch. Soweit der Verband die immissionsrechtliche Zulässigkeit von Verkehr auf der Strecke 6379 in Frage gestellt hat, wird auf den nachfolgenden Abschnitt verwiesen.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Das Eisenbahn-Bundesamt betrachtet die Belange jedoch von Amts wegen.

Der Ansatz der Streckenkapazität für die Lärmprognosen ist nach der oben bereits zitierten Rechtsprechung des BVerwG nicht geboten.

Die Wirksamkeit der Methode "Besonders überwachtes Gleis" wird durch die regelmäßige Durchführung von Messfahrten, ihre Protokollierung und eine entsprechende Berichterstattung an das Eisenbahn-Bundesamt sichergestellt. Abgesichert wird dies durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss.

Senkungsbedingte Wirksamkeitsdefizite sind nicht zu befürchten. Zum einen sind in den letzten Jahren keine Oberbauschäden oder Unterbausenkungen nachgewiesen worden. Zum anderen ist eine Unterbauertüchtigung vorgesehen. Die Befürchtungen über senkungsbedingte Wirksamkeitsdefizite sind im Übrigen spekulativer Natur.

Die Vorbeifahrpegel einzelner Züge sind ungeeignet, die Lärmbelastungen sachgerecht widerzuspiegeln.

Für den Untersuchungsbereich Markkleeberg West 1 der schalltechnischen Untersuchung liegt kein Verstoß gegen das Gebot des Vorranges aktiven Lärmschutzes vor. Maßgebend sind die Kosten pro gelösten Schutzfall. Bei einer vollständigen Gewährleistung aktiven Lärmschutzes im Vergleich zur gewählten Lösung würden Mehrkosten von knapp 6 Mio. Euro anfallen. Diese Kostenverdopplung steht außer Verhältnis zum

damit noch erzielbaren weitergehenden Schutzerfolg.

Für Bahnhöfe ist nach der einschlägigen Vorschrift - Schall 03 - die volle Streckengeschwindigkeit anzusetzen, hingegen sind Brems- und Beschleunigungsgeräusche, Türschlagen und Lautsprecherdurchsagen nicht zu berücksichtigen.

Doch selbst wenn man die nicht vom Verkehr auf den Gleisen herrührenden bahnhofs-typischen Geräusche im Rahmen der Abwägung nach § 18 Satz 2 AEG berücksichtigen würde, kommt man zu keinem anderen Ergebnis. Dafür, dass diese Geräusche im Fall des Haltepunktes Markkleeberg Nord nach Art und Ausmaß die insoweit relevante Schwelle der Unzumutbarkeit übersteigen werden, ist nichts ersichtlich. Würde das Gegenteil zutreffen, müsste angesichts der Vergleichbarkeit der Bebauungssituation und der Nutzungskonkurrenzen in Markkleeberg Nord mit den Verhältnissen einer unabsehbar großen Vielzahl von Schienennahverkehrshaltepunkten im Bundesgebiet davon ausgegangen werden, dass Schienenpersonennahverkehr in urbanen Räumen unter zweckentsprechender Frequentierung von Siedlungsräumen schlechthin unzulässig wäre.

Die Einbeziehung des Schienenbonus in die Lärmprognostizierung ist wie oben schon dargestellt, ebenfalls gerechtfertigt. Die EG-Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) ist für die Planfeststellung nicht relevant, sie ist nicht für Berechnungen nach der 16. BImSchV anzuwenden. Für diese gilt die Schall 03 mit ihren Regeln über die Berücksichtigung des Schienenbonus ("Korrekturwert S").

B.4.5.1.4 Baubedingter Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 (Waldbahn)

Einwender Waldbahn: Die Stadt Markkleeberg sowie eine Vielzahl von Einwendern haben sich im Rahmen der 1. und 2. Planänderung gegen eine Nutzung der Strecke 6379 sowohl für Eisenbahnverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten als auch für bauzeitlichen Umleitungsverkehr gewandt. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten des Vortrages der Stadt Markkleeberg und der Einwender wird nach unten in diesem Abschnitt und auf die Punkte B.4.8, B.4.10 und B.4.16 verwiesen.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und die Stadt Markkleeberg und die Einwender sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt haben. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. Auch im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt betrachtet jedoch von Amts wegen auch die präkludierten Belange.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bezüglich der Strecke 6379 ist grundsätzlich festzustellen, dass diese als planfestgestellte Eisenbahnbetriebsanlage gilt (vgl. Einigungsvertrag, Kapitel XI: Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr, Sachgebiet A: Eisenbahnverkehr Abschnitt III). Der Betrieb der Strecke ist nicht gemäß § 11 AEG eingestellt worden, die Flächen, auf denen sich die Eisenbahnbetriebsanlagen befinden, sind nicht von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG freigestellt worden. Entsprechende Anträge hat die Vorhabensträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt nicht eingereicht. Bis zum Jahre 2002 fand auf der Strecke 6379 regulärer S-Bahn-Verkehr statt. Es gab und gibt insoweit keine Restriktionen im Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten dieser Strecke - z. B. bezüglich der Zugarten, der zulässigen Geschwindigkeit. Es handelt sich daher rechtlich und tatsächlich um eine betriebene Eisenbahnstrecke, auf der selbstverständlich jederzeit mehr oder auch weniger Eisenbahnverkehr stattfinden konnte und auch in Zukunft stattfinden kann.

Ein etwaiger Eisenbahnverkehr auf der Strecke 6379 nach Abschluss der Bauarbeiten, für den die Vorhabensträgerin in der erstmals geänderten Planung im Jahre 2009 Prognosezahlen mitgeteilt hat (siehe Erläuterungsbericht, Seite 10), ist für die fachplanungsrechtliche Entscheidung über das Vorhaben nicht relevant. Dass die Zunahme von Verkehrslärm auf einer allgemeinen Änderung der Verkehrslage beruht, reicht für ihre Abwägungserheblichkeit im Rahmen der Planfeststellung nicht aus. Erforderlich ist insoweit, dass sich - was anhand der Umstände des Einzelfalles zu beurteilen ist - die Verkehrssituation in einer spezifisch planbedingten Weise ändert (BVerwG, Urteil vom 17.09.1998, 4 CN 1/97, Rn. 16 - zitiert nach juris). Die genannte Voraussetzung ist nicht erfüllt. Der Planfeststellungsantrag ist nicht auf die Zulassung etwaigen Verkehrs für den Zeitraum nach Abschluss der Bauarbeiten gerichtet. Die Planung hat auch keine Maßnahmen zum Inhalt, die jenen Verkehr erst ermöglichen sollen. Er wäre vielmehr - wie bereits gegenwärtig - auch ohne ihre Verwirklichung möglich. Dies gilt auch für zukünftigen Umleitungsverkehr infolge von Störungen im City-Tunnel. Die plangeordneten Baumaßnahmen an der Strecke 6379 dienen nicht der Erhöhung der Streckenkapazität oder -geschwindigkeit. Die Strecke soll bis auf die zwischen km 8,483 und km 8,842 vorgesehene Anpassung der Gleislage an die ersatzweise neu zu bauende Eisenbahnüberführung über die Zöbiger Straße (Überführung der Strecken 6362, 6377 und 6379) - Bauwerksverzeichnis Nr. 1.4.5 - keinen Umbau erfahren. Auch die Verringerung der Strecke 6362 auf ein Streckengleis zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz führt nicht zu mehr Verkehr auf der Strecke 6379. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Kapazitätsberechnung für die Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz ergibt Folgendes:

Leistungsfähigkeit im vorhandenen Zustand (zweigleisig): 251 Züge/Tag = 100,0 %

Leistungsfähigkeit im geplanten Zustand (eingleisig):	146 Züge/Tag	= <u>58,1 %</u>
Kapazitätsverringerung durch die geplante Maßnahme:		41,9 %
Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm:	60 Züge/Tag	
Zuschlag für die Zukunftsentwicklung von 20%:	<u>12 Züge/Tag</u>	
	72 Züge/Tag	

Das gegenwärtige Betriebsprogramm einschließlich des Zuschlags für die Zukunftsentwicklung (72 Züge) übersteigt nicht die Leistungsfähigkeit der Strecke im geplanten Zustand (146 Züge).

Dass die vorliegenden Planunterlagen für die Strecke 6379 einen über die genannten Gleisumbauten an der Eisenbahnüberführung über die Zöbiger Straße hinausreichenden Planumgriff (km 6,810 bis km 9,205) ausweisen, hat seine Ursache zum einen darin, dass über die Gleisumbauten hinaus im Bereich der Parallelführung der Strecken 6379, 6377 und 6362 auf gemeinsamer Trasse am südlichen Ende des Planumgriffes Umbauten an der alle drei Strecken überspannenden Oberleitungsanlage vorgesehen sind, zum anderen sind westlich entlang der Strecke 6379 vom Bereich der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße im Süden bis zum genannten nördlichen Planungsende am km 6,810 Lärmschutzwände geplant (Bauwerksverzeichnis Nr. 8.4.1 und 8.6.1). In den Bereichen jenseits der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße, in denen keine Gleisumbauten an der Strecke 6379 geplant sind und in denen die Wände daher allein wegen der im Sinne von § 41 BImSchG und § 1 der 16. BImSchV wesentlichen Änderungen der Strecken 6377 und 6362 erforderlich werden, soll der Bau nur aus bau- und schallschutztechnologischen Gründen trotzdem westlich des Streckengleises 6379 und damit gleichsam unter Einbeziehung auch des von der Strecke 6379 ausgehenden Schienenverkehrslärms in die Lärmschutzwirkung der Wände erfolgen.

In den zurückliegenden Jahren erfolgte Arbeiten zum Austausch von Gleisschwellen und von Gleisschotter stellen zum einen lediglich Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsarbeiten dar. Diese stehen nicht unter dem in § 18 AEG für den Bau oder die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen geregelten Vorbehalt einer fachplanungsrechtlichen Zulassungsentscheidung. Zum anderen sind sie auch nicht zum Bestandteil des Vorhabens und damit des Planfeststellungsantrages und daher einer Zulassungs- oder Ablehnungsentscheidung im Planfeststellungsverfahren entzogen. Indem die DB Netz AG Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt hat, ist sie insoweit lediglich ihrer Verpflichtung aus § 4 Abs. 1 AEG nachgekommen, ihre Infrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten (vgl. auch Urteil [Hunsrückbahnurteil] des BVerwG vom 25.10.2007, Az. 3 C 51.06).

Die von vielen Einwendern erwähnten Gleisumbauten am nordwestlichen Streckenanfang in Leipzig-Plagwitz stellen zur Aufrechterhaltung des Netzschlusses notwendige

Anpassungen an die im Rahmen des Vorhabens "ESTW-A Leipzig-Leutzsch/Großlehna/Leipzig-Plagwitz" zwischen km 4,575 und km 13,395 umzubauende Strecke Leipzig-Leutzsch - Probstzella (6383) dar. Jenes Vorhaben einschließlich der Anpassungen der Strecke 6379 in Leipzig-Plagwitz hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.03.2010 (Geschäftszeichen: 52101 Pap/1/045/08) zugelassen. Mit diesem Bauvorhaben waren keine der Streckenkapazitäts- oder Streckengeschwindigkeitserhöhung dienende Maßnahmen an der Strecke 6379 verbunden.

Für die von baubedingtem Umleitungsverkehr auf der Strecke 6379 ausgehenden Lärmimmissionen gilt Folgendes:

Nicht entscheidungsrelevant und - wie ein etwaiger Verkehr nach Abschluss der Bauarbeiten - ebenfalls grundsätzlich nicht Gegenstand der für die Planung zu treffenden Zulassungsentscheidung ist der prognostizierte Umleitungsverkehr selbst. Auch für diesen gilt, dass er im Grundsatz bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgewickelt werden könnte.

Das von vielen Einwendern vorgetragene Argument, die Strecke 6379 sei nicht bzw. jedenfalls nicht für den prognostizierten Umleitungsverkehr gewidmet und sie bzw. der Verkehr sei nicht durch eine fachplanungsrechtliche Zulassungsentscheidung legitimiert, läuft ins Leere - siehe oben. Auf einer gewidmeten Eisenbahnbetriebsanlage muss jederzeit mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden, ohne dass eine solche Verkehrszunahme Lärmschutzansprüche gegenüber der Bahn auslöst.

Darüber hinaus sind der Planfeststellungsantrag und damit das über ihn durchgeführte Planfeststellungsverfahren auf die Zulassung des Umbaus von Eisenbahnbetriebsanlagen gerichtet. Sie sind nicht auf die Feststellung gerichtet, ob jene Anlagen oder andere Anlagen, vorliegend die für den Umleitungsverkehr benötigte Strecke 6379, bereits gewidmet und fachplanungsrechtlich zugelassen sind oder nicht und ob sie einem Verkehr in diesem Sinne legal zur Verfügung stehen oder nicht. Die insoweit auf das Gegenteil zielende Argumentation der Einwender zwingt nicht zu einer entsprechenden - und wegen der angesichts der Vielfältigkeit von Verkehrsnetzbeziehungen grundsätzlich denkbaren Vielfalt und räumlichen Ausdehnung von Umleitungsführungen tendenziell uferlosen - Erweiterung des Prüfstoffes des Planfeststellungsverfahrens.

Hingegen gehört zum Entscheidungsstoff des Planfeststellungsverfahrens vor dem Hintergrund des fachplanungsrechtlichen Konfliktbewältigungsgebotes die Klärung der Frage, ob die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens für Dritte zumutbar sind. Hierzu gehören unter anderem - im Gegensatz zum prognostizierten baubedingten Umleitungsverkehr selbst - auch die Verkehrslärmimmissionen dieses Um-

leitungsverkehrs. Die Betroffenen haben insoweit einen Anspruch darauf, dass ihre Belange in die Abwägung eingestellt und angemessen berücksichtigt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.1999, Az. 11 A 4/98, NVwZ 2000, Seite 567).

Für diese baubedingten, das heißt letztlich nur vorübergehenden Lärmbelastungen kann allenfalls dann Lärmschutz beansprucht werden, wenn die Belastungen ein Ausmaß erreichen, das auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne, in der die Betroffenen ihnen ausgesetzt sind, schlechthin unzumutbar ist (vgl. BayVGH, Beschluss vom 06.07.2004, Az. 8 C 04.1256, Rn. 15 - zitiert nach juris). Insoweit mögen zur Sicherstellung der Einhaltung der Zumutbarkeitsgrenzen grundsätzlich auch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen.

Im vorliegenden Fall sind diese allerdings weder zum angemessenen Schutz der Betroffenen notwendig noch der Vorhabensträgerin, die im Rahmen der Abwägung ebenso wie die Betroffenen eine angemessene Berücksichtigung ihrer bzw. der von ihr zu vertretenden Belange beanspruchen kann, zuzumuten.

Nicht einschlägig ist § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV, da es jenseits des Bereiches der Eisenbahnüberführung über die Zöbigker Straße an erheblichen baulichen Eingriffen fehlt.

Auch die Einwendungen, die Grenzwerte der 16. BImSchV müssten zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden, werden zurückgewiesen. Die in Bezug genommene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 17.03.2005, Az. 4 A 18/04 - "Frankenschnellweg") stützt die Argumentation nicht. Sie behandelt die Berücksichtigung gemeindlicher Belange bei den Auswirkungen eines Autobahnbauvorhabens. Das Bundesverwaltungsgericht führt aus, die Einhaltung der in der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete gewährleistet im Regelfall, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt werden. Aussagen über die Voraussetzungen für subjektive Schutzansprüche betroffener Grundstücksnutzer bzw. -eigentümer trifft die Entscheidung nicht. Dass die Zulassung der vorliegenden Planung nicht zu einer abwägungsfehlerhaften Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit der Städte Leipzig und Markkleeberg führt, wird im Punkt B.4.10 näher dargelegt. Bereits hier wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts - im Unterschied zu den vorliegend in Rede stehenden Auswirkungen des absehbar zeitlich begrenzten baubedingten Umleitungsverkehrs - die dauerhaften Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens betrifft. Vorliegend ist neben anderen Gründen - siehe Punkt B.4.10 - allein der temporäre Charakter maßgebend, der eine unangemessene Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit ausschließt.

Eine eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht in Ansatz zu bringen. Zwar ist die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, Rechtsgüter mit Verfassungsrang - hier Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz - zu schützen und sich einer Mitwirkung an der Entstehung oder Aufrechterhaltung verfassungswidriger Zustände zu enthalten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.02.2004, Az. 4 B 95/03, Rn. 4 - zitiert nach juris; m. w. N.). Jedoch ist die planbedingte Beeinträchtigung eigentumsrechtlicher Positionen vorliegend nicht zu besorgen. Denn die als Folge des baubedingten Umleitungsverkehrs prognostizierten Verkehrslärmimmissionen werden nur temporär, nicht aber dauerhaft auftreten. Nach Abschluss der Bauarbeiten und damit des Umleitungsverkehrs werden keine planbedingten Beeinträchtigungen verbleiben. Der möglicherweise nach Abschluss der Bauarbeiten dauerhaft über die Strecke 6379 fließende Verkehr wird - wie oben dargestellt - nicht planbedingt sein.

Auch die Einwendungen hinsichtlich einer befürchteten Grundstückswertminderung auf Grund der eisenbahnverkehrlichen Nutzung der Strecke 6379 werden zurückgewiesen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.1999, Az. 11 A 31/98, Rn. 27 - zitiert nach juris). Die Auswirkungen des Umleitungsverkehrs sind im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums zumutbar und daher hinzunehmen.

Nimmt die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren die von einer Bestandsstrecke ausgehende zusätzliche Verlärmung über bestimmte Grenzwerte hinaus als Problem in ihre Erwägungen auf und trifft sie im Planfeststellungsbeschluss die Entscheidung, keine Schallschutzvorkehrungen für die Bestandsstrecke anzuordnen, so kann dies nicht beanstandet werden, Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 24.10.2010, Az: 12 A2.10. Das Gericht bestätigt dem Eisenbahn-Bundesamt in Rn. 51 ausdrücklich, dass es berücksichtigen darf, dass der prognostizierte Lärmzuwachs auf einer Bestandsstrecke innerhalb der Kapazität einer seit langem genehmigten Bahnlinie liegt. Im genannten Urteil ging es im Übrigen um einen dauerhaften Lärmzuwachs, während vorliegend der vorübergehende Charakter schutzmindernd zu berücksichtigen ist.

Hiervon weicht das Eisenbahn-Bundesamt jedoch vorliegend ab bei zu erwartenden Werten von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, bei denen nach der Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 08.09.2004, Az. 4 B 42/04, Rn. 32; BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055, Rn. 50 bis 52 - jeweils zitiert nach juris) bei dauerhafter Einwirkung eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann.

Laut schalltechnischer Untersuchung sind zwar keine diese Schwelle überschreitenden Werte im Tagzeitraum, jedoch für eine Reihe von Immissionsorten im Nachtzeitraum zu erwarten. Demzufolge sind passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich und aus-

reichend, um den Schutz der Gesundheit bei den Anwohnern sicherzustellen. Die gutachtlich ermittelten Kosten für diese passiven Schallschutzmaßnahmen betragen 156.800 €, die gutachtlich ermittelten Kosten für vergleichbare aktive Schallschutzmaßnahmen liegen bei 1.526.000 €.

Auf den in § 41 BImSchG geregelten grundsätzlichen Vorrang aktiven Lärmschutzes vor passivem Lärmschutz muss sich die Vorhabensträgerin hinsichtlich der Auswirkungen des baubedingten Umleitungsverkehrs auf der Strecke 6379 - im Gegensatz zur von einigen Einwendern vertretenen Auffassung - nicht verweisen lassen.

Im Rahmen der Vermeidung von die Gesundheit gefährdenden Belastungen jenseits des vorliegend gerade nicht eröffneten unmittelbaren Anwendungsbereiches von § 41 BImSchG gilt der Vorrang aktiven Lärmschutzes nicht. Vielmehr ist davon auszugehen, dass, wenn Gesundheitsgefährdungen durch passive Lärmschutzmaßnahmen abgewendet werden können, diese unabhängig von der Verkehrsintensität ausreichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.02.2004, Az. 4 B 95/03, Rn. 14 - zitiert nach juris; für Nachtfluglärm). Einschneidendere Maßnahmen zu Lasten der Vorhabensträgerin sind nur geboten, wenn sich die Gefährdungen nicht durch schonendere Mittel abwenden lassen (BVerwG, a. a. O., Rn. 4). Einer den Anforderungen von § 41 BImSchG genügenden umfassenden Abwägung zwischen aktivem und passivem Lärmschutz bedarf es für den baubedingten Umleitungsverkehr nicht. Im Rahmen des Abwägungsgebots ist auch zu berücksichtigen, welche Kostenunterschiede zwischen den erforderlichen passiven und den erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen bestehen.

Im Bereich des Wohngebiets am Equipagenweg in Markkleeberg wären zum Schutz der 34 Wohneinheiten, bei denen die Grenze von 60 dB(A) im Nachtzeitraum überschritten wird, rund 109.000 Euro für passive Lärmschutzmaßnahmen aufzuwenden. Eine Lärmschutzwand würde demgegenüber Kosten von rund 1.034.000 Euro nach sich ziehen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Lärmbelastung durch den Umleitungsverkehr nur eine temporäre ist und eine Lärmschutzwand aufgrund des Bahnübergangs Equipagenweg eine erhebliche Schutzlücke aufweisen würde, so dass möglicherweise noch zusätzlich passiver Lärmschutz erforderlich wäre.

Beim Wohngebiet Küchenholzallee in Leipzig-Großschochau lässt sich die Grenze zur Gesundheitsgefahr mit einem Kostenaufwand für passive Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von 32.000 Euro sicherstellen. Eine Wandlösung hätte demgegenüber Herstellungskosten von rund 492.000 Euro zur Folge.

Im Hinblick auf diese Kostenunterschiede kann die Vorhabensträgerin nicht verpflichtet werden, aktive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Für die von nachzeitlichen Überschreitungen des Beurteilungspegels von 60 dB(A) be-

troffenen Immissionsorte wurden Entschädigungsansprüche für passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden in Höhe der erbrachten tatsächlichen Aufwendungen, soweit sich diese im Rahmen der 24. BImSchV halten, festgesetzt - vgl. Punkt A.4.4 k). Die Entschädigungsansprüche umfassen auch den Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden - vgl. § 2 der 24. BImSchV.

Von vielen Einwendern ist sinngemäß gefordert worden, ein gesundheitsgefährdungsfreies Schlafen bei geöffneten Fenstern sicherzustellen. Ein derartiger Anspruch - letztlich gerichtet auf aktiven Lärmschutz - besteht nicht. Die Erstreckung des Entschädigungsanspruches auf Lüftungseinrichtungen stellt die erforderliche Kompensation für zum Schlafen benutzte Räume dar - vgl. BVerwG, Urteil vom 21.09.2006, Az. 4 C 4/05, Rn. 25, 26 - zitiert nach juris. Es geht unter dem Aspekt gesunder Wohnverhältnisse nicht um offene Fenster, sondern um das Schlafen bei ausreichender Frischluftzufuhr - vgl. BayVGh, Urteil vom 23.02.2007, Az. 22 A 01.40089, Rn. 49 - zitiert nach juris; mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 21.09.2006, Az. 4 C 4/05.

Auch die Einwendungen hinsichtlich überhöhter Kostenschätzungen für aktive Lärmschutzmaßnahmen sind unbegründet. Die Vorhabensträgerin hat die gleichen Kostenansätze verwendet wie für die Abwägungen zu den Schallschutzkonzepten für die einzelnen Untersuchungsabschnitte entlang der planbefangenen Streckenabschnitte. Für die Strecke 6379 wurde planerisch der einfachste Fall - keine Dammlage - angesetzt. Die von den Einwendern zur Argumentation herangezogenen Kosten für Lärmschutzwände an Straßen sind kein geeigneter Vergleichsmaßstab: Lärmschutzwände an Schienenwegen sind bahnseitig stets hochabsorbierend auszubilden, sie sind - auch hinsichtlich ihrer Errichtung - in der Regel schwerer zugänglich und erfordern aufwendigere Kabelsuchschachtungen. Der Abstand zwischen Wand und Emissionsquelle ist geringer und wegen der größeren Druck- und Sogwirkungen als Folge der Zugvorbeifahrten besteht ein höherer Gründungs- und sonstiger konstruktiver Aufwand.

Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit des zu erwartenden Umleitungsverkehrs ist auch die Schutz mindernde Vorbelastung der entlang der Strecke gelegenen Grundstücke zur berücksichtigen. Diese Vorbelastung ist keinesfalls wegen der in den zurückliegenden Jahren seit 2002 gesunkenen Intensität der Streckennutzung gegen "Null" anzusetzen. Eine Vorbelastung besteht nicht etwa - wie von vielen Einwendern ins Feld geführt - als Ausfluss der teilweise im Wege der kommunalen Bauleitplanung geschaffenen Bebaubarkeit und erfolgten Bebauung entlang der Strecke 6379 zu Lasten des Eisenbahnbetriebes. Eine Vorbelastung besteht vielmehr als Ausfluss des Vorhandenseins und Betriebes der Strecke seit vielen Jahrzehnten zu Lasten der flankierenden Grundstücke. Eine plangegebene Vorbelastung, das heißt eine aufgrund verfestigter

Planung zu erwartende Geräuschbelästigung, haftet ebenso wie eine tatsächliche Geräuschvorbelastung dem - vorbelasteten - Grundstück kraft seiner Situationsgebundenheit an und muss von dessen Eigentümer - unabhängig vom Zeitpunkt seines Erwerbs und von seiner Kenntnis der Vorbelastung - hingenommen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 63/80, Leitsatz 4 - zitiert nach juris).

Auch zwischenzeitliche Nutzungsunterbrechungen bzw. Nutzungsintensitätsabsenkungen sowie Erklärungen der Vorhabensträgerin gegenüber der Stadt Markkleeberg und Dritten über eine bevorstehende Streckenstilllegung haben nicht zur Entstehung schutzwürdiger Vertrauenstatbestände beigetragen, aus denen die Vorhabensträgerin zur Unterlassung bzw. Unterbindung der Streckennutzung oder zu Schallschutzmaßnahmen verpflichtet ist.

Auch Pfeifsignale von Eisenbahnfahrzeugen am Bahnübergang Equipagenweg fließen nicht in die Beurteilungspegelberechnung ein. Die in der 16. BImSchV einschließlich ihrer Anhänge und der in ihnen in Bezug genommenen Regelwerke festgelegten Berechnungsregeln berücksichtigen nur diejenigen Teile einer Eisenbahntrasse, die typischerweise geeignet sind, auf die Verursachung des Verkehrslärms Einfluss zu nehmen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 23.05.2006, Az. 9 B 8/06, Rn. 7 - zitiert nach juris). Die Pfeifsignale bleiben also außer Betracht. Sie sind aber im Rahmen der nach § 18 AEG gebotenen Abwägung zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, auf die Pfeifsignale im Rahmen des baubedingten Umleitungsverkehrs zu verzichten und stattdessen den Bahnübergang entsprechend § 11 Abs. 11 EBO durch Posten zu sichern - siehe Erläuterungsbericht, Abschnitt 12.3.3.1. Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin aufgegeben, die bauzeitliche Postensicherung am Bahnübergang Equipagenweg bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung aufrecht zu erhalten - vgl. Punkt A.4.2 j). Damit ist das Pfeifsignal dauerhaft unterbunden.

Auch das Landratsamt des Landkreises Leipzig hat keine Bedenken gegen den Umleitungsverkehr, soweit passiver Lärmschutz für Immissionsorte mit nächtlichen Überschreitungen des Beurteilungspegels von 60 dB(A) gewährt wird.

Es war auch keine Einbeziehung der Strecke in die erschütterungstechnische Untersuchung erforderlich. Bei welcher Erschütterungsbelastung die Grenze zur Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung bezüglich der Einwirkungen von Erschütterungen auf den Menschen in Gebäuden (DIN 4150 Teil 2) überschritten ist, hat das BVerwG nicht abschließend geklärt, BVerwG vom 21.12.2010, Az: 7 A 14/09.

Diese Schwelle - so das Gericht - muss aber jedenfalls noch deutlich über dem in Industriegebieten und bezogen auf den Nahverkehr geltenden Anhaltswert A_r von 0,3

tags und 0,23 nachts liegen; denn solche Belastungen werden den Betroffenen ohne Weiteres zugemutet. Es werden sehr hohe Anforderungen an die Annahme der Unbewohnbarkeit einer Wohnung gestellt (vgl. hierzu Krampitz, Erschütterungen - ein Überblick zum derzeitigen Erkenntnisstand, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts V, 2000 S. 153 <162>), der von Werten von deutlich über 3,5 ausgeht. Die Strecke ist bis 2002 im Tagzeitraum im gleichen Umfang befahren worden, wie im Umleitungsverkehr geplant, ohne dass dadurch Wohnungen unbewohnbar geworden sind. Dies gilt umso mehr für den lediglich vorübergehenden Umleitungsverkehr. Dafür, dass Gebäude unbewohnbar werden, ist nichts vorgetragen. Dies drängt sich auch nicht auf.

Es ist auch keine Untersuchung gemäß DIN 4150, Teil 3 erforderlich. Nach der dort vorgesehenen Berechnungsmethode kommt es auf Einzelereignisse und nicht auf die Häufigkeit der Zugvorbeifahrten an. Auch heute fahren Güterzüge an den Gebäuden vorbei, ohne dass Gebäudeschäden eingewandt worden sind. Eine Geschwindigkeitserhöhung ist ebenfalls nicht geplant. Auch fahren im Umleitungsverkehr keine anderen Züge als bisher.

In Bezug auf neue Wohnhäuser gilt gemäß Punkt 6.5.3.3 und 6.5.3.4 der DIN 4150, Teil 2, wonach bei städtebaulichen Planungen die Anhaltswerte nach Tabelle 1 eingehalten werden müssen. Werden diese eingehalten, ist auch von der Einhaltung der Werte der DIN 4150, Teil 3 auszugehen, da die DIN 4150, Teil 2 viel strengere Anforderungen stellt.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. im Schreiben vom 30.05.2009 ohne Angabe von Gründen ausgeführt, auch die deutlich negativen Effekte für den Menschen in der Umgebung der Waldbahn seien in der Planung vollkommen unzureichend betrachtet worden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat.

Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Dies hindert das Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht, sich mit den vorgebrachten Belangen zu befassen, da es sich um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange handelt.

Auch diese Einwendung ist unbegründet. Bei Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen verbleibt kein Defizit hinsichtlich der Berücksichtigung der Lärmschutzbe-

lange der entlang der Strecke 6379 lebenden Menschen. Zur Begründung wird nach oben verwiesen. Sollte der Einwender auch Erschütterungsauswirkungen im Blick gehabt haben, wird ebenfalls nach oben verwiesen.

B.4.5.2 Betriebsbedingte Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Materieller Prüfmaßstab, ob die Planung den Betroffenen hinreichenden Schutz vor vorhabensbedingten Erschütterungsimmissionen gewährt, ist mangels anderweitiger spezialgesetzlicher Regelungen § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Im vorliegenden Fall bereits bestehender Vorbelastungen kommt für Betroffene ein Anspruch nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG auf Erschütterungsschutzmaßnahmen allerdings nur insoweit in Betracht, als die durch die planbedingten Änderungen verursachte Verstärkung von Erschütterungen die Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine billigerweise nicht zumutbare Belastung liegt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.02.2004, Az. 5 S 387/03, UPR 2004, 358 - Leitsatz 12). Die tatsächliche und/oder plangegebene Vorbelastung muss grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden und wirkt sich dementsprechend schutzmindernd aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6/00, Rn. 81 - zitiert nach juris). Die Grenze der schutzmindernden Berücksichtigung einer Vorbelastung ist erst dort erreicht, wo die Erschütterungseinwirkungen der Anlage schon vor deren Änderung das Maß des Zumutbaren überschreiten.

Im erschütterungstechnischen Gutachten wird zur Untersuchung der auf Menschen in Gebäuden einwirkenden Erschütterungen auf die DIN 4150, Teil 2 "Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden", zurückgegriffen. Die Anhaltswerte in Tabelle 1 gelten allerdings grundsätzlich für den Neubau von Schienenwegen. Das Gutachten hat deshalb einen prognostischen Vergleich zwischen bestehender Vorbelastung und Erschütterungssituation im geplanten Endzustand vorgenommen, um zu ermitteln, ob die planbedingten Veränderungen zumutbar sind. Als Kriterium für die Zumutbarkeit einer Zunahme der Erschütterungsbelastigungen wird die Nichtüberschreitung eines Betrages der Zunahme der Beurteilungsschwingstärke $KB_{FT,r}$ von 25 % gesetzt, da erst eine Zunahme der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25 % für den Betroffenen überhaupt spür- bzw. fühlbar ist. Das ist vom BVerwG in seinem Urteil vom 21.12.2010, Az: 7 A 14/09 ausdrücklich bestätigt worden.

Für die Gebäude im zu betrachtenden Untersuchungsabschnitt Leipzig werden die Beurteilungswerte der DIN 4150, Teil 2 nicht überschritten. Damit sind in diesem Abschnitt keine Maßnahmen zum Erschütterungsschutz ersichtlich.

Für den Streckenabschnitt Markkleeberg und Großstädteln wurden jedoch erhebliche

Zunahmen von über 25 % prognostiziert, ob diese jedoch tatsächlich eintreten und in welchem Umfang, kann erst nach Inbetriebnahme der Strecke durch Nachmessungen festgestellt werden.

Dennoch wurden Schutzmaßnahmen geprüft. Zunächst wurden Maßnahmen am Fahrweg, wie etwa das Masse-Feder-System oder Unterschottermatten, geprüft. Diese Maßnahmen sind im Wesentlichen erst für den unterirdischen Schienenverkehr erprobt. Es liegen Erkenntnisse vor, dass die Unterschottermatten beim oberirdischen Schienenverkehr für Gebäude mit Holzbalkendecken sogar zu einer Verschlechterung der Erschütterungssituation führen können.

Das Masse-Feder-System wurde jedoch näher geprüft. So wurde z. B. für Markkleeberg festgestellt, dass dies Kosten pro Haus (Schutzfall) von ca. 287.000 Euro verursachen würde. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Gutachten den worst case betrachtet, in dem es mit Sicherheitszuschlägen arbeitet und ungünstigste Gebäudeübertragungsfunktionen ansetzt und somit unklar ist, ob es tatsächlich an allen untersuchten Gebäuden zu erheblichen Überschreitungen kommt sowie der Unsicherheit der Wirksamkeit der Maßnahme wurde diese als unverhältnismäßig verworfen.

Nach den Erfahrungen des Eisenbahn-Bundesamtes aus anderen Bauvorhaben treten auf Grund des verbesserten Unter- und Oberbaus der modernisierten Strecke erhebliche Zunahmen der Erschütterungswirkungen tatsächlich nur in seltenen Fällen ein. Auch vor diesem Hintergrund erscheint das Masse-Feder-System als unverhältnismäßig, zumal andere Maßnahmen am Ausbreitungsweg und am Objekt zur Verfügung stehen.

Das Gutachten zeigt die konkrete Möglichkeit erheblicher Zunahmen auf, schlägt jedoch auf Grund der Unsicherheiten Nachmessungen zur Überprüfung der Erschütterungssituation nach Inbetriebnahme der Strecke und darauf beruhende Einzelfallentscheidungen vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich deshalb unter Punkt A.4.1 b) eine abschließende Entscheidung hinsichtlich der in Anlage 10 der erschütterungstechnischen Untersuchung genannten Gebäude vorbehalten.

Ein Entscheidungsvorbehalt ist dann aufzunehmen, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch nicht abschätzen lässt (BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, BVerwGE 112, 221, 226).

Das ist hier der Fall. Denn Erschütterungsauswirkungen sind wegen der Vielfältigkeit der Ausbreitungs- und Übertragungsbedingungen nach dem Stand von Wissenschaft und Technik nicht mit einer Sicherheit prognostizierbar, die für Vorhaben in der Nähe

von Gebäuden abschließende Regelungen bereits im Planfeststellungsbeschluss, also vor der Vorhabensverwirklichung, ermöglichen würde.

Dass zum Schutz vor Erschütterungen auf der Grundlage von § 74 Abs. 3 VwVfG Entscheidungsvorbehalte für abschließende Feststellungen geregelt werden, hat auch der BayVGh, Urteil vom 15.01.2001, Az. 20 A 99.40024, Rn. 116 - zitiert nach juris - bestätigt, vgl. auch BVerwG vom 21.12.2010, Az: 7 A 14/09.

Hinsichtlich der Einwirkungen auf die Gebäudesubstanz ist Teil 3 der DIN 4150 heranzuziehen. In der DIN Teil 3 sind Anhaltswerte enthalten, bei deren Einhaltung nach bisherigen Erfahrungen keine Gebäudeschäden im Sinne der Vorschrift auftreten.

Außerdem können nach heutigem Wissensstand bei Entfernungen der Gebäude von mehr als 10 m von der Gleisachse Gebäudeschäden bzw. Schäden an der Bausubstanz ausgeschlossen werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin aufgegeben, die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3, einzuhalten.

Auch sekundärer, das heißt von planbedingt in Schwingungen versetzten Bauwerksteilen abgestrahlter, Luftschall unterfällt § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG, kann also Gegenstand von Schutzauflagen sein oder - bei Untunlichkeit derselben oder ihrer Unvereinbarkeit mit dem Vorhaben - Ansprüche auf Entschädigung in Geld begründen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Planbedingte Beeinträchtigungen durch sekundären Luftschall, die derartige Regelungen erfordern, sind aber nicht zu erwarten.

Gesetzliche Beurteilungskriterien oder anerkannte Regeln der Technik und gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse in Gestalt technischer Regelwerke existieren nicht (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 74/98.AK, Rn. 50 - zitiert nach juris; bestätigend: BVerwG, a. a. O.). Die Vorhabensträgerin hat unter Bezugnahme auf einen Leitfaden für den Planer der Deutschen Bahn AG in der Tabelle 6 des Gutachtens Beurteilungspegelrichtwerte für die Zumutbarkeit der Sekundärluftschallimmissionen angegeben.

Sämtliche ermittelten Werte liegen deutlich unter den vom Planer zu Grunde gelegten Immissionsrichtwerten und auch unter den Rauminnenpegeln der 24. BImSchV sowie den der VDI-Richtlinie 2719, welche ebenfalls zur Beurteilung herangezogen werden können.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. mit Schreiben vom 27.05.2009 zur Planfassung der 1. Planänderung die Ansicht vertreten, die Aussagen zum Erschütterungsschutz seien unzu-

reichend. Es seien konkrete Minderungsmaßnahmen sowie Verfahrenswege zur Gebäudebestandsaufnahme, Schadensbildfeststellung und Schadensersatzleistung festzulegen. Der Ausbau der konventionell aufgeschütteten Bahnstrecke ohne Grundsanierung sei in der Regel für die zu erwartenden Belastungen ungeeignet. Das Gegenteil für den vorliegenden Fall sei gutachtlich nachzuweisen. Es seien laufend Gleissetzungen zu erwarten. Die Streckengeschwindigkeiten seien zu hoch angesetzt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, denn die Einwendungen betreffen nicht die 1. Planänderung. Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. hat sich gegen die ursprüngliche erschütterungstechnische Untersuchung nicht gewandt. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Dies hindert das Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht, sich mit den vorgebrachten Belangen zu befassen, da es sich um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange handelt.

Entscheidung: Die Forderung nach abschließenden Regelungen zum Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren ist unbegründet. Zur sich aus § 74 Abs. 3 VwVfG ergebenden Zulässigkeit von Nachprüfaufgaben und Entscheidungsvorhalten in Bezug auf Schutzmaßnahmen und Entschädigungsfestsetzungen wird nach oben verwiesen. In seiner Entscheidung vom 21.12.2010, Az: 7 A 14/09 hat das BVerwG diese Verfahrensweise des Eisenbahn-Bundesamtes nicht beanstandet.

Der Streckenunterbau ist gutachtlich überprüft worden. Eine anforderungsgerechte Erüchtigung ist geplant. Die auf allen planbefangenen Streckenabschnitten geplante Gleisoberbauerneuerung trägt zur Erschütterungsminderung bei. Die vom Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. geäußerten Untauglichkeitsbefürchtungen hinsichtlich des Streckenaufbaues sind unsubstantiiert und spekulativ. Die Forderung nach Minderung der Streckengeschwindigkeiten ist unbegründet. Die Geschwindigkeiten sind Teil der planerischen Konzeption.

B.4.5.3 Betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen

In Bezug auf Immissionen in Gestalt des betriebsbedingten Eintrages von Luftschadstoffen sind keine Risiken ersichtlich, die ein Absehen von der Vorhabensverwirklichung gebieten würden. Es sind die einschlägigen technischen Regelwerke einzuhalten. Weitergehender Regelungen im Planfeststellungsbeschluss bedarf es nicht. Denn das Vorhaben ist hinsichtlich eisenbahnverkehrsbedingter Luftschadstoffbelastungen weitgehend wertungsneutral. Schutzauflagen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG oder die Festsetzung von Ansprüchen auf angemessene Entschädigung in Geld ge-

mäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG im Falle der Untunlichkeit von Schutzauflagen oder ihrer Unvereinbarkeit mit dem Vorhaben scheiden deshalb aus. Für den planbedingten Eintritt rechtlich erheblicher Veränderungen der Luftschadstoffbelastungssituation ist nichts ersichtlich.

Die absehbaren Wirkungen von Immissionen auf naturschutzrechtliche Schutzgüter hindern die Zulassung der Planung nicht, es wird auf Punkt B.4.4 verwiesen.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. zur erstmals geänderten Planung mit Schreiben vom 27.05.2009 das Fehlen von Aussagen zur Feinstaubbelastung in den Planunterlagen gerügt. Als Folge der Abholzung von Baumbeständen und des Einsatzes von Dieselloks sei mit einer erheblichen Belastungszunahme zu rechnen. Außerdem seien erhebliche Feinstaubbelastungen als Folge des Bremsabriebes der Züge am neuen Haltepunkt Markkleeberg Nord zu erwarten.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da Angaben zur Feinstaubbelastung schon in der Ursprungsplanung nicht enthalten waren. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Dies hindert das Eisenbahn-Bundesamt jedoch nicht, sich mit den vorgebrachten Belangen zu befassen, da es sich um von Amts wegen zu beachtende öffentliche Belange handelt.

Die Einwendungen sind unbegründet. Es wird auf die obige Darstellung des rechtlichen Rahmens verwiesen. Außerdem wird - so abwegig die Befürchtung einer rechtlichen erheblichen Feinstaubbelastungszunahme durch den Bremsabrieb am neuen Haltepunkt Markkleeberg Nord sein mag - die Ausbreitung anfallenden Feinstaubes auf die nahegelegenen Grundstücke durch die geplanten Lärmschutzwände vermindert.

B.4.5.4 Baubedingte Immissionen

In Bezug auf Baulärm sind die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970), die 32. BImSchV und das SächsSFG zu beachten - vgl. Punkt A.4.4.

Die 32. BImSchV gilt unmittelbar. Eine entsprechende Nebenbestimmung ist daher nicht erforderlich. Es wird jedoch klargestellt, dass die Anwendung des § 7 Abs. 1 der 32. BImSchV auf Neubaustrecken beschränkt ist.

§ 7 des SächsSFG enthält in den §§ 4 bis 6 Verbote zum Schutze der Sonn- und Feier-

tage. In § 7 ist die Möglichkeit der Erteilung von Befreiungen von jenen Verboten geregelt.

Bei Rammarbeiten werden erschütterungsarme Verfahren eingesetzt, soweit die Arbeiten in einer Entfernung von 10 m bis 15 m von Gebäuden vorgenommen werden. In diesen Bereichen wird die Vorhabensträgerin eine Beweissicherung vornehmen. Außerdem ist die DIN 4150 Teil 2 und Teil 3 zu beachten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat in den Nebenbestimmungen A.4.4 a) bis d) die erforderlichen Entscheidungen getroffen.

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat, darauf hingewiesen, dass zum Schutz gegen Baulärm während der Bauphase im Einwirkungsbereich des Vorhabens die Immissionswerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen - vom 19.08.1970 in allgemeinen Wohngebieten und in Mischgebieten nicht zu überschreiten seien. Kurzzeitige Geräuschspitzen dürften den Immissionswert für die Nachtzeit um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Arbeiten im Nachtzeitraum seien der Zulassungsbehörde mindestens zwei Wochen vor Beginn der nächtlichen Bauarbeiten anzuzeigen.

Bei der Durchführung besonders geräuschintensiver Arbeiten sei dafür Sorge zu tragen, dass nur nach dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik ausgerüstete Maschinen und Geräte eingesetzt, Betroffene am wenigsten beeinträchtigende technologische Verfahren angewandt und erforderlichenfalls weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden. Insbesondere seien Baumaschinen einzusetzen, die den Anforderungen der 32. BImSchV entsprechen.

Sei bei der Durchführung einzelner Baumaßnahmen mit erheblicher Staubentwicklung zu rechnen, seien geeignete Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen - z. B. Befeuchten der Erdmassen und gegebenenfalls benutzter Verkehrswege - vorzusehen. Dabei seien die Windverhältnisse zu berücksichtigen.

Arbeiten an Sonn- und Feiertagen bedürften gemäß den Bestimmungen des SächsSFG einer gesonderten Genehmigung.

Des Weiteren werde auf die Bestimmungen der 32. BImSchV hingewiesen; insbesondere das Betriebsverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen gemäß § 7 Abs. 1 sei zu beachten.

Arbeiten im Nachtzeitraum von 20 Uhr bis 7 Uhr seien nur im Einzelfall und nur dann durchzuführen, wenn dies nachweislich im öffentlichen Interesse liegt, z. B. wenn der Verkehrsbetrieb ansonsten erheblichen Einschränkungen unterworfen wäre. In diesem Fall werde eine vorherige Information der schutzbedürftigen Nachbarschaft empfohlen.

Entscheidung: Das Eisenbahn-Bundesamt hat seine Entscheidungen zu den vorgeannten Forderungen unter A.4.4 a) bis d) der Nebenbestimmungen getroffen und damit die Stellungnahme der Landesdirektion in weiten Teilen beachtet. Im Übrigen sind die Forderungen unbegründet. Nochmals wird deutlich gemacht, dass die Betriebszeiteinschränkung der 32. BImSchV nicht für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes gilt - vgl. § 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung. Bei den Werten der AVV Baulärm handelt es sich auch nicht um Grenzwerte, sondern um Richtwerte. Die Behörden sollen nach dem Willen der Vorschrift erst dann einschreiten, wenn die Richtwerte um 5 dB überschritten werden. Es ist also davon auszugehen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen, wenn die Richtwerte der AVV Baulärm plus 5 dB eingehalten werden. Diese Auffassung hat auch in der Rechtsprechung Bestätigung gefunden, vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az. 5 S 2257/05, Bayerischer VGH, Urteil vom 24.01.2011, Az. 22 A 09.40059.

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Das für das Gebiet der Stadt Markkleeberg als untere Immissionsschutzbehörde zuständige Landratsamt hat sich dahingehend geäußert, dass Nachtarbeiten der Zulassungsbehörde mindestens zwei Wochen vor Beginn der nächtlichen Bauarbeiten anzuzeigen seien. Es sei eine öffentliche Bekanntmachung der Nachtarbeiten zu empfehlen. Bei nächtlichen Arbeiten sei darauf zu achten, dass die Immissionsorte in den jeweils von der Baumaßnahme berührten Ortslagen nicht durch Lichtimmissionen betroffen werden, soweit diese auf Grund deren Dauer und Intensität als erhebliche Belästigung und damit als schädliche Umwelteinwirkung anzusehen sind. Als Bewertungsmaßstab könne die Leitlinie des Landes Brandenburg, Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Licht-Leitlinie) vom 18.01.2001 (veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 7 vom 14.02.2001) heran gezogen werden. Gegebenenfalls für Nachtarbeiten erforderliche Baustellenbeleuchtung sei deshalb so zu installieren, dass Blendwirkungen in benachbarten schutzbedürftigen Nutzungen weitestgehend vermieden werden. Ein ausreichender Schutz vor witterungsbedingten Eigenbewegungen der Leuchtquellen sei zu gewährleisten.

Bei der Durchführung besonders geräuschintensiver Arbeiten sei dafür Sorge zu tragen, dass nur nach dem aktuellen Stand der Lärminderungstechnik ausgerüstete Maschinen und Geräte eingesetzt, Betroffene am wenigsten beeinträchtigende technologische Verfahren angewandt und erforderlichenfalls weitergehende Schutzvorkehrungen getroffen werden. Informationen hierzu seien in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 enthalten. Bevorzugt - und insbesondere bei gegebenenfalls erforderlichen Nachtarbeiten - sind Baumaschinen einzusetzen, die den Anforderungen des aktuellen Standes der

Lärmminderungstechnik im Sinne der 32. BImSchV entsprechen.

Ist bei der Durchführung einzelner Baumaßnahmen mit erheblicher Staubentwicklung zu rechnen (z. B. bei Umgang mit trockenem Aushub- oder Bodenmaterial, Transport auf unbefestigten Baustraßen und lang anhaltend trockener Witterung), seien geeignete Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen - z. B. Befeuchten der Aushubmassen und benutzten Baustraßen, regelmäßige Straßenreinigung, Minimierung der Abwurfhöhen bei Bagger/Förderbandbetrieb - vorzusehen. Dabei seien die Windverhältnisse zu berücksichtigen.

Arbeiten an Sonn- und Feiertagen bedürften gemäß SächsSFG einer gesonderten Genehmigung.

Nach Einsicht in die durch die 2. Planänderung geänderten Unterlagen habe das Landratsamt festgestellt, dass die geplanten Bauarbeiten bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich werktags von 7 bis 20 Uhr ausgeführt würden. Die Genehmigung für Bauarbeiten in der Nachtzeit (20 bis 7 Uhr) und an Sonn- und Feiertagen sollte rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt werden; die Anwohner sollten entsprechend informiert werden.

Entscheidung: Den Forderungen wird weitgehend Rechnung getragen, im Übrigen werden sie zurückgewiesen. Bei baubetriebstechnologisch nicht zu umgehenden Nacharbeiten werden die Lichtimmissionen in den unmittelbar an die Bahnanlage angrenzenden Bereichen, soweit es nach dem Stand der Technik möglich ist, minimiert. Der Grad der Baustellenbeleuchtung hängt auch von den auszuführenden Arbeiten, von der Jahreszeit und den Witterungsbedingungen, dem Tagzeitraum in der diese ausgeführt werden sowie von den gesetzlichen Vorgaben der Arbeitsstättenrichtlinien sowie den Gesundheitsschutz- und die Unfallverhütungsvorschriften ab. Eine vollkommen blendfreie und für angrenzende Bereiche immissionsfreie Ausleuchtung der Baustelle kann daher nicht gewährleistet werden. Die Vorhabensträgerin hat jedoch zugesagt, die ausführenden Unternehmen dahingehend verpflichten, die Baustellenbeleuchtung auf das vorgeschriebene Mindestmaß zu begrenzen und die Leuchtkörper so standsicher aufzustellen, dass es nicht zu witterungsbedingten Eigenbewegungen und Blendwirkungen kommt.

Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, der 32. BImSchV und des SächsSFG zugesagt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat neben den bereits erwähnten Auflagen - siehe oben - auch Schutzauflagen zur Minderung von Licht- und Staubemissionen erlassen - vgl. Punkt A.4.4 b) und d). Dort wird auch richtig gestellt, dass nach SächsSFG die Kreispolizeibehörde für Ausnahmegenehmigungen zuständig ist.

Sofern sich durch diese Maßnahmen Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, hat die Vorhabensträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt Gutachten anhand der konkretisierten Baubetriebsplanung vorzulegen. Diese Schallgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben. Eine Entscheidung, ob solche Schutzvorkehrungen erforderlich sind und welche konkreten Schutzmaßnahmen auf Grundlage der vorzulegenden Gutachten zur konkreten Baubetriebsplanung zu ergreifen sind, hat sich das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG bzw. über Anordnungen gemäß § 24 BImSchG vorbehalten. Auf Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes hat die Vorhabensträgerin auch weitere Unterlagen und Messergebnisse vorzulegen. Für die vom Landratsamt gewünschte Genehmigung von Nacharbeiten hat das Eisenbahn-Bundesamt allerdings keine gesetzliche Grundlage.

Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V.: Für die Grüne Liga Sachsen hat der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e. V. mit Schreiben vom 27.05.2009 bezüglich des Baulärms geeignete Maßnahmen gegen den zu erwartenden Baulärm in der vierjährigen Bauphase gefordert. Die Bauarbeiten würden rund um die Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen durchgeführt.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da schon aus der Ursprungsplanung erkennbar war, dass das Vorhaben mit Baulärm verbunden sein wird. Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich jedoch ausführlich von Amts wegen mit dem Baulärm befasst.

B.4.6 Belange des Hochwasserschutzes und der Wasserwirtschaft

Hochwasserschutzbelange sind nicht berührt.

Im Übrigen genügt die Planung dem Grundsatz der nachhaltigen, Funktion und Leistungsfähigkeit sichernden Gewässerbewirtschaftung sowie dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen im Sinne der §§ 1 und 6 WHG sowie des § 3 SächsWG.

Trinkwasserschutz zonen sind nicht berührt.

Vorwiegend soll das Wasser wegen der mangelnden Versickerungsfähigkeit des am Ort seines Anfalles vorhandenen Baugrundes nach Fassung in Sickerrohren über Linienentwässerungssysteme in Vorfluter bzw. Abwasseranlagen der Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (im Weiteren als KWL bezeichnet) eingeleitet oder über Auslaufbauwerke im freien Gelände zur Versickerung gebracht werden. Soweit eine Einleitung in KWL-Anlagen oder ein Auslaufen ins freie Gelände erfolgen soll, hat die Vorhabensträgerin wegen der begrenzten Aufnahmekapazitäten unterirdische Regenrückhaltebecken und Stauraumkanäle mit mechanischen Abflussschleusen einplant.

In untergeordnetem Umfang sind Versickeranlagen in Gestalt von Sickerrigolen, Sickerkerrigolen mit Sickerleitungen sowie Versickermulden geplant, über die das Abwasser dem Grundwasser zugeführt werden soll.

In weiteren Bereichen sind Bahngräben - zum Teil in Verbindung mit Tiefenentwässerungseinrichtungen - vorgesehen.

Die geplanten Entwässerungslösungen beinhalten eine Reihe erlaubnispflichtiger Gewässerbenutzungen im Sinne von § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer). Denn von Niederschlägen herrührendes Wasser, das auf bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, stellt nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG Abwasser dar. Es stellt einen Stoff im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und ist darüber hinaus geeignet, als Träger von Stoffen im Sinne der genannten Vorschrift zu fungieren. Die Erlaubnis für die Einleitung von Abwasser darf nach § 57 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist und wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften sowie sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist.

Die Erlaubnisse hat das Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Bei Planfeststellungsverfahren hat nach § 19 Abs. 1 WHG die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse für Gewässerbenutzungen zu entscheiden. Die Entscheidung ist nach § 19 Abs. 3 WHG im Benehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde zu treffen. Das Benehmen ist im Wege der Anhörung der für das Wasser zuständigen Behörden (Stadt Leipzig und Landratsamt des Landkreises Leipzig) hergestellt worden.

Die erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzungen bestehen zum einen in der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer (Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße). Sie bestehen zum anderen in den Einleitungen von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser über Versickerungsrigolen und -mulden.

Keinem Erlaubnisvorbehalt unterliegt vorliegend die für mehrere Bereiche vorgesehene schadlose Versickerung des ungesammelten Niederschlagswassers über Böschungen und Bahngräben. Unter den Erlaubnisvorbehalt nach § 8 Abs. 1 WHG sind in § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG nur das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer gestellt.

Für die geplanten Einleitbauwerke zur Einleitung von Niederschlagswasser in Pleiße und Dölitzer Mühlpleiße sowie für die geplanten Regenrückhaltebecken bedarf es wegen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung (§ 75 Abs. 1 VwVfG) keiner eigenständigen Genehmigungen.

Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH: Die Kommunale Wasserwerke Leipzig

GmbH (KWL) hat auf die Auswirkungen zur Annäherung an den Mischwassersammler Eiprofil 700/1050 (Bauwerksverzeichnis Nr. 18.150) beim geplanten Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Zöbiger Straße aufmerksam gemacht und weitere Forderungen erhoben und Bedenken geltend gemacht.

Entscheidung: Die Forderungen und Bedenken werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt haben.

Die Annäherung an den Mischwassersammler Eiprofil 700/1050 (Bauwerksverzeichnis Nr. 18.150) beim Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße lässt sich aus statisch-konstruktiven Gründen nicht umgehen. Die geforderte Beweissicherung vor Baubeginn durch Befahrung und Begehung hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Gleiches gilt für das geforderte Einbringen und Belassen eines Sicherungsverbaues. Die Abstimmung der Ausführungsplanung für Sicherungsverbau und Brückengründung mit der KWL hat die Vorhabensträgerin ebenfalls zugesagt.

Die Planung hinsichtlich der Übernahme einer Abwasserleitung zwischen den Schächten 268900088 und 268900087 durch die Vorhabensträgerin haben die KWL und die Vorhabensträgerin wechselseitig bestätigt.

Es findet auch keine Überbauung eines Mischwassersammlers DN 1300 mit Tiefenentwässerungsanlagen statt, vgl. z. B. die geplante Unterbrechung des Bahngrabens. Die von der KWL zum Zwecke der Überbauungsvermeidung geforderte Verschiebung der geplanten Einzäunung des Regenrückhaltebeckens einschließlich Toranlage hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Zur Forderung der KWL, bei der Anlegung des geplanten Kabeltroges die Tiefenlage des erwähnten Mischwassersammlers zu beachten, ist zu antworten, dass die Sammlertiefenlage hinreichend berücksichtigt und die Anlage von Kabelziehschächten im Sicherheitsstreifen des Sammlers nicht geplant ist.

Die KWL hat unter Verweis auf die Unterlage 6.8.3 und ihre einen Mindestabstand von 2 m gebietenden technischen Regelwerke eine unzulässige Annäherung an ihre Dükerleitungen im Bereich der Bahnsteiganlagen an der Straßenüberführung Prager Straße (Bauwerksverzeichnis Nr. 18.155) gerügt und um eine Alternativenprüfung gebeten. Die Vorhabensträgerin hat die KWL-Angabe zum Bauwerksverzeichnis berichtigt: Nr. 18.38. Sie hat die technische Notwendigkeit der in Dükernähe geplanten Gründungsarbeiten dargestellt und zugesagt, dass die Positionierung der in Rede stehenden Einzelfundamente der Bahnsteigtreppe so erfolgen werde, dass eine zusätzliche Beanspruchung der Düker sowie ein Entzug sie stützender Bodenmassen nicht zu befürchten ist. Gleiches hat sie zur geplanten Gründung der Bahnsteigkante im Bereich der Düker zugesagt. Sie hat weiterhin zugesagt, die ausführenden Unternehmen zur exakten Lageermittlung und -markierung vor Ort sowie zur Beweissiche-

rung und zum Informationsaustausch mit der KWL einschließlich der Erwirkung von Schachterlaubnissen zu verpflichten. Die Vorhabensträgerin hat auch zugesagt, die Düker außerdem unter Abstimmung mit der KWL bauzeitlich zu sichern. Damit wird den berechtigten Interessen der KWL hinreichend entsprochen.

Die KWL hat redaktionelle Unrichtigkeiten (Darstellung des KWL-Anlagenbestandes, Fehlen bestehender oder Verzeichnung nicht bestehender KWL-Nutzungsrechte) in Nr. 13.04, 27.01, sowie 28.02 und 28.03 des Grunderwerbsverzeichnisses gerügt. Das von den drei letztgenannten Inanspruchnahmen betroffene Gelände stehe für landschaftspflegerische Maßnahmen nicht zur Verfügung.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, das laut KWL nicht bestehende, aber in Nr. 13.04 des Grunderwerbsverzeichnisses erwähnte Recht zu streichen. Sie hat außerdem zugesagt, Hinweise auf vorhandene KWL-Anlagen in die Planung aufzunehmen.

In Bezug auf die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes E4 und E3 in Dölitz-Dösen bzw. Probstheida, für welche die Nummern 27.01, sowie 28.02 und 28.03 des Grunderwerbsverzeichnisses eingeplant worden seien, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, in der Ausführungsplanung mit der KWL Abstimmungen dahingehend zu treffen, dass die in den einschlägigen Regelwerken vorgegebenen Schutzstreifen über den Anlagen des Unternehmens freigehalten werden. Die auf der erstgenannten Maßnahme geplante Grünlandextensivierung werde nicht zur Einschränkung der Wahrnehmbarkeit bestehender Leitungsrechte führen.

Die Erfüllung der Forderung, beim geplanten Rückbau einer Zuwegung (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 4.01) die vorhandene KWL-Regenwasserleitung zu beachten, hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Soweit die KWL unter Verweis auf Blatt 5 der Grunderwerbspläne die Sicherung einer vorhandenen Trinkwasserleitung gefordert hat, liegt ebenfalls eine - unter Verweis auf Bauwerksverzeichnis Nr. 18.171 erklärte - Zusage der Vorhabensträgerin vor. Sie hat außerdem angekündigt, die Grunderwerbsplanung (Nr. 5.01) um die Einplanung eines dinglichen Rechtes für die auf der in Rede stehenden Fläche umzuverlegende Abwasserleitung zu ergänzen.

Die für die Herstellung des Bedienweges zum Regenrückhaltebecken am Abzweig Richard-Lehmann-Straße (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 7.01) geforderte Unterlassung der Überbauung der Schächte der vorhandenen Mischwasserleitung DN 600 mit Borde hat die Vorhabensträgerin als bereits bestehenden Planinhalt bezeichnet und somit zugesagt.

Die KWL hat weiterhin die Sicherung der Trinkwasserleitung DN 400 St. auf den Flurstücken 216/12 bis 216/14 (siehe Blatt 19 der Grunderwerbspläne) zur flächigen

Verteilung des Lasteintrages durch bauzeitlichen Schwerlastverkehr gefordert. Die Vorhabensträgerin hat dies zugesagt.

Soweit die KWL in Bezug auf Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes gefordert hat, ihren auf den beplanten Flächen vorhandenen Leitungsbestand zu schützen und unter Berücksichtigung technisch erforderlicher Sicherheitsabstände vor Überpflanzung zu bewahren, hat die Vorhabensträgerin umfassende Zusicherungen abgegeben und die Abstimmung der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung mit der KWL angekündigt.

Zum unter Verweis auf Blatt 22 der Planunterlage 17 erteilten KWL-Hinweis auf einen von Überbauung mit einer Rigole freizuhaltenen Wasserzählerschacht an einer Trinkwasseranschlussleitung im Bereich der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße und den diesbezüglichen Sicherungs- oder Umverlegungsbedarf im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung einer Lärmschutzwand hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass eine Unterbrechung der Rigole möglich sei. In Bezug auf die Lärmschutzwand ist dies nicht möglich.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die allgemeinen technischen Hinweise der KWL zu beachten. Gleiches gilt für die Forderung, alle Wassereinleitungen in das KWL-Netz nach Einleitpunkten und -mengen vertraglich zu regeln.

Sie hat auch zugesagt, die weiteren Hinweise (Nr. 30 bis 32) zu berücksichtigen.

Die von der Vorhabensträgerin unter Nr. 33 der Erwiderung abgegebenen Äußerungen zur Anlage 0 der KWL-Stellungnahme vom 04.06.2009 (Anmerkungen zum Bauwerksverzeichnis) werfen keine grundsätzlichen Probleme auf. Soweit die Erwiderung insoweit Zusagen enthält, wurden diese Zusagen für verbindlich erklärt. Soweit sie Ankündigungen von Änderungen der Planung enthält, sind diese erfolgt. Zu Bauwerksverzeichnis Nr. 18.80 wurde eine unternehmensinterne Genehmigung erteilt, eine Umverlegung ist damit nicht erforderlich und somit auch keine Planänderung mit Darstellung eines Trassenkorridors. Die Regenwasserleitung DN 150 im Gehwegbereich Straße Am Güterring / Zweinaundorfer Straße wurde im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 18.181 ergänzt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt und Auflagen zur Abstimmung der Ausführungsplanung erteilt - vgl. Punkt A.4.2 d) und q).

Landesdirektion Leipzig, Abteilung 4: Die Abteilung Umweltschutz hat das Fehlen näherer Angaben über Grundwasserstände gerügt und die Nachreichung von Baugrundgutachten gefordert. Sie gehe davon aus, dass einige der geplanten Versickerungsanlagen sowie Stauraumkanäle und Regenrückhaltebecken zumindest teilweise im

Grundwasser liegen werden. Technische Anforderungen an die Anlagen (Dichtigkeit, Auftriebssicherheit, Sicherung gegen Betonaggressivität) seien nicht beschrieben. Man erwarte außerdem als Folge der geplanten Versickerungen eine Verschlechterung der bestehenden Situation.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Das Versickerungssystem trägt dazu bei, das Niederschlagswasser dem natürlichen Wasserhaushalt wieder zuzuführen. Das Baugrundgutachten enthält die nötigen Angaben. Die angesprochenen technischen Details bedürfen keiner Klärung auf der Ebene der Planfeststellung und sind in der Ausführungsplanung auf der Grundlage der sich aus dem Baugrundgutachten ergebenden Anforderungen zu lösen. Die geltenden technischen Regelwerke werden eingehalten. Soweit sich bei der Ausführungsplanung und Bauausführung erweisen sollte, dass wider Erwarten Änderungen der Planungen erforderlich werden, hat die Vorhabensträgerin eine geänderte Planung beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

Hinsichtlich der erforderlichen bauzeitlichen Wasserhaltungen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die hierfür erforderlichen Erlaubnisse im Rahmen der Ausführungsplanung zu erwirken.

Auf die Auflage unter Punkt A.4.3 wird verwiesen.

Landestalsperrenverwaltung, Betrieb Elbaue/Mulde/Untere Weiße Elster: Die Landestalsperrenverwaltung hat für den Bau der Einleitstelle an der Pleiße die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik, die Befestigung mit Wasserbausteinpflasterung bis in die Gewässersohle, den Abschluss eines Gestattungsvertrages für die bauzeitliche wie auch für die dauerhafte Nutzung ihrer Grundstücke sowie die Übergabe digitaler und analoger Bestandsdarstellungen nach Bauabschluss gefordert. Die Vorhabensträgerin hat umfassende Zusagen abgegeben.

Entscheidung: Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Im Rahmen der Erteilung der Erlaubnis für das Einleiten von Wasser in die Pleiße seien Einleitmenge, Wasserbeschaffenheit, Einleitstelle (Hoch- und Rechtswert), Gestaltung der Einleitstelle und Unterhaltungslastträgerschaft der Vorhabensträgerin festzulegen. Für die Wassereinleitung in das Kanalnetz der KWL sei eine schriftliche Vereinbarung mit dem Beseitigungspflichtigen, dem Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Leipzig-Land (ZV WALL) zu schließen. Die Abstimmung mit der KWL beinhalte nur die Aussage, dass deren Anlagen eine bestimmte Wassermenge abführen können. Das Landratsamt hat außerdem auf technische Regelwerke verwiesen - siehe Seite 11 des Schreibens vom 03.07.2008. Den Unterlagen sei nicht zu entnehmen, inwieweit der Grundwasseran-

stieg als Folge des Abbauendes in den Tagebauen Zwenkau und Espenhain bei der Planung für Versickerungen berücksichtigt ist. Insoweit seien Abstimmungen mit dem Sächsischen Oberbergamt zu führen.

Das Landratsamt hat im Jahre 2009 anlässlich der 1. Planänderung seine erste Stellungnahme um folgende, neue Aspekte ergänzt:

Bei der Erlaubnis für die Einleitung von Wasser in die Pleiße sei, soweit Verunreinigungen zu befürchten seien, eine Vorbehandlung festzulegen. Der Betreiber von zur Abwasserbeseitigung zu nutzenden Anlagen habe etwaige Überschreitungen festgelegter Mengen der Einleitung aus seinen Anlagen in Gewässer eigenständig zu prüfen und gegebenenfalls erforderliche zusätzliche Erlaubnisse zu beantragen. Man halte eine Abstimmung mit der LMBV über Planungen zur Grundwasserabsenkung im Bereich des Landpfeilers Böhlen-Markkleeberg für erforderlich. Für die Stauraumkanäle bestehe das Erfordernis einer wasserrechtlichen Genehmigung nach § 67 SächsWG, die jedoch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt werde. Festlegungen zur Vorlage der entwässerungstechnischen Ausführungsplanung bei der unteren Wasserbehörde hätten sich nicht bewährt - man befürworte stattdessen die weitere Ausführungsbegleitung durch die Planfeststellungsbehörde, wünsche aber die Kenntnissgabe des Planfeststellungsbeschlusses. Gegen das Vorhaben bestünden aus allgemeiner fachtechnischer und wasserrechtlicher Sicht keine Einwände. In Bezug auf das Grundwasser weise man darauf hin, dass man anhand der Planunterlagen keine Einschätzungen zur Versickerungsfähigkeit des Untergrundes und zu standortkonkreten Planungsaspekten abgeben könne. Sollten beim Bau von Versickerungsanlagen andere als die der Planung zugrundeliegenden Verhältnisse hinsichtlich Versickerungseignung und Grundwasserstand angetroffen werden, sei die untere Wasserbehörde zu konsultieren. Gleiches gelte im Falle optischer und organoleptischer Auffälligkeiten. Nachteilige Veränderungen des Sicker- und Grundwassers durch Auswaschung und Auslaugung der in den Sickerraum einzubauenden Materialien sowie ein unzulässiger Einbau von Fremdmaterialien seien zu vermeiden. Die Gräben seien regelmäßig zu kontrollieren und bei Erfordernis zu reinigen. Bei Schadensfällen mit Austritt des Wasser gefährdender Flüssigkeiten im Einzugsgebiet von Versickerungsanlagen sei unverzüglich die untere Wasserbehörde zu verständigen.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat teilweise die Berücksichtigung der Hinweise zugesagt, im Übrigen sind die Bedenken unbegründet. Die Berücksichtigung der Hinweise zur Einleitstelle Pleiße in der weiteren Planung hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Sie werde Vereinbarungen über die geplanten Einleitungen in das KWL-Netz sowohl mit der KWL als auch mit dem ZV WALL abschließen.

Die Planung ist anhand der vom Landratsamt erwähnten technischen Regelwerke er-

stellt worden. Die Grundwasseranstiegsfolgen sind in Gestalt eines Bemessungsgrundwasserstandes unter Berücksichtigung von Daten des Sächsischen Oberbergamtes aus dem Jahre 2001 in die Baugrundgutachten für den Streckenbau und die Ingenieurbauwerke eingegangen. Weitere Abstimmungen mit dem Oberbergamt über das Planfeststellungsverfahren hinaus sind daher nicht erforderlich. Negative Auswirkungen des Grundwasseranstieges auf die geplanten Versickerungsanlagen sind nicht absehbar.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Hinweise zum Verhalten bei Abweichungen des Grundwasserstandes und der Versickerungsfähigkeit von den Planungserwartungen sowie bei optischen und organoleptischen Auffälligkeiten und zu den Materialeigenschaften im Sickerraum zu beachten und in die Verträge mit den Baufirmen einfließen lassen. Die vom Landratsamt genannten technischen Regelwerke werden eingehalten.

Auf die Nebenbestimmung unter Punkt A.4.3. wird hingewiesen. Im Übrigen bestehen keine Anhaltspunkte für Aktualitäts- oder Sorgfaltsdefizite bei der Ermittlung der örtlichen Ausgangssituation für die Entwässerungsplanung im Hinblick auf Versickerungsfähigkeit und Grundwasserstände. Es sind auch keine zusätzlichen Abstimmungen mit der LMBV erforderlich, da dieser im Anhörungsverfahren Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden ist - siehe Punkt B.4.13.

Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie: Das Landesamt hat das Fehlen von nachprüfbaren Angaben über die Versickerungsfähigkeit des Bodens gerügt. Die Geeignetheit des Untergrundes sei "spätestens im Wasserrechtsantrag" nachzuweisen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die einschlägigen Baugrundgutachten, erstellt auf der Grundlage einer im Rahmen des Scopingverfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung erteilten Empfehlung des Landesamtes, sind in der Planunterlage 10 als Grundlagen der Entwässerungsplanung aufgelistet. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dem Landesamt die Gutachten zu übergeben.

Die in den hydrotechnischen Nachweisen für die Versickerungsanlagen im Anhang 3 der Planunterlage 10 angesetzten Durchlässigkeitsbeiwerte der gesättigten Zone sind aus den Ergebnissen der Baugrunderkundung abgeleitet worden. Die Versickerung ist nur für diejenigen Abschnitte vorgesehen, für welche die Baugrunderkundung die Versickerungsfähigkeit ergeben habe.

Von denjenigen Beteiligten, die das Nichtvorliegen der Baugrundgutachten gerügt haben sind keine konkreten Tatsachen über die versickerungsrelevanten Untergrundverhältnisse oder konkrete Hinweise auf Unrichtigkeiten der hydrotechnischen Nachweise

vorgetragen worden, die Zweifel an der Sachgerechtigkeit und Realisierbarkeit der Planung im Hinblick auf die Versickerungen gebieten würden. Das Eisenbahn-Bundesamt hat deshalb auf eine Beziehung der Baugrundgutachten verzichtet.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat in wasserrechtlicher Hinsicht lediglich ausgeführt, sie vermisse die Betrachtung der Auswirkungen baubedingter Grundwasserabsenkungen.

Entscheidung: Es wird auf die oben genannte Zusage der Vorhabensträgerin verwiesen. Sollten weitere wasserrechtliche Erlaubnisse erforderlich werden oder sonstige wasserrechtlichen Probleme bei der Bauausführung auftreten, werden das Eisenbahn-Bundesamt und die untere Wasserbehörde dies und den dann einzuschlagenden Verfahrensweg - wie auch in der Vergangenheit erfolgreich praktiziert - einvernehmlich abstimmen.

B.4.7 Belange der Land- und Forstwirtschaft

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Das als untere Forstbehörde zuständige Landratsamt hat mitgeteilt, das Vorhaben sei nicht mit Waldbeanspruchungen im Sinne von § 2 Abs. 1 und Abs. 2 SächsWaldG im Kreisgebiet verbunden. Man empfehle standortgeeignetes Pflanzgut gemäß FoVG für die im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes geplanten Baum- und Strauchpflanzungen - die Maßnahmeblätter enthielten bereits überwiegend entsprechende Hinweise. Eine kleinflächige, befristete Waldumwandlung sei in Leipzig-Connewitz vorgesehen, sodass der Planfeststellungsantrag einen Antrag auf Erteilung einer Waldumwandlungsgenehmigung beinhalte.

Entscheidung: Die Waldumwandlungsgenehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Empfehlung zur Pflanzgutwahl in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu beachten.

Staatsbetrieb Sachsenforst: Der Staatsbetrieb Sachsenforst hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 im Wesentlichen ausgeführt, für die Anlegung einer Baustraße von der Wundtstraße zur Bahntrasse im Bereich des Flurstückes 1501/1 der Leipziger Gemarkung Connewitz werde vorübergehend eine 400 m² große Waldfläche beansprucht. Die Fläche sei zur Wiederaufforstung nach Bauende vorgesehen. Die Genehmigung nach § 8 Abs. 1 SächsWaldG für die befristete Waldumwandlung könne - unter Erteilung einer Reihe von Nebenbestimmungen - erteilt werden. Sonstige baubedingte Gehölzverluste stellten keine Waldumwandlungen dar. Der Staatsbetrieb hat das Erfordernis der Freihaltung von Zuwegungen zu von ihm verwalteten Waldflächen des Gebietes "Neue Harth" im Bereich von Gaschwitz und Großstädteln betont und gefordert, Schädigungen der Waldödbestände durch etwaiges Ablagern von Baumaterial und Betriebsmitteln sowie durch Bautätigkeiten selbst zu vermeiden. Die Inanspruchnahme waldbee-

stockter Flächen im Eigentum des Freistaates Sachsen sei nicht Planinhalt. Man äußere sich daher nicht als Träger öffentlicher Belange, sondern mache nur das Interesse des Eigentümers an der Vermeidung negativer mittelbarer Auswirkungen geltend.

Entscheidung: Die Waldumwandelungsgenehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Baufirmen zur Erfüllung der Forderungen zu verpflichten.

Stadt Leipzig: Die als untere Forstbehörde zuständige Stadt Leipzig hatte bereits zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 auf den Waldumwandelungsgenehmigungsvorbehalt für die bauzeitliche Inanspruchnahme der oben mehrfach erwähnten Fläche in Leipzig-Connewitz hingewiesen. Es sei ein Ausgleich zu erbringen. Die Waldbesitzererlaubnis nach § 11 Abs. 4 SächsWaldG sei einzuholen, eine Entschädigung sei zu zahlen. Ein privatrechtlicher Gestattungsvertrag werde empfohlen.

Entscheidung: Die Waldumwandelungsgenehmigung wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt. Hinsichtlich des im Jahre 2008 von der Stadt Leipzig betonten Ausgleichserfordernisses ist sie auf die Ersatzmaßnahme E2 zu verweisen. Weiterer Ausgleich ist nicht erforderlich. Entschädigungsfragen der von der Stadt Leipzig vorgebrachten Art sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Zulassung der Grundinanspruchnahme auch für Wald erfolgt - wie für alle anderen Inanspruchnahmen - durch Zulassung der Grunderwerbsplanung.

B.4.8 Belange des Straßenverkehrs und Straßenbauplanungen Dritter

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Das Landratsamt hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 ein Konkretisierungsdefizit der Umleitungskonzeption gerügt. Die Vorhabensträgerin habe die Stabilität des Verkehrs einschließlich der Ersatzverkehre des öffentlichen und des Schienenpersonennahverkehrs nachzuweisen. Für gegebenenfalls notwendige Ausrüstungs- (Beschilderung, Lichtzeichenanlagen), Bau- (Straßenbau, Buswendestellen) und Vorhaltemaßnahmen (Rettungsfahrzeuge und Fahrzeuge zur Schülerbeförderung) sei die Vorhabensträgerin verantwortlich. In Abstimmung mit dem Landratsamt und der Stadt Markkleeberg lasse der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig die Umleitungskonzeption überprüfen. Man werde das Prüfergebnis nachreichen. Zur Optimierung der bestehenden Bahninfrastruktur sei im Rahmen der Umsetzung der verfahrensgegenständlichen Planung im Hinblick auf eine bestehende Ausnahmeregelung zu § 11 EBO die noch ausstehende Umrüstung von Bahnübergängen vorzunehmen. Das Landratsamt hat gesonderte Abstimmungen mit der Straßenverkehrsbehörde über die geplanten Eisenbahnüberführungen und Personenverkehrsanlagen sowie die Fußgängerbrücke gefordert. Das Landratsamt hat außerdem auf § 45 Abs. 6 StVO hingewiesen. Die Vorhabensträgerin habe Straßenverschmutzungen

auszuschließen (§ 32 StVO).

Zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat das Landratsamt gerügt, dass die eingeholte Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr keinen Niederschlag in der Planung gefunden habe.

Zur 2. Planänderung im Jahre 2010 hat das Landratsamt wiederum ein Konkretisierungsdefizit der Umleitungskonzeption gerügt. Vor dem Hintergrund des Erfordernisses der Sicherstellung der Schülerbeförderung, des öffentlichen Personennahverkehrs und anderer Pflichtaufgaben (z. B. Rettungsdienst) sei das Umleitungskonzept für das vorliegende Großvorhaben in seinem begrenzten baulichen Umfeld bereits im Planfeststellungsverfahren zu erarbeiten. Hierzu zähle auch die Umleitungsführung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich von für jene nötigen Ersatzanlagen. Außerdem sei die Einplanung von Finanzmitteln der Vorhabensträgerin für notwendig werdende Umleitungsverkehre festzulegen. Das Landratsamt hat außerdem auf die anstehenden Baumaßnahmen an der Brücke der B2 über das AGRA-Gelände hingewiesen. Soweit es darüber hinaus im Abschnitt II seiner Stellungnahme Hinweise zum öffentlichen Personennahverkehr erteilt hat, wird auf Punkt B.4.11 verwiesen.

Entscheidung: Die Einwendungen sind zurückzuweisen, soweit die Vorhabensträgerin keine Zusagen gemacht hat und soweit ihnen nicht durch die Nebenbestimmung unter Punkt A.4.2 i) entsprochen wurde. Die Vorhabensträgerin hat die Konkretisierung der Umleitungskonzeption zugesagt.

Die im Auftrag des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig gefertigte Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr zwingt nicht zur Erfüllung der Forderungen des Landratsamtes. Diese betont Untersuchungsbedarfe, stellt jedoch nicht grundsätzlich die Realisierbarkeit der Umleitungskonzeption in Frage.

Im Planfeststellungsumgriff befinden sich auch keine Bahnübergänge. Der an der Strecke 6379 gelegene Bahnübergang Rathausstraße ist nicht Gegenstand der Planung. Hinsichtlich der geplanten Eisenbahnüberführungen über öffentliche Straßen hat die Vorhabensträgerin Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern zugesagt.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Erfüllung der Pflichten nach § 45 Abs. 6 StVO durch vertragliche Bindungen der Baufirmen sicherzustellen.

Es ist auch nicht Aufgabe der Vorhabensträgerin, ein Nahverkehrskonzept für die Bauzeit zu erstellen. Das Nahverkehrskonzept erfordert eine eigene Planung des dafür zuständigen Hoheitsträgers.

Entgegen der Ansicht des Landratsamtes ist auch die Festlegung der Umleitungskonzeption auf der Konkretisierungsebene des § 45 Abs. 6 StVO innerhalb des Planfest-

stellungsverfahrens nicht erforderlich. Sie ist wegen der Veränderlichkeit und Vielfalt der Einflussfaktoren unpraktikabel. Soweit wegen Umleitungen für nicht unter dem Vorbehalt der Planfeststellung stehende Bauvorhaben Dritter Änderungen der geltenden Fahrpläne des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich werden, besteht ebenfalls keine rechtliche Grundlage für ihre Verpflichtung zur Planung jener Änderungen. Gründe, aus denen für unter dem Planfeststellungsvorbehalt stehende Vorhaben das Gegenteil gelten sollte, sind nicht ersichtlich.

Eine Kostentragungspflichtregelung des vom Landratsamt geforderten Inhalts kommt ebenfalls nicht in Frage. Es bleibt dem Landratsamt überlassen, eine Erstattung etwaiger ihm entstandener Mehrkosten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens anzustreben.

Gesonderte Abstimmungen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden über die geplanten Eisenbahnüberführungen und anderen Anlagen sind entbehrlich. Zum einen sind sie im vorliegenden Verfahren ohnehin angehört worden. Zum anderen ist nicht ersichtlich und vom Landratsamt auch nicht vorgetragen worden, worauf sie sich mit welchem Ziel beziehen sollten. Der Hinweis des Landratsamtes auf § 32 StVO erfordert keine Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss. Die in der Vorschrift geregelten Verbote und Handlungspflichten binden die Vorhabensträgerin bzw. die von ihr Beauftragten unmittelbar. Ergänzend wird auf § 17 SächsStrG hingewiesen. Soweit das Landratsamt auf anstehende Baumaßnahmen an der Brücke der B2 über das AGRA-Gelände hingewiesen hat, gelten die Ausführungen unten zu den Stellungnahmen der Stadt Leipzig, des Straßenbauamtes Leipzig und der Stadt Markkleeberg.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin Abstimmungspflichten mit dem Landratsamt auferlegt - vgl. Punkt A.4.2 i). Lediglich, für den Fall, dass keine einvernehmliche Abstimmung zustande kommt, hat es sich im begrenzten Umfang eine eigene Entscheidung vorbehalten. Dies entspricht den Planfeststellungsrichtlinien des EBA (veröffentlicht im Internet), vgl. RL 25 Abs. 4: Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen oder sonstige straßenverkehrsregelnde Maßnahmen sind zwar in der Regel im Planfeststellungsbeschluss nicht zu treffen. Es kann jedoch je nach den Umständen des Einzelfalls auch im Wege der Planfeststellung über die Anordnung der zur Ausstattung der Straßen notwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az: 4 B 94/99, Rn. 17. Ein solcher Einzelfall liegt hier vor. Das ergibt sich aus dem vorgebrachten und zu berücksichtigendem Abwägungsmaterial.

Das Eisenbahn-Bundesamt sieht im hier vorliegenden Einzelfall die Möglichkeit, dass es erforderlich werden kann, über Einschränkungen des Straßenverkehrsraumes im Brückenbereich während der Baumaßnahmen im Wege der ergänzenden Planfeststel-

lung über zu ersetzende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen selbst zu entscheiden, sieht jedoch die bessere Lösung in einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen der Vorhabensträgerin und den Straßenbulasträgern und Kommunen. Das Eisenbahn-Bundesamt erklärt seine ausdrückliche Bereitschaft, an einer einvernehmlichen Lösung mitzuwirken, es darf und will aber nicht Nahverkehrspläne und Umleitungskonzepte planfeststellen, denn das würde einen unzulässigen Eingriff in die Planungshoheit anderer Planungsträger darstellen. Im Übrigen wird auf die Duldungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG hingewiesen, die auch für die Gebietskörperschaften und ihre Behörden und Straßenbulasträger gilt.

Polizeidirektion Westsachsen: Die Polizeidirektion sieht die lichten Höhen der auch vom öffentlichen Personennahverkehr frequentierten Überführungen Rathausstraße und Zöbigker Straße (4,32 m bzw. 4,00 m) als bedenklich an. Nach RAST 06 sei das Lichtraumprofil an bzw. für Straßen generell mit einer lichten Höhe von 4,50 m zu bemessen. Auch für die Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße sei eine geringfügige Unterschreitung jener Höhe geplant. Sämtliche Sperr- und Umleitungsmaßnahmen seien mit den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden abzustimmen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen, soweit die Vorhabensträgerin keine Zusagen gemacht hat. Die Vorhabensträgerin hat glaubhaft gemacht, dass sie die Stadt Markkleeberg als Straßenbulasträgerin der mit den genannten Bauwerken zu querenden Straßen wiederholt erfolglos um den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung über den Bau von Überführungen mit den genannten Abmessungen gebeten habe. Angesichts der Erfolglosigkeit ihrer Bemühungen steht sie nur in der Pflicht, die vorhandenen Abmessungen beim Ersatzneubau wiederherzustellen.

Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Vorhabensträgerin nicht verpflichten, die geforderten Durchfahrtshöhenvergrößerungen vorzunehmen. Die Planung führt im Hinblick auf die Durchfahrtshöhen nicht zu Verschlechterungen der bestehenden Verhältnisse und schafft mithin keine neuen Konflikte.

Die geforderten Abstimmungen zum Umleitungskonzept für Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Im Übrigen wird nach unten sowie auf die gesetzliche Pflicht nach § 45 Abs. 6 StVO verwiesen (Erwirkung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen bei sich auf den Straßenverkehr auswirkenden Arbeiten über Absperrung und Kennzeichnung von Arbeitsstellen sowie über Beschränkung, Leitung und Regelung des Verkehrs unter Vorlage eines Verkehrszeichenplanes).

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 gefordert, ihr

die Detailplanungen für den Anschluss der Bahnsteigtreppe und des Bahnsteigaufzuges der Verkehrsstation Leipzig-Völkerschlachtdenkmal an die Straßenüberführung Prager Straße zur Bestätigung vorzulegen. Gleiches gelte für die im Bereich eines der Brückenwiderlager vorgesehene Stützwand.

Bei der östlichen Anbindung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz ist nach städtischer Auffassung der Fußweg durch die Kleingartenanlage anzupassen. Die diesbezügliche Planung sei zur Genehmigung und Baufreigabe vorzulegen.

Unter der Straßenüberführung Bornaische Straße sei der Rückbau eines alten, in städtischer Baulast stehenden und in Widerlagernähe befindlichen Brückenpfeilers vorgesehen. Diese Arbeiten seien - gegebenenfalls unter Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung - mit der Stadtverwaltung abzustimmen.

Für die Straßenüberführung Hermann-Liebmann-Straße hat die Stadt Leipzig für Lückenschließungen im Geländer und im Berührungsschutz sowie für weitere Folgearbeiten von Bahnsteigrückbaumaßnahmen (Stationsanzeiger und Treppenanschluss) die Vorlage der Planungen zur Bestätigung gefordert.

Man fordere möglichst kurze Verkehrssperrpausen. Man wünsche nach Feststehen konkreter Bauzeiten zeitnahe Umleitungsberatungen.

Soweit die Planung die Anbindung von Baustraßen an öffentliche Straßen vorsehe, sei gleichwohl deren Nutzbarkeit für den öffentlichen Verkehr sicherzustellen. Für Sperren, Überbauungen u. ä. seien einzelfallbezogen straßenverkehrs- bzw. straßenrechtliche Anordnungen bzw. Erlaubnisse zu beantragen.

Zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat die Stadt Leipzig in Bezug auf die im vorliegenden Abschnitt in Rede stehenden Belange lediglich pauschal gefordert, ihr für sämtliche Veränderungen an öffentlichen Verkehrsanlagen die technischen Planungen zur Genehmigung und Baufreigabe vorzulegen.

Zur 2. Planänderung hat die Stadt Leipzig auf die Möglichkeit eines zeitlichen Zusammentreffens der nunmehr in der Planung dargestellten Bauphasen 1 und 2 mit dem städtischen Ersatzneubau der Straßenüberführung Bornaische Straße sowie von baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf der Bundesstraße B2 im Süden Leipzigs (AGRA-Brücke) hingewiesen. Sie hat insoweit eine Intensivierung der bereits begonnenen Abstimmungen zur Umleitungskonzeption gefordert. Generell könnten derartige Konzeptionen aber nicht Gegenstand der Planfeststellung werden, da insbesondere Bauzeiten sowie Bauabsichten anderer potentieller Bauherren nicht bekannt seien. Für die geänderte Umleitungskonzeption zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße hat die Stadt Leipzig unter Erteilung ergänzender Hinweise ihre Zustimmung erklärt. Für die Arbeiten nahe der Straßenüberführung Prager Straße hat sie

das Erfordernis einer hinreichend sicheren Führung auch der Fußgänger und Radfahrer gefordert.

Entscheidung: Die Forderungen haben sich im Wesentlichen durch Zusagen erledigt, im Übrigen werden sie zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Abstimmung zum Haltepunkt Leipzig-Völkerschlachtdenkmal zugesagt.

Die Fußweganpassung an die neue Fußgängerbrückenlage am Bahnhof Leipzig-Connewitz ist unter Bauwerksverzeichnis Nr. 12.3 Teil der Planung. Eine weitergehende Wegsanierung ist Sache der Stadt Leipzig als Baulastträgerin.

Die Vorhabensträgerin hat Abstimmungen zum Rückbau der Pfeiler unter der Straßenüberführung Bornaische Straße zugesagt.

Die Vorhabensträgerin hat eine entsprechende Zusage für die Straßenüberführung Hermann-Liebmann-Straße abgegeben. Soweit die Stadt Leipzig Gestaltungsabstimmungen für einen Geländerlückenschluss am Ostabgang des Haltepunktes Leipzig-Ost gefordert hat, wird auf Punkt B.4.10 verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat für die Anbindung von Baustraßen an öffentliche Straßen umfassende Zusagen abgegeben. Sie hat auf den informativen Charakter der Umleitungskonzeption, ihre Absicht zur Konkretisierung derselben sowie die Vielfalt und Veränderbarkeit der für diese zu berücksichtigenden Einflussfaktoren hingewiesen. Sie hat Abstimmungen zugesagt.

Die Vorhabensträgerin hat für sämtliche Veränderungen an öffentlichen Verkehrsanlagen zugesagt, die technischen Planungen vorzulegen.

Somit liegen umfassende Zusagen der Vorhabensträgerin zur konkretisierenden Abstimmung der Umleitungskonzeption vor. Ohne derartige Abstimmungen wäre der Vorhabensträgerin die Erfüllung ihrer Verpflichtung aus § 45 Abs. 6 StVO ohnehin nicht möglich. Soweit die Stadt Leipzig im Zusammenhang mit den Bauarbeiten nahe der Straßenüberführung Prager Straße Bedarf für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Führung des Fußgänger- und Radverkehrs sehen sollte, der über die auf der Grundlage von Anträgen der Vorhabensträgerin zu erlassenden Anordnungen noch hinausgeht, könnte sie diesem Bedarf in eigener straßenverkehrsbehördlicher Zuständigkeit entsprechen. Im Übrigen wird auf die Begründung zur Entscheidung über die Forderungen des Landratsamtes oben in diesem Abschnitt verwiesen.

Stadt Markkleeberg: Die Stadt Markkleeberg hat gerügt, das Umleitungskonzept (Planunterlage 18) lasse keine Aussagen zu den Umleitungsauswirkungen auf - unter anderem - die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu. Es sei erforderlich, die Umlei-

tungsauswirkungen auch auf Straßen und Knoten außerhalb der beschriebenen Umleitungen zu untersuchen. Auch seien die Auswirkungen auf den großräumigen Schwerverkehr nicht betrachtet worden. Zur Umleitungsstreckenentlastung und zur Alternativenwahlermöglichung für Ortskundige seien großräumige Sperrungsankündigungen insbesondere für die Breitscheidstraße zu empfehlen.

Die Fuß- und Radverkehrsführung bei vollständigen Sperrungen der Eisenbahnüberführungen sei nicht betrachtet worden. Es fehle an Aussagen zur bauzeitlichen Nutzbarkeit der Eisenbahnüberführung Parkstraße. Die Umleitungseignung des Schachtweges für öffentlichen Personennahverkehr sei zu überprüfen (Zweirichtungsverkehr, Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführung nördlich des Bahnhofes Gaschwitz, Befahrbarkeit der Anbindung Schachtweg - Neue Harth). Die Umleitungen seien mit den zuständigen Behörden, den Nahverkehrsunternehmen sowie den beiden betroffenen Städten abzustimmen. Die Stadt Markkleeberg hat im Weiteren Hinweise zu den einzelnen, sich aus den Bauphasen der Eisenbahnüberführungen ergebenden Umleitungsfällen erteilt und Untersuchungsbedarfe betont.

Die Stadt Markkleeberg hat sich außerdem gegen den geplanten Wegfall des Personentunnels südlich der Eisenbahnüberführung Rathausstraße gewandt und die ersatzweise Herstellung eines neuen Tunnels zwischen dem Südplatz und der Hohen Straße gefordert. Der Tunnelwegfall führe zu einer übermäßigen Beanspruchung der Fußwege entlang der Rathausstraße. Die dort stoßweise auftretenden Belastungen während des Berufsverkehrs sowie das rechtwinklige Aufeinandertreffen von Bahnsteigzu- und -abgangsverkehr und passierendem Verkehr seien nicht berücksichtigt worden. Der ohne neuen Tunnel nötige Fußwegausbau sei nicht möglich.

Die Stadt Markkleeberg hat außerdem ausgeführt, dass sowohl in Gestalt bauzeitlichen Umleitungsverkehrs als auch wegen des Wegfalles eines der beiden Gleise der Strecke 6362 für den Zeitraum nach Bauende von einer erheblichen Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke 6379 auszugehen sei. Diese Entwicklung sei im Hinblick auf den Bahnübergang in der Rathausstraße bedenklich. Der ebenfalls an der Strecke 6379 gelegene Bahnübergang Equipagenweg werde im Hinblick auf seine intensive touristische Nutzung als direkte Verbindung zwischen Leipzig, dem Auwald, Markkleeberg und dem Cospudener See bei der erwarteten eisenbahnverkehrlichen Frequentierung der Strecke den Sicherheitsanforderungen sowie der Bedeutung der Wegeverbindung nicht gerecht. Man fordere die vollständige Entwidmung der Strecke 6379.

Die Stadt Markkleeberg hat außerdem eine Reihe von ihrerseits beabsichtigten Straßenbaumaßnahmen benannt und diese unter Angabe von Bauzeitabsichten sinngemäß für den Fall der zeitlichen Koinzidenz mit der Vorhabensverwirklichung als mit der Bauausführung selbst oder der Umleitungskonzeption unvereinbar dargestellt. Die

Stadt Markkleeberg hat außerdem gerügt, dass die Planung nicht die zum Zwecke des Hochwasserschutzes vorgesehene Erneuerung von Pleißedämmen im Markkleeberger Stadtgebiet berücksichtige, die ihrerseits bereits erhebliche Verkehrsbelastungen insbesondere durch baubedingte Umleitungen mit sich brächten.

Zur 2. Planänderung im Jahre 2010 hat die Stadt Markkleeberg gerügt, dass ein tragfähiges Umleitungskonzept fehle und auf der Grundlage der insoweit mangelhaften Datenbasis keine fehlerfreie Abwägung möglich sei. Unter anderem hat die Stadt Markkleeberg einen Mangel an konkreten Bauzeitangaben und an Aussagen über die Auswirkungen auf abgeschnittene Wirtschaftsbetriebe gerügt. Auch in der 2. Planänderung fehle außerdem eine Alternativenprüfung zum Umleitungskonzept. Testmessungen der Stadt Markkleeberg hätten für mehrere Straßen deutlich höhere als die von der Vorhabensträgerin angenommenen Verkehrsbelegungen ergeben. Für die Umleitungstrecken würden Verkehrsmengenzählungen und Aussagen über ihr zur Verfügung stehen im Bedarfszeitraum fehlen. Soweit von stundenweisen Straßenunterführungssperrungen die Rede sei, fehle es an konkreten Zeitangaben. Die von den Sperrungen unvorbereitet Betroffenen würden diese als dauerhaft erleben und wie solche zu umfahren versuchen, sodass mit dem Versuch der Reduzierung auf stundenweise Sperrungen kein Entlastungseffekt zu erzielen sei.

Die Stadt Markkleeberg hat auch im Rahmen der 2. Planänderung eine Reihe eigener Straßenbaumaßnahmen benannt und einen Mangel an Koordinierbarkeit derselben mit den planbedingten Verkehrsumleitungen gerügt. Falls die Straßenbaumaßnahmen wegen des vorliegend verfahrensgegenständlichen Vorhabens nicht in den angegebenen Zeiträumen durchgeführt werden könnten, drohen der Verfall diesbezüglicher staatlicher Fördermittel und damit die Undurchführung der Baumaßnahmen mangels Finanzierbarkeit.

Da das Straßenbauamt Leipzig beabsichtige, einen Ersatzneubau für die Überführung der Bundesstraße B2 über das AGRA-Gelände vorzunehmen, werde es angesichts des auf der B2 anfallenden Verkehrsaufkommens zu baubedingten Rückstaubildungen kommen, die wiederum viele Verkehrsteilnehmer zu Ausweichversuchen durch das Stadtgebiet von Markkleeberg anregen würden. Der Stadt Markkleeberg drohe insoweit ein Verkehrskollaps, was in den Planfeststellungsunterlagen ebenfalls nicht berücksichtigt worden sei. Der nördlichste Teil der Leipziger Straße, die Alte Straße und der Schachtweg seien aufgrund ihres unzureichenden Ausbauzustandes nicht für die geplante Anbindung von Baustellenzufahrten nutzbar, was zur Unrealisierbarkeit der Baustellenlogistik der Vorhabensträgerin und damit möglicherweise zur Verlängerung der Bauzeiten führe. Die gleichwohl angestrebte Nutzung der genannten Straßen für die Baustellenandienung stelle eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit

des Verkehrs dar. Soweit die geänderte Planung zum Zwecke der Minimierung der Verkehrsbeeinträchtigungen am Bahnübergang Rathausstraße über die Strecke 6379 die Aktivierung des Fußgängertunnels am Haltepunkt Markkleeberg Mitte vorsehe, fordere man die Sanierung des Tunnels und die Sicherstellung seiner ordnungsgemäßen Entwässerung.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zugesagt hat die Vorhabensträgerin jedoch die geforderten Konkretisierungen der Umleitungskonzeption. Die Konkretisierung kann jedoch nicht abschließend im Planfeststellungsverfahren erfolgen, sondern muss wegen der Vielzahl und Veränderlichkeit der Einflussfaktoren einem längeren und sich auch zeitlich über das Planfeststellungsverfahren hinaus erstreckenden Abstimmungsprozess mit den hinsichtlich ihrer Aufgaben zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange vorbehalten bleiben.

Die verschiedenen auf einzelne Aspekte der Planung und ihrer erwarteten Auswirkungen bezogenen Rügen der Stadt Markkleeberg werden zurückgewiesen.

Der Rüge der Stadt Markkleeberg, die Fuß- und Radverkehrsführung bei vollständigen Straßensperrungen im Zusammenhang mit den Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen sei nicht betrachtet worden, ist entgegenzuhalten, dass die Straßen unter den Eisenbahnüberführungen, einschließlich der nur für Fußgänger und Radfahrer passierbaren Parkstraße, - mit Ausnahme technologisch bedingter, stundenweiser und möglichst in verkehrsschwache und schulfreie Zeiten zu legenden Totalsperrungen - stets für den Fuß- und Radverkehr passierbar bleiben werden. Eine zumutbare Abwicklung des die Bahntrasse querenden und seiner Natur nach nicht zu kraftfahrzeuggemäßen Umleitungslängen fähigen Fuß- und Radverkehrs ist damit gesichert.

Soweit die Stadt Markkleeberg in ihrer Stellungnahme zur 2. Planänderung das Fehlen genauer Zeitangaben für die Vollsperrungen gerügt und sinngemäß die Befürchtung des Umfahrens derselben auf den für längerfristige Sperrungen ausgewiesenen Umleitungen mit dem Resultat des Nichteintrittes des beabsichtigten Entlastungseffektes geäußert hat, liegt hier offensichtlich ein Missverständnis vor. Die stundenweisen Sperrungen werden nicht den in jenen Phasen ohnehin nicht möglichen querenden Kraftfahrzeugverkehr, sondern den Fuß- und Radverkehr betreffen. Dieser wird - mit der Ausnahme der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße - ohnehin andere und zugleich kürzere Umleitungen vorfinden, und zwar über die allerdings ebenfalls von stundenweisen, jedoch keinen längerfristigen Sperrungen betroffene Parkstraße zwischen der Breitscheidstraße und der Rathausstraße, durch das kürzere Umleitungen bietende Nebenstraßennetz und in der Brückenbauphase 1 (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 115), durch den Personentunnel südlich der Rathausstraße (siehe Erläuterungsbericht, Seite 113).

Die von der Stadt Markkleeberg angesprochene Frage der Umleitungseignung des Schachtweges für den öffentlichen Personennahverkehr und der Eisenbahnüberführung Neue Harth nördlich des Bahnhofes Gaschwitz bedarf in Ansehung der zur Information den Planunterlagen beiliegenden Umleitungskonzeption keiner Klärung. Denn die Konzeption sieht eine Nutzung dieser Straßen für den Umleitungsverkehr nicht vor. Gründe, die eine Eignung der Straße bereits jetzt als ausgeschlossen erscheinen lassen, hat die für sie als Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde zuständige Stadt Markkleeberg im Übrigen nicht vorgetragen.

Die Forderung nach Erhalt bzw. Ersatz des Personentunnels südlich der Rathausstraße ist unbegründet. Der Tunnel ist eine Eisenbahnbetriebsanlage zur Bahnsteigandienung, die durch den Umbau des Bahnhofes Markkleeberg funktionslos wird. Durch ihn verläuft kein dem öffentlichen Verkehr gewidmeter Weg. Ein verkehrlicher Bedarf, der es gegebenenfalls gebieten würde der Vorhabensträgerin das Belassen des Tunnels oder einen Ersatzbau aufzugeben, besteht angesichts der Nähe der Querungsmöglichkeit in der Rathausstraße nicht. Dass die Gehwege in der Rathausstraße nicht in der Lage wären, auch den derzeit durch den Personentunnel abgewickelten Fußgängerverkehr aufzunehmen, ist nicht nachvollziehbar.

Soweit die Stadt Markkleeberg gleichwohl einen Bedarf für einen neuen Tunnel sieht, bleibt es ihr überlassen, im Interesse der Herstellung einer neuen, dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Querungsmöglichkeit über deren Bau und Finanzierung eine Kreuzungsvereinbarung mit der Vorhabensträgerin zu schließen. Die von der Stadt Markkleeberg geäußerte Befürchtung, der südliche Fußweg in der Rathausstraße könne ungeeignet sein, die stoßweise auftretenden Belastungen durch den rechtwinklig zum Fußweg verlaufenden Zu- und Abgangsverkehrs zum und vom Bahnsteig zu verkraften, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Die Vorhabensträgerin hat dagegen Berechnungen vorgelegt und insbesondere nachvollziehbar zum geplanten Stauraum zwischen Treppenfuß und Gehweg dargelegt.

Soweit die Stadt Markkleeberg in den Jahren 2008 sowie - unter Ergänzung sowie teilweiser Terminfortschreibung - 2009 und 2010 eine Reihe von ihrerseits beabsichtigten Straßenbaumaßnahmen genannt und deren Unvereinbarkeit mit der Vorhabensverwirklichung betont hat, gilt Folgendes:

Die für 2014 und später terminierten Straßenbauvorhaben tangieren das Eisenbahnbauvorhaben angesichts seines vorgesehenen Realisierungszeitraumes bis Ende 2013 nicht.

Auch der Vortrag zum Ausfall staatlicher Straßenbaufördermittel wird zurückgewiesen. Angesichts des Vortrages muss davon ausgegangen werden, dass zumindest einige

der für die Jahre ab 2011 genannten Straßenbauvorhaben lediglich Gegenstand abstrakter Mitfinanzierungserwartungen, nicht aber bereits Gegenstand gesicherter Eigen- und staatlicher Mitfinanzierungsentscheidungen der Stadt Markkleeberg sind, sodass ihrer Benennung von vornherein ein geringeres Gewicht beizumessen ist.

Soweit die Stadt Markkleeberg außerdem für 2010 terminierte Straßenbaumaßnahmen erwähnt hat, haben sich diese Einwendungen durch Zeitablauf erledigt.

Soweit die Stadt Markkleeberg unter Äußerung der Erwartung erheblicher Verkehrsbelastungen die fehlende Abstimmung der Planung mit einer zum Zwecke des Hochwasserschutzes vorgesehenen Erneuerung von Pleißedämmen im Markkleeberger Stadtgebiet gerügt hat, ist auch diese Einwendung zurückzuweisen. Die für derartige Planungen zuständige Landestalsperrerverwaltung hat keine derartigen Rügen erhoben. Darüber hinaus ist die Rüge der Stadt Markkleeberg nicht hinreichend substantiiert, um trotz des Fehlens von Hinweisen der Landestalsperrerverwaltung diesbezügliche vertiefte Ermittlungen durchzuführen. Soweit sich erweisen sollte, dass im Bauzeitraum tatsächlich Baumaßnahmen an Pleißedämmen mit Auswirkungen auf die geplanten Umleitungsführungen stattfinden sollen, müssten diese Auswirkungen in der weiteren Konkretisierung der Umleitungskonzeption berücksichtigt werden.

Die Befürchtung der Stadt Markkleeberg, der vom Straßenbauamt Leipzig beabsichtigte Ersatzneubau der B2-Überführung über das AGRA-Gelände führe zu zusätzlichem, bisher nicht berücksichtigtem Umleitungsverkehr durch das Markkleeberger Stadtgebiet und damit zu einem Verkehrskollaps, ist zwar spekulativ, da nicht aus konkreten Kenntnissen jener Planung hergeleitet. Ihr muss aber in der weiteren Konkretisierung der Umleitungskonzeption begegnet werden. Die genannte Baumaßnahme wird zwar im Verkehrskonzept zur Umleitung des Straßenverkehrs vom 30.04.2010 erwähnt und fließt mit ihren Auswirkungen in das Umleitungskonzept ein. Allerdings wird auf Seite 14 des Verkehrskonzeptes auch ausgeführt, dass Einzelheiten der während des Ersatzneubaues vorgesehenen Verkehrsführung, der verbleibenden Verkehrskapazität und einer etwaigen Rückstaubildung noch nicht bekannt seien. Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin diesbezügliche Abstimmungen mit dem Straßenbauamt Leipzig bei der weiteren Konkretisierung der Umleitungskonzeption und der Erarbeitung der Anträge für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO aufgegeben - vgl. Punkt A.4.2 e) und i).

Soweit die Stadt Markkleeberg ausgeführt hat, der nördlichste Teil der Leipziger Straße, die Alte Straße und der Schachtweg seien aufgrund ihres unzureichenden Ausbaustandes nicht für die geplante Anbindung von Baustellenzufahrten nutzbar, steht sie selbst als Trägerin der Straßenbaulast für jene Straßen in der Pflicht nach § 9 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG, die Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit in einem den regelmäßi-

gen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Dass der vorhabensbedingte Bauandienungsverkehr sich nach Art und Ausmaß jenseits der regelmäßigen Verkehrsbedürfnisse bewegen wird oder dass die Stadt Markkleeberg für die Erfüllung ihrer Straßenbaulastträgerverpflichtungen nicht hinreichend leistungsfähig wäre, ist von der Stadt Markkleeberg weder substantiiert vorgetragen worden noch sonst ersichtlich. Nach § 9 Abs. 1 Satz 3 SächsStrG haben die Straßenbaubehörden - für die in ihrer Baulast stehenden Straßen gemäß § 47 Abs. 4 Nr. 3 SächsStrG die Stadt Markkleeberg selbst -, soweit sie unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit zur Erfüllung der Pflichten nach § 9 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG außerstande sind, auf einen nicht verkehrssicheren Zustand der Straßen durch Verkehrszeichen hinzuweisen. Die Stadt Markkleeberg hat auch hierzu, insbesondere zur Frage einer bereits erfolgten Aufstellung entsprechender Verkehrszeichen, nichts Konkretes vorgetragen. Es gelten im Übrigen die allgemeinen Vorschriften des § 17 SächsStrG über Verantwortlichkeiten und Kostentragungspflichten im Hinblick auf Verunreinigungen und Beschädigungen öffentlicher Straßen.

Die Forderung der Stadt Markkleeberg nach Sanierung und Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entwässerung des Fußgängertunnels am Haltepunkt Markkleeberg Mitte zielt auf die Erfüllung der in § 4 Abs. 1 AEG geregelten Verpflichtung der Vorhabensträgerin, ihre Eisenbahnbetriebsanlagen in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Einen konkreten Vortrag dazu, dass die Vorhabensträgerin jener Verpflichtung im Hinblick auf den Tunnel nicht nachkommt, hat die Stadt Markkleeberg nicht getätigt.

Die grundsätzliche Rüge der Stadt Markkleeberg, die Umleitungskonzeption sei nicht hinreichend konkret und lasse Untersuchungen der Umleitungsauswirkungen vermissen, ist insoweit unbegründet, als auf der Hand liegt, dass zwar zum einen die Konzeption der Konkretisierung und Fortschreibung - gegebenenfalls unter Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen - bedarf, dass dies aber zum anderen bereits wegen des Fortschreitens der Zeit und der Veränderlichkeit von Rahmenbedingungen nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern nur in nachgelagerten und separaten Planungsabläufen geleistet werden kann. Die Stadt Markkleeberg hat darüber informiert, dass die Vorhabensträgerin ihr mit Schreiben vom 10.05.2010 unter Einladung zur Vorstellung eines Straßenverkehrskonzeptes ein Verkehrskonzept und eine Bauablaufvariantenuntersuchung übersandt habe. Sie hat ausgeführt, die Übersendung der Unterlagen durch die Vorhabensträgerin belege, dass jene selbst von der Unvollständigkeit der Planung ausgehe. Man lehne es ab, sich an einem informellen Parallelverfahren zu beteiligen, mit dem die Vorhabensträgerin möglicherweise den Zweck verfolge, Mängel des Planfeststellungsverfahrens auszuräumen.

Auch diese Einwendung ist zurückzuweisen. Der Vorhabensträgerin ist es grundsätz-

lich unbenommen, jenseits des Planfeststellungsverfahrens Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange zum Zwecke der Herbeiführung von Einigungen über offene Fragen und Forderungen durchzuführen. Die Stadt Markkleeberg hat selbst bereits im Rahmen ihrer Stellungnahmen im Jahre 2008 Konkretisierungen des Umleitungskonzeptes gefordert. Derartige Abstimmungen sind auch notwendig im Hinblick auf die Verpflichtungen der Vorhabensträgerin nach § 45 Abs. 6 StVO (Erwirkung straßenverkehrsbehördlicher Anordnungen über die Arbeitsstellenabspernungen und Verkehrsumleitungen), deren Erfüllung letztlich auch von der Stadt Markkleeberg gefordert worden ist. Dass jene Anordnungen zumindest für Vorhaben mit komplexen und längerfristigen Auswirkungen wie dem vorliegend verfahrensgegenständlichen Vorhaben nicht im Planfeststellungsverfahren getroffen werden können und müssen und auch die letztlich auf jene Anordnungen gerichtete immer weitere Konkretisierung der Umleitungskonzeption außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgen kann und muss, liegt auf der Hand.

Die von der Stadt Markkleeberg erhobene Rüge eines Mangels an Variantenuntersuchungen für die Umleitungsführungen geht fehl. Die Vorhabensträgerin ist nicht verpflichtet, auf der Grundlage derartiger Untersuchungen eine aus Sicht der Stadt Markkleeberg vorzugswürdige Optimalvariante zu entwickeln und zu favorisieren. Maßgeblich ist vielmehr, ob die von der Vorhabensträgerin gewählte Lösung zu unzumutbaren Verhältnissen im Hinblick auf verkehrliche und andere öffentliche wie auch auf private Belange führt. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Das Eisenbahn-Bundesamt geht aber zugleich davon aus, dass die Stadt Markkleeberg ihren gesetzlichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Bewältigung der straßenverkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens nachkommt. Die Stadt Markkleeberg insoweit hat laut eigener Internetmitteilung am 18.08.2010 Verkehrszählungen in ihrem Stadtgebiet durchführen lassen, um deren Erkenntnisse in die Koordinierung der für das verfahrensgegenständliche Vorhaben und die Bundesstraße B2 geplanten Baumaßnahmen und Umleitungen einfließen zu lassen und so die Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmer verträglich gestalten zu können (Quelle: www.markkleeberg.de, 16.08.2010).

Im Übrigen wird auf die Entscheidungen zu den Forderungen des Landratsamtes verwiesen.

Soweit die Stadt Markkleeberg im Hinblick auf die von ihr im Zusammenhang mit der Führung von Eisenbahnumleitungsverkehr über die Strecke 6379 erwarteten Verkehrsbeeinträchtigungen und -gefährdungen am Bahnübergang Equipagenweg die Entwidmung der Strecke 6379 gefordert hat, ist diese Forderung unbegründet. Auf eine Entwidmung (heute Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG) besteht

kein subjektiver Anspruch der Stadt Markkleeberg. Dies gilt auch hinsichtlich der von vielen Einwendern geforderten Streckenstilllegung gemäß § 11 AEG. Ein Anspruch ergibt sich weder aus gesetzlichen Vorschriften noch aus Vertrauensschutzgesichtspunkten. Hinsichtlich der Einzelheiten zu letzterem Aspekt wird nach weiter unten verwiesen.

Eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken mit der zwangsläufigen Folge der Einstellung des Bahnbetriebes ist bereits objektiv nicht erforderlich, um die angemessene Berücksichtigung der Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs am genannten Bahnübergang sicherzustellen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat der Vorhabensträgerin aufgegeben, die von der Vorhabensträgerin geplante bauzeitliche Postensicherung am Bahnübergang Equipagenweg bis zur Fertigstellung einer technischen Sicherung bzw. einer niveaufreien Kreuzung aufrecht zu erhalten - vgl. Punkt A.4.2 j). Damit kann die bisherige Bahnübergangssicherung mit Umlaufsperrung und Pfeiftafel auch nach Fertigstellung des vorliegenden Vorhabens nicht wieder errichtet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt berücksichtigt damit die von der Stadt Markkleeberg und vielen Einwendern betonte große Bedeutung des Equipagenweges als Fuß- und Radverkehrsverbindung zwischen der Stadt Leipzig sowie Teilen Markkleebergs und den südlich gelegenen Naherholungsdestinationen, insbesondere dem Cospudener See. Diese Bedeutung kann aber gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Abwicklung von Eisenbahnverkehr auf der Strecke 6379 im allgemeinen und von vorhabensbedingtem Umleitungsverkehr im besonderen keinen Vorrang dergestalt beanspruchen, dass der Vorhabensträgerin das weitere Betreiben der Strecke 6379 verwehrt werden müsste.

Zu dieser Frage überhaupt eine isolierte Abwägungsentscheidung zu treffen, wäre mit den für Stilllegungen und Freistellung von Bahnbetriebszwecken geltenden rechtlichen Vorschriften - § 11 und § 23 AEG - nicht vereinbar. Der Prüfraum beider Vorschriften ist ein anderer. Beide Entscheidungen können auch nicht durch die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ersetzt werden.

Die Entscheidung über eine Streckenstilllegung obliegt auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens dem Eisenbahn-Bundesamt. Voraussetzung für eine positive Entscheidung über den Stilllegungsantrag eines öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmens ist, dass dem Antragsteller der Betrieb der Strecke, das heißt ihre dauerhafte Erhaltung in betriebsfähigem Zustand, nicht mehr zugemutet werden kann und dass Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Streckenübernahme gemacht worden ist, erfolglos geblieben sind (§ 11 Abs. 1 Satz 2 AEG). Die Entscheidung hängt von einer Abwägung verkehrlicher und wirtschaftlicher Belange ab. Sie ist eine

Abwägungsentscheidung mit planerischem Einschlag, auf die kein Anspruch besteht (Beck'scher AEG-Kommentar, Rn. 8 zu § 11). Die von der Stadt Markkleeberg und vielen Einwendern geltend gemachten Belange, vorliegend der Belang der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, sind in diesem Zusammenhang nicht entscheidungserheblich. Auch lässt eine Stilllegungsgenehmigung den erst mit der Freistellungsentscheidung nach § 23 AEG zu beseitigenden planungsrechtlichen Status einer Eisenbahnbetriebsanlage unberührt, sodass auch nach einer Stilllegung die Wiederinbetriebnahme einer Strecke ohne erneute Planfeststellung möglich ist (Beck'scher AEG-Kommentar, Rn. 95 zu § 11). Hieraus folgt, dass die von der Stadt Markkleeberg und vielen Einwendern diskutierte Frage einer Stilllegung für ihr damit verfolgtes Interesse an einer rechtlichen Absicherung des dauerhaften Unterbleibens von Eisenbahnverkehr auf der Strecke 6379 letztlich nicht ausschlaggebend ist.

Freistellungen von Bahnbetriebszwecken werden nach § 23 Abs. 1 AEG auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Planfeststellungsbehörde, also dem Eisenbahn-Bundesamt, festgestellt, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen ihrer Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Diese Voraussetzungen liegen für die Strecke 6379 ersichtlich nicht vor.

Soweit die Stadt Markkleeberg und viele Einwander eingewandt haben, es sei durch die Vorhabensträgerin eine Zusicherung der Streckenstilllegung abgegeben worden, ist dies rechtlich unerheblich, da die Vorhabensträgerin über die Stilllegung, das heißt die dauerhafte Einstellung des Betriebes von Strecken, nicht selbst entscheiden kann.

Auch enthält ein Schreiben der Vorhabensträgerin an die Stadt Markkleeberg vom 21.12.1999 keine Stilllegungszusicherung. In ihm wird lediglich ausgeführt, man "erwäge", nach Abbestellung einschlägiger Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig den Betrieb einzustellen. Nach verbindlicher Ankündigung der Abbestellung, einer Wirtschaftlichkeitsbewertung und einer anhand derselben zu treffenden Entscheidung zur Einstellung von sonstigem Zugbetrieb werde man "die gesetzlichen Verfahren zur Streckenstilllegung" einleiten.

Ein ebenfalls von der Stadt Markkleeberg vorgelegtes Schreiben der Vorhabensträgerin vom 28.09.2004 enthält die Aussage, die Strecke sei "zur Abgabe und Stilllegung ausgeschrieben", man verhandele zur Zeit mit möglichen Interessenten. Hierin liegt keine Stilllegungszusage, da die Vorhabensträgerin zu jenem Zeitpunkt nicht ausschloss, dass Dritte die Strecke übernehmen.

Eine ebenfalls von der Stadt Markkleeberg vorgelegte, an sie gerichtete E-Mail der Vorhabensträgerin vom 20.01.2006 enthält die klare Aussage, dass die Strecke als

Umleitungsstrecke für die Netzergänzungsbaumaßnahmen benötigt wird. Sie enthält lediglich einen Hinweis auf das Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG und damit auf die einschlägige Rechtsvorschrift. Eine Bewertung der Aussagen als Stilllegungszusage scheidet daher aus.

Die ebenfalls an die Stadt Markkleeberg gerichtete E-Mail der Vorhabensträgerin vom 15.05.2006 erweitert den Zeitraum für die Betonung von Umleitungsbedarf bis auf 2015.

Das mit den Einwendungen für die Einwender mit der Signatur "G" (vgl. Punkt B.4.16) zur 1. Planänderung sowie von der Stadt Markkleeberg vorgelegte, an die Einwenderin 21G gerichtete Schreiben der Vorhabensträgerin vom 19.08.2003 betont einen Umleitungsbedarf für die Strecke 6379 bis zum Jahre 2012 und weist auf § 11 AEG sowie eine diesbezügliche Verfahrensabsicht der Vorhabensträgerin hin. Es enthält außerdem den ausdrücklichen Hinweis auf die Unklarheit, ob nach einer etwaigen Stilllegung durch die Vorhabensträgerin ein anderes Unternehmen die Strecke betreiben wird. Eine Bewertung als Stilllegungszusicherung scheidet also aus.

Die beiden an die Stadt Markkleeberg gerichteten Schreiben der Vorhabensträgerin vom 09.01.2002 und 18.07.2002 nehmen Bezug auf zwei Bebauungsplanaufstellungsverfahren. Das erstgenannte Schreiben spricht von einer ungewissen Zukunft der Strecke. Das zweitgenannte Schreiben enthält die gleichen Hinweise wie das Schreiben an die Einwenderin 21G.

Soweit Vertreter der Stadt Markkleeberg und viele Einwender an Stelle der Stilllegung bzw. Freistellung von Bahnbetriebszwecken der Strecke 6379 die Ersetzung des Bahnüberganges Equipagenweg durch eine Wegunterführung bzw. Eisenbahnüberführung gefordert haben, wird dies zurückgewiesen. Dass die Sperrungen des Bahnüberganges für das Passieren von Zügen während der Umleitungsphasen voraussichtlich zu Wartezeiten und Fahr- bzw. Gehzeitverlängerungen führen werden, liegt auf der Hand. Dieses ist jedoch an jedem Bahnübergang üblich und hinzunehmen. Generelle Anhaltspunkte dafür, dass den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Bahnübergangssicherungsmaßnahmen nicht entsprochen werden kann, bestehen nicht. Die Besonderheit des Bahnüberganges Equipagenweg im Verhältnis zu anderen Bahnübergängen besteht in der zeitweise außergewöhnlich starken Frequentierung des Bahnüberganges durch Fußgänger und Radfahrer. Der verkehrsbedingte Konflikt könnte nur durch die Schaffung einer niveaufreien Kreuzung vollständig gelöst werden. Den Kreuzungsbeteiligten wird anheimgestellt, eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Das Eisenbahn-Bundesamt kann jedoch die Kreuzungsbeteiligten nicht dazu zwingen. Die Postensicherung ersetzt gemäß § 11 Abs. 11 EBO jede andere Sicherungsart.

Straßenbauamt Leipzig: Das Straßenbauamt hat darauf hingewiesen, dass eine parallele Baudurchführung der Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen Rathausstraße und Zöbiger Straße solle vermieden werden. Es sei zu prüfen, ob der Umleitungsverkehr zusätzliche Signalisierungen oder Anpassungen der Lichtzeichenanlage an den mit Staatsstraßen gebildeten Straßenknoten erfordert. Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße sei hinsichtlich der Bautermine mit der Planung des Straßenbauamtes für den Knotenausbau Zöbiger Straße/Hauptstraße abzustimmen.

Man bitte um die Berücksichtigung der dann veränderten Bestandssituation beim Neubau der Eisenbahnüberführung. Unter Verweis auf die Bauwerksverzeichnis Nr. 12.1.18 und den Lageplan 3.19 hat das Straßenbauamt eine aus seiner Sicht bestehende Unrichtigkeit der zeichnerischen Darstellung des geplanten Anschlusses eines Fußweges mit Böschungstreppe nördlich der S46 an den dortigen Geh- und Radweg gerügt. Die Böschungstreppe sei ohne Beeinträchtigung der Brückenbauwerkskonstruktion an den nördlichen Rand des Geh- und Radweges anzubinden. Dabei sei die Funktionsfähigkeit der Straßen- und Gehwegsentwässerung sicherzustellen. Die erforderliche Planänderung erfasse auch die Grunderwerbsplanung (Grunderwerbsplan 9.25, Grunderwerbsverzeichnis Nr. 25.02). Die Ausführungsplanung für die Böschungstreppe sei dem Straßenbauamt rechtzeitig vor Baubeginn zur Bestätigung vorzulegen. Außerdem bitte man um eine schriftliche Bestätigung der Vorhabensträgerin, dass die Entwässerung der Bahnanlagen künftig nicht mehr in bestehende Straßenentwässerungsanlagen (Versickerungsbecken südlich der Seenallee) erfolgen wird.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die infolge des Knotenausbaues veränderte Bestandssituation ist unproblematisch, weil der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße nicht mit einer Veränderung der Straßengradiente einhergehen wird. Es wird lediglich der Deckenschluss im Baugrubenbereich für die Brückengründung wiederhergestellt. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, den Ausbau im erforderlichen Maße zu berücksichtigen und bittet insoweit um die Übergabe der revidierten Bestandsunterlagen. Sie hat auch zugesagt, die Hinweise zum Anschluss der Böschungstreppe an die S46 und die Forderung nach Funktionssicherung der Straßen- und Gehwegsentwässerungseinrichtungen in die Planung einzuarbeiten bzw. zu erfüllen. Die Grunderwerbsplanung werde man erforderlichenfalls anpassen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Ausführungsplanung für die Böschungstreppe mit dem Straßenbauamt abzustimmen und von diesem bestätigen zu lassen. Die Bahnanlagenentwässerung wird nicht in Anlagen der Straßenentwässerung erfolgen.

Ein Verzicht auf den Parallelbau der beiden Überführungen in den Bauphasen 2 und 3

der seinerzeit insgesamt geplanten 4 Bauphasen würde zu jeweils mindestens 5 Monaten Bauzeitverlängerung und damit insgesamt gerade nicht zu einer Minimierung der baubedingten Belastungen führen. Die diesbezügliche Forderung wird daher zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, ein detailliertes Konzept für die Umleitungen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs rechtzeitig vor Baubeginn mit den Straßenbaulastträgern, der Straßenverkehrsbehörde sowie den Bestellern und Unternehmern des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen. Die von der Vorhabensträgerin mit der 2. Planänderung geänderte Bauablaufkonzeption sieht nach wie vor einen zeitlich parallelen Bau der Eisenbahnüberführungen Rathausstraße und Zöbiger Straße, zugleich aber für jenen Zeitraum die Freihaltung der Breitscheidstraße und die - bis auf kurze technologisch bedingte Sperrpausen - dauerhafte Offenhaltung der Baustellen für querende Fußgänger vor. Der gleichzeitige Bau der Eisenbahnüberführungen Rathausstraße und Zöbiger Straße wird nicht zu verkehrlichen Zuständen führen, die über die in der Bauzeit zur Verfügung stehenden Straßen im Wege des Umleitungsverkehrs nicht zumutbar bewältigt werden können. Die Einzelheiten hierzu müssen außerhalb der Planfeststellung geregelt werden. Sie können dies auch. Zum einen ist nicht ersichtlich, dass damit ein unzulässiger Konflikttransfer in den Bereich außerhalb der Planfeststellung verbunden wäre. Zum anderen steht mit § 45 Abs. 6 StVO das einschlägige Regelungsinstrumentarium zur Verfügung. Im Übrigen wird auf die Entscheidungen zu den Bedenken des Landratsamtes verwiesen.

Auch die Prüfung der Notwendigkeit bauzeitlicher zusätzlicher Lichtzeichenanlagen oder der Betriebsregimeänderungen für bestehende Lichtzeichenanlagen hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Die Vorhabensträgerin hat den Lageplan Blatt 19 (Planunterlage 3) bezüglich der Böschungstreppe (Bauwerksverzeichnis Nr. 12.1.18) geändert. Änderungen im Grunderwerb sind nicht erforderlich. Weitergehender Regelungen bedarf es im Hinblick auf die S46 (Seenallee) sowie im Hinblick auf den Knoten Zöbiger Straße/Hauptstraße nicht.

B.4.9 Belange der Ver- und Entsorgung sowie Telekommunikation

Arcor AG & Co. KG: Die Arcor AG & Co. KG hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 ausgeführt, dass sich von ihr betriebene Lichtwellenleiterkabel auf im Planungsumgriff liegendem Bahngelände befänden. Es sei nicht auszuschließen, dass ein Sicherungs- oder Umverlegungsbedarf entsteht. Man bitte hierfür um rechtzeitige Abstimmungen zur Ausführungsplanung. Auf der Grundlage eines Dienstleistungsvertrages vertrete

die DB Systel GmbH auf Bahngelände und bei gemeinsamer Trassenführung die Interessen der Arcor AG & Co. KG. Die Vorhabensträgerin möge sich für Leitungsauskünfte und Schachterlaubnisse an das genannte Unternehmen wenden. Zur 1. Planänderung hat das Unternehmen unter Übersendung von Bestandsplänen im Wesentlichen mit gleichem Inhalt Stellung genommen, außerdem jedoch seine Zustimmung zum Vorhaben unter eine Reihe allgemeiner Bedingungen gestellt.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die DB Systel GmbH auch weiterhin beteiligt werde. Man werde die Baufirmen zur Einholung von Schachterlaubnissen und Leitungsauskünften sowie ortskonkreten Einweisungen in den Anlagenbestand verpflichten. In die Ausführungsplanung zu den nötigen Maßnahmen werde man die DB Systel GmbH rechtzeitig einbeziehen.

Soweit das Unternehmen gefordert hat, dass bei Veränderungen an seinen Anlagen der Verursacher die Kosten zu tragen habe, wird diese Einwendung zurückgewiesen. Hierüber kann im Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden. Die Kostentragung kann zwischen den Beteiligten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vereinbart oder auf der Grundlage etwaiger gesetzlicher Regelungen anderweitig zur Entscheidung gebracht werden.

Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH: Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat für die Deutsche Telekom AG zur Planung Stellung genommen. Sie hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 unter Übersendung eines Bestandsplanes sowie eines mit eigenen Korrekturhinweisen versehenen Bauwerksverzeichnisses und mit eigenen Korrekturhinweisen versehener Lagepläne Korrekturen der Planung gefordert. Die Korrekturhinweise betreffen Leitungen in Kabelkanalanlagen im Bereich der Eisenbahnüberführungen Papiermühlstraße, Breitscheidstraße und Rathausstraße einschließlich der Festlegung von (mit Schreiben vom 10.06.2008 korrigiert) 60 cm breiten Leitungskorridoren an der erst- und letztgenannten Überführung und eines 25 cm breiten Korridors an der zweitgenannten Überführung. Für den Neubau der Kabelkanalanlagen in den genannten Bereichen melde man einen Kostenerstattungsanspruch nach § 12 Abs. 1 EKRg an.

Der jederzeitige ungehinderte Zugang zu den Anlagen des Unternehmens sei sicherzustellen. Beschädigungen seien zu vermeiden. Die Kabelschutzanweisung der Deutsche Telekom AG sei zu beachten. Die Bauausführenden seien gehalten, sich über die Internet-Trassenauskunft des Unternehmens über dessen aktuellen Anlagenbestand zu informieren. Man plane, in Koordination mit dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben die Sicherungs- und Umverlegungsmaßnahmen selbst vorzunehmen und bitte insoweit um eine Beauftragung durch die Vorhabensträgerin und die Abgabe einer

Kostenübernahmeerklärung. Der Vorhabensträgerin solle im Planfeststellungsbeschluss die Erstellung und Abstimmung eines Bauablaufplanes auferlegt werden. Man benötige für die notwendigen Folgemaßnahmen am Anlagenbestand einen Zeitvorlauf von 12 Monaten. Zur Wahrung der Belange des Unternehmens sei im Planfeststellungsbeschluss zu regeln, dass mit seinem Erlass alle erforderlichen Zustimmungen und Genehmigungen für die notwendigen Folgemaßnahmen am Anlagenbestand des Unternehmens erteilt werden.

In der Stellungnahme zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH darauf hingewiesen, dass ihre Korrekturhinweise nicht in die Planung eingearbeitet worden seien. Die Planung lasse deshalb die Lösung der in den "zu engen Leitungskorridoren" an den genannten Eisenbahnüberführungen entstehenden Konflikte nicht erkennen. Die benötigten Trassenbreiten seien in die Bauwerkspläne einzuarbeiten und diese zur Bestätigung vorzulegen. Die zu ändernden Telekommunikationsanlagen seien im Bauwerksverzeichnis - siehe hinsichtlich der Nummern im Schreiben vom 28.05.2009 - und im Lageplan aufgeführt. Man bitte um Änderung der Nr. 18.2 in Nr. 18.3.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zur Stellungnahme aus dem Jahre 2008 zugesagt, die jederzeitige Zugänglichkeit der Anlagen für Unterhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen sicherzustellen, man bitte aber für die Baubereiche und -phasen des eigenen Vorhaben im Interesse der Behinderungsvermeidung um vorherige Abstimmungen. Die Erfüllung der Hinweise zur Beschädigungsvermeidung und Auskunftseinholung werde man den Baufirmen vertraglich auferlegen. Die Korrekturhinweise werde man als "Blaudrucke" in die Planfeststellungsunterlagen aufnehmen. Die Vorhabensträgerin hat umfassende Zusagen über die Beachtung der Hinweise und Forderungen zu Schutz, Sicherung und Umverlegung der in den Baubereichen liegenden Anlagen der Deutsche Telekom AG abgegeben. Sie hat den Abschluss umfassender Vereinbarungen über die erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Kostentragung zugesagt. Die Vorhabensträgerin hat auch die geforderte Abstimmung der Bauzeiten zugesagt.

Soweit die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH gefordert hat, im Planfeststellungsbeschluss zu regeln, dass mit seinem Erlass alle erforderlichen Zustimmungen und Genehmigungen für die notwendigen Folgemaßnahmen am Telekom-Anlagenbestand erteilt werden, ist auf die Konzentrationswirkung der Planfeststellung zu verweisen, die aber nicht eventuell nötige Vereinbarungen und Abstimmungen ersetzen kann, die die Vorhabensträgerin auch zugesagt hat.

Zur Stellungnahme aus dem Jahre 2009 hat die Vorhabensträgerin für Teile der Kor-

reklurhinweise deren Einarbeitung in die Planunterlagen zugesagt und im Zuge der 3. Planänderung vorgenommen, im Übrigen wird die Einarbeitung jedoch abgelehnt. Die Vorhabensträgerin hat zugleich umfassende Abstimmungen zu den notwendigen Folgemaßnahmen am Telekom-Anlagenbestand sowie am Anlagenbestand anderer Unternehmen und über den Abschluss diesbezüglicher Vereinbarungen zugesagt. Im Rahmen dieser Abstimmungen erfolge eine koordinierte Neuordnung des Leitungsraumes für alle zu ändernden Anlagen im möglichen Umverlegungskorridor. Die technischen Belange des Unternehmens einschließlich der Erfordernisse für bestimmte Trassenbreiten werde man dabei berücksichtigen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Die geforderten Planungskorrekturen sind erfolgt. Dass weder die Lagepläne (Planunterlage 3) noch die Leitungslagepläne (Planunterlage 17) Darstellungen der geplanten Umverlegungstrassen enthalten, mag für das betroffene Unternehmen unbefriedigend sein, ist aber wegen der Nutzungsdichte im unterirdischen Bauraum und dem erheblichen zeitlichen Vorlauf der Planfeststellung vor der Bauausführung sowie dem hieraus unvermeidlich resultierenden Risiko von Aktualitätsdefiziten bzw. -verlusten hinzunehmen. Die Planung bedarf hinsichtlich der Darstellung der Umverlegungstrassen einschließlich ihrer Abmessungen einer Konkretisierung, für die auf der Ebene der Planfeststellung kein Raum ist und die deshalb im Grundsatz auf der Ebene der Ausführungsplanung erfolgen muss. Der im Zusammenhang mit Kostentragungsforderungen getätigte Verweis der Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH auf § 12 Abs. 1 EKrG ist abwegig, denn weder das Unternehmen noch die Deutsche Telekom AG sind Baulastträger der die planbefangenen Bahntrassen querenden Straßen und damit Beteiligter des Eisenbahnkreuzungsrechtsverhältnisses im Sinne vom § 1 Abs. 6 EKrG.

envia Verteilnetz GmbH: Für die envia Mitteldeutsche Energie AG hat die envia Verteilnetz GmbH zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 unter Übersendung von Bestandsplänen über Nieder- und Mittelspannungs- sowie Fernmeldeanlagen des Unternehmens - 110-kV-Hochspannungsanlagen des Unternehmens seien im Planungsumgriff nicht vorhanden - mitgeteilt, dass keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben bestünden. Man bitte um Einarbeitung der Bestandsplandarstellungen in die Planunterlagen. Erforderliche Kabelumverlegungen seien unter Erwirkung von aktuellen Schachterlaubnissen einzeln zu beantragen und - auch lediglich hinsichtlich von Tiefenlageänderungen - abzustimmen. Umverlegungskosten gingen zu Lasten des Veranlassers, soweit keine anderen Regelungen existent seien. Es seien Vereinbarungsentwürfe mit detaillierten Angaben zum Bauablauf und zur Kostenverteilung vorzulegen. Vor Baubeginn zur Umverlegung von Nieder- und Mittelspannungsanlagen

des Unternehmens seien Kreuzungsunterlagen nach SKR 2000 zur Prüfung und Bestätigung einzureichen. Bei Bauarbeiten in der Nähe von Nieder- und Mittelspannungsanlagen seien die Abstände nach DIN 1998 und BGV A3 einzuhalten. Das Unternehmen hat die Einhaltung einer Reihe allgemeiner technischer Parameter, insbesondere von Abstandsmaßen, gefordert - siehe Schreiben vom 28.05.2008. Für den Fall der Nichteinhaltbarkeit der genannten Parameter seien Abstimmungen zu führen.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss umfassender Vereinbarungen über die vorzunehmenden Leitungsumverlegungen zugesagt. Man werde im Rahmen der Bauausführung eine Trassenfindung mittels Suchschachtung und erforderlichenfalls eine Umverlegung vornehmen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Die Vorhabensträgerin hat die Querung der Strecke 6377 durch eine Niederspannungsleitung in Blatt 22 der Planunterlage 17 und im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 18.178 bis 18.180 (Planunterlage 7) ergänzt. Damit ist die Sicherung und Umverlegung der Leitungen geregelt.

GDMcom Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH: Die GDMcom hat mitgeteilt, im Planungsumgriff befänden sich unterirdisch verlegte GasLINE-Anlagen. Es handele sich zum einen um eine sechszügige Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln (Stadtanbindung Süd). Man bitte um ihre Ergänzung im Blatt 24 der Leitungslagepläne (Planunterlage 17) entsprechend Blatt 73 bis 75 der übersandten Bestandspläne. Es handele sich außerdem um eine weitere sechszügige Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln (Stadtanbindung Leipzig, Kohlgartenstraße bis Maximilianallee), die im Bereich der Kohlwegbrücke und der Schulze-Delitzsch-Straße zu berücksichtigen sei. Man verweise auf Blatt 5 bis 11 der übersandten Bestandspläne. In den Planfeststellungsbeschluss seien Hinweise und Auflagen aufzunehmen: Der Anlagenbestand sei in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Bestand und Betriebsfähigkeit der Anlagen dürften weder vorübergehend noch dauerhaft beeinträchtigt oder gefährdet werden. Alle Arbeiten im Bereich der Anlagen seien mit der GDMcom abzustimmen. Die beigelegte Broschüre (GasLINE-Anweisung zum Anlagenschutz) sei zu beachten.

Sie hat außerdem auf eine unter der Bauwerksverzeichnis Nr. 18.175 erfasste GasLINE-Anlage hingewiesen und mitgeteilt, dass für diese die im Zusammenhang mit der Anlegung des Fluchtweges am Ende der Lärmschutzwand westlich der Strecke 6379 in Markkleeberg (Bauwerksverzeichnis Nr. 12.1.7) nötigen Schutzmaßnahmen im Bauwerksverzeichnis vermerkt seien. Für die Baumaßnahmen in jenem Bereich - der geplante Fluchtweg verlaufe auf etwa 10 m Länge über der GasLINE-Anlage - seien zum

Zwecke der Konkretisierung der Schutzmaßnahmen rechtzeitig Planunterlagen mit Angaben zur Ausbauart und -tiefe zu übergeben. Man bitte außerdem um die Übergabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes. Zum landschaftspflegerischen Begleitplan hat die GDMcom mit gesondertem Schreiben vom 19.06.2009 Stellung genommen. Sie hat wiederum die beiden Kabelschutzrohranlagen Stadtanbindung Leipzig-Süd und Stadtanbindung Leipzig Kohlgartenstraße bis Maximilianallee als planbetroffen bezeichnet. Die GDMcom hat wiederum allgemeine Hinweise und Forderungen unterbreitet und außerdem für Gehölzpflanzungen die Einhaltung eines Mindestabstandes zu ihren Anlagen von 1 m gefordert.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat angekündigt, die als fehlend gerügten Anlagendarstellungen im Bauwerksverzeichnis und in den Leitungslageplänen zu ergänzen. Die Hinweise und Forderungen werde man beachten. Man werde die Bauunternehmen zur Einholung von Leitungsauskünften einschließlich genauer Vor-Ort-Lageeinweisungen und Schachterlaubnissen bei den Anlagenbetreibern verpflichten.

Die Oberflächenbefestigung des von der GDMcom erwähnten Fluchtweges erfolgt im Hinblick auf seine Funktion ungebunden, sodass die Zugänglichkeit der mit dem Weg zu überbauenden GasLINE-Anlage nicht beeinträchtigt wird. Zusätzlichen Belastungen wird die Anlage nicht unterliegen, da der Weg nicht mit Fahrzeugen befahren wird. Ein Bodenabtrag bis in die Tiefe der Anlage ist nicht erforderlich. Die Leitung wird nicht weder frei- noch umverlegt. Die Abstimmung der Maßnahmen hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Gleiches gilt für die Einhaltung der GasLINE-Anweisung zum Leitungsschutz. Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung und Erfüllung der allgemeinen Hinweise und Forderungen auch im Hinblick auf die gesonderte Stellungnahme zum landschaftspflegerischen Begleitplan zugesagt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Weitergehende Regelungen sind nicht erforderlich.

HLkomm Telekommunikationsgesellschaft mbH: Die HLkomm hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 eine Reihe von Straßenüber- und -unterführungen bezeichnet, in denen von ihr betriebene Anlagen vorhanden seien. Planeinsicht und Auskunftserteilung würden über das Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig erfolgen. Des Weiteren hat das Unternehmen weitere Unterlagen gefordert.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. In den Bereichen der Kreuzungen mit der Hermann-Liebmann-Straße, Torgauer Straße und Wurzner Straße sind an den Bahnanlagen der

Vorhabensträgerin keine Baumaßnahmen geplant, sodass eine Darstellung in den Planunterlagen nicht erforderlich ist und eine Planbetroffenheit dort befindlicher Anlagen des Unternehmens ausscheidet. Die Übrigen Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG: Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG hat gefordert, ihre im Planungsumgriff befindlichen Anlagen zu schützen und zu sichern, ihre Überbauung und Verringerungen der Überdeckungen zu vermeiden. Sollten Umverlegungen erforderlich werden, benötige man mindestens drei Monate vor Baubeginn einen entsprechenden Auftrag.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin zugesagt, sie werde die Forderungen in der weiteren Planung beachten. Man werde die Bauunternehmen zur Auskunftseinholung einschließlich einer Vor-Ort-Einweisung in den Anlagenbestand und zur Erwirkung von Schachterlaubnisscheinen verpflichten. Sollten sich über die in der Planung bereits verzeichneten Sicherungs- und Umverlegungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen als erforderlich erweisen, werde man auch für diese Fälle das Unternehmen für den Abschluss von Vereinbarungen kontaktieren. Den Hinweis auf den zeitlichen Vorlaufbedarf des Unternehmens werde man beachten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Weiterer Regelungen bedarf es nicht.

MITGAS Mitteldeutsche Gasversorgung GmbH: Die MITGAS hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 unter Übersendung eines Merkheftes zum Anlagenschutz und von Bestandsplänen ausgeführt, das sie Anlagen im Planungsumgriff unterhalte. Hinsichtlich der Gasnieder- und -mitteldruckleitungen des Unternehmens bitte man um eine Korrektur der Planunterlagen im Hinblick auf Nr. 18.135 des Bauwerksverzeichnisses - bei der dargestellten Anlage handele es sich um eine PE-Leitung DN 200. Allgemein bitte man um Einhaltung der im Merkheft niedergelegten technischen Anforderungen. Sollte dies nicht möglich sein, sei zwingend eine Rücksprache zur weiteren Verfahrensweise geboten. Man bitte um weitere Einbeziehung in die Planung. Notwendige Änderungen der Anlagen seien vom Verursacher oder auf vertraglicher Basis zu finanzieren. Die Stellungnahme sei nur zwei Jahre gültig. Die Erkundigungspflicht der Bauunternehmen zum Anlagenbestand bleibe von der Stellungnahme unberührt.

Zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat die MITGAS auf ihre bereits im Jahre 2008 erwähnte Gashochdruckleitung hingewiesen, eine falsche Nennweitenangabe (Nr. 18.146 des Bauwerksverzeichnisses, Blatt 19 der Leitungslagepläne) gerügt und insofern eine Korrektur der Planung gefordert. Sie hat unter erneuter Übersendung von

Bestandsplänen und eines Merkheftes zum Anlagenschutz mehrere Ergänzungen der Leitungslagepläne gefordert. Soweit Anlagen von der Planung betroffen seien, müsse die Vorhabensträgerin vervollständigte Planunterlagen, insbesondere Profildarstellungen, an die MITGAS übergeben und diese in die weitere Planung einbeziehen. In den Blättern 1 bis 6, 8, 12 und 25 der Leitungslagepläne seien der MITGAS im Wege der Verwendung von laut Legende für ihre Anlagen zu verwendenden Farbeintragungen fremde Gasleitungen zugeordnet worden. Man bitte um eine Überprüfung dieses Sachverhaltes. Änderungen am Anlagenbestand des Unternehmens seien vertraglich zu regeln. Mit den Planungen für die Änderungen können erst nach Vertragsabschluss begonnen werden. Die Anlagen des Unternehmens würden unter Bestandsschutz stehen.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung der allgemeinen technischen Anforderungen (Merkheft) zugesagt. Gleiches gilt für die Korrektur der Planung im Hinblick auf Nr. 18.135 des Bauwerksverzeichnisses. Auch die geforderte weitere Einbeziehung in die Planung und die Einholung von Bestandsauskünften hat sie zugesagt.

Sie hat weiterhin eine Korrektur der Angabe im Leitungslageplan in Bezug auf die Gashochdruckleitung (Nr. 18.146) im östlich an die Kreuzung mit der Bahntrasse anschließenden Bereich zugesagt. Die ergänzende Übernahme weiterer Anlagen aus den übersandten Bestandsplänen in die Leitungslagepläne und das Bauwerksverzeichnis wird für zwei Fälle (Bereich Leipziger Straße - Übersichtsplan 1 und Bestandslageplan 1A; Schachtweg/Neue Harth - Übersichtsplan 4 und Bestandslageplan 6A) mangels Planbetroffenheit abgelehnt. Die Übernahme einer weiteren Trasse im Bereich des Gebäudes Schachtweg 48 c aus dem Übersichtsplan 3 und den Bestandslageplänen 5A und 5.1A in die Blätter 22 und 23 der Leitungslagepläne und in das Bauwerksverzeichnis hat die Vorhabensträgerin zugesagt. In Bezug auf den landschaftspflegerischen Begleitplan hat die Vorhabensträgerin die Beachtung der allgemein gültigen technischen Regelwerke und die Abstimmung der Ausführungsplanung mit der MITGAS zugesagt. Gleiches gilt im Hinblick auf den geforderten Abschluss von Vereinbarungen

Weitere ggf. erforderliche und einvernehmlich vorzunehmende Planungskorrekturen und -ergänzungen können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Der Verweis der MITGAS auf einen für ihre Anlagen geltenden Bestandsschutz geht fehl. Soweit notwendige Folgemaßnahmen an den Anlagen geplant sind, regelt der Planfeststellungsbeschluss die grundsätzliche Zulässigkeit der-

selben. Die Befristung der Stellungnahme wird zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss ist nach Erreichen der Unanfechtbarkeit zehn Jahre gültig (vgl. § 75 Abs. 4 VwVfG). Die Gültigkeit kann auf Antrag verlängert werden.

primacom Region Leipzig GmbH & Co. KG: Die primacom hat mitgeteilt, ihre Anlagen seien in der Planung nicht berücksichtigt worden. Man unterhalte Anlagen in den Bereichen der Straßenüberführungen Arno-Nitzsche-Straße und Zwickauer Straße sowie der Eisenbahnüberführungen Theodor-Neubauer-Straße, Prager Straße/Friedhofsweg, Zum Kleingartenpark/Stückenweg/Viadukt und Püchauer Straße sowie in der Markkleeberger Rathausstraße. Im Bereich der Anlagen sei Handschachtung erforderlich. Freiliegende Leitungen müssten fachgerecht abgefangen werden, um sie vor Beschädigungen zu schützen.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, sie werde die Anlagen des Unternehmens, soweit sich diese im Planungsumgriff ihres Vorhabens befinden, in die Leitungslagepläne und das Bauwerksverzeichnis übernehmen.

Die Anlagen in den Bereichen Theodor-Neubauer-Straße, Zum Kleingartenpark/Stückenweg/Viadukt und Püchauer Straße sind nicht von der Planung berührt. Gleiches gilt für die Anlagen im Bereich Prager Straße/Friedhofsweg. Für die Anlagen im Bereich der Straßenüberführungen Arno-Nitzsche-Straße und Zwickauer Straße kann eine Planbetroffenheit ausgeschlossen werden. An den Brücken sind keine Baumaßnahmen geplant.

Eine Leitung befindet sich jedoch im Baugrubenbereich der Eisenbahnüberführung Rathausstraße, im nördlichen Gehweg und muss bauzeitlich verlegt werden. Im Endzustand wird die Leitung in die bisherige Trasse zurück verlegt. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, sie werde die notwendigen Maßnahmen einschließlich der Frage der diesbezüglichen Kostentragung in einer Vereinbarung mit dem Unternehmen regeln. Die Vorhabensträgerin hat außerdem allgemeine Zusicherungen über die Verpflichtung der Bauunternehmen zur Auskunftseinholung einschließlich Vor-Ort-Einweisung in den Anlagenbestand und zur Erwirkung von Schachterlaubnisscheinen sowie zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Zugänglichkeit der Anlagen abgegeben.

Die Vorhabensträgerin hat das fehlende Kabel in Blatt 2, 3, und 4 der Planunterlage 6.4, in Blatt 18 der Planunterlage 17 und im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 18.177 (Planunterlage 7) ergänzt. Damit ist die Sicherung der Leitung geregelt.

Stadtwerke Leipzig GmbH: Die Stadtwerke Leipzig GmbH hat mitgeteilt, eine verbindliche Zustimmung für die Nutzung von Baustelleneinrichtungsflächen, auf denen sich Anlagen des Unternehmens befinden, könne man in Ermangelung von Kenntnissen

über die konkreten Nutzungsarten noch nicht abgeben. Es seien insoweit Abstimmungen notwendig. Eine nur von der Stadt Leipzig erklärte Zustimmung sei nicht ausreichend. Man habe bisher selbst keine Planungen zur Baufeldfreimachung und Anlagensicherung eingeleitet.

Es bedürfe detaillierter Abstimmungen über die Sicherungs- und Umverlegungsmaßnahmen in den weiteren Planungsphasen.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss von Vereinbarungen über die an den Anlagen des Unternehmens erforderlichen Maßnahmen zugesagt. Sie hat außerdem zugesagt, den Bauunternehmen aufzugeben, sich in den Anlagenbestand des Unternehmens vor Ort einweisen zu lassen und Schachterlaubnis-scheine einzuholen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Die Art der Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen, unter denen sich Leitungen der Stadtwerke Leipzig GmbH befinden, ist so rechtzeitig abzustimmen, dass erforderliche Sicherungsmaßnahmen an den Leitungen geplant und realisiert werden können - vgl. Punkt A.4.9.

Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH: Die Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH hat darauf hingewiesen, dass östlich der Bundesstraße B2 eine von ihr betriebene Fernwasserleitung verlaufe. Falls für diesen Bereich Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes geplant seien, müssten diese mit dem Unternehmen abgestimmt werden.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass sie alle für Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes vorgesehenen Flächen auf das Vorhandensein von ober- und unterirdischem Leitungsbestand überprüfen werde.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Für Bereiche unmittelbar östlich der Bundesstraße B2 sind die im Blatt 8 der Maßnahmenlagepläne dargestellten Maßnahmen S1, S3 bis S5 sowie A3 (Landschaftsrasenansaat) im Zusammenhang mit der Anlegung einer temporären Baustraße von der B2 zur Bahntrasse an der Eisenbahnüberführung Wundtstraße geplant.

B.4.10 Kommunale Belange

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat in der Stellungnahme zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 im Zusammenhang mit der vorgesehenen Außerbetriebnahme des Halte-

punktes Leipzig Ost an der Strecke 6361 Forderungen zur Lückenschließung am Brückengeländer der Straßenüberführung Hermann-Liebmann-Straße und zur Anpassung anderer Anlagen unter Berücksichtigung eines städtischen Gestaltungskonzeptes erhoben. Die Stadt Leipzig hat gefordert, dass der Lückenschluss am östlichen Bahnsteigausgang entsprechend den Festlegungen des Gestaltungskonzeptes für die Adenauerallee erfolgt. Jene Planungsdetails seien dem Verkehrs- und Tiefbauamt zur Bestätigung vorzulegen.

In der Stellungnahme zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat die Stadt Leipzig gefordert, Lärmschutzwände im Bereich von Sichtachsen im öffentlichen Raum generell transparent auszuführen. Die Vorhabensträgerin müsse hierzu Details mit dem Sachgebiet Gestaltung öffentlicher Raum des Stadtplanungsamtes abstimmen.

Entscheidung: Soweit sich die Einwendungen nicht durch Zusagen erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Die Vorlage der Ausführungsplanung für die am Bahnsteigausgang zur Hermann-Liebmann-Brücke erforderlichen Lückenschließungen im Brückengeländer und -berührungsschutz - Bauwerksverzeichnis Nr. 6.14 und 9.8.3, Blatt 29 der Lagepläne - sowie für weitere Arbeiten (Rückbau Stationsanzeiger und Treppenanschluss) an die Abteilung Brückenbau und -unterhaltung des städtischen Verkehrs- und Tiefbauamtes hat die Vorhabensträgerin zugesagt - siehe Punkt B.4.8. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Die Forderung hinsichtlich des östlichen Bahnsteigzuganges - seine Außerbetriebnahme und Absperrung gegen ein Betreten aus Richtung Adenauerallee sind in Nummer 9.8.4 des Bauwerksverzeichnisses vermerkt - wird zurückgewiesen. Der Zugang bindet höhengleich in den südlichen Gehweg der Adenauerallee ein. Dieser ist in jenem Bereich durch Betongleitwände vom Bahngelände abgegrenzt, ohne dass eine besondere Gestaltungsqualität erkennbar ist. Mangels weitergehenden Bedarfes wird lediglich eine funktionale, abschließbare Zaunanlage installiert. Die Pflichten der Vorhabensträgerin beschränken sich im vorliegenden Fall auf die Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht durch die geplante Errichtung einer Einfriedung. Städtebauliche Gesichtspunkte mit einem Gewicht, das die Vorhabensträgerin zu gestalterischen Anpassungen an die stadträumlichen Gegebenheiten zwingen würden, sind weder inhaltlich konkret von der Stadt Leipzig - z. B. unter Vorlage des von ihr erwähnten Gestaltungskonzeptes - vorgetragen worden, noch sonst ersichtlich.

Auch die Einwendungen in Bezug auf transparente Lärmschutzwände werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Vorhabensträgerin nur im Bereich der Eisenbahnüberführungen transparente Wände im begrenzten Umfang zu errichten, be-

reits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und die Stadt Leipzig sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt hat. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Aber auch, wenn keine Präklusion eingetreten wäre, wäre die Forderung zurückzuweisen. Die Stadt Leipzig hat keine konkreten Wandabschnitte benannt und unter Angabe konkreter Gründe deren Transparentausbildung gefordert, sodass eine Abwägung derart lagespezifischer Forderungen nicht möglich und nicht geboten ist. Die Vorhabens-trägerin zur geforderten umfassenden Gestaltungsabstimmung mit der Stadt Leipzig zu verpflichten, würde ihr vor diesem Hintergrund eine zu umfangreiche Planungsunsicherheit aufbürden. Die uneingeschränkte Funktionsfähigkeit der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist Voraussetzung für die immissionsschutzrechtliche Legalität des Vorhabens.

Grundsätzlich verweist Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV hinsichtlich der Berechnung des Beurteilungspegels auf die Richtlinie zur Berechnung der Lärmimmissionen von Schienenwegen - Schall 03 (Ausgabe 1990). Der Gestaltungsspielraum des Verordnungsgebers erstreckt sich auch auf die Festlegung des Verfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung, die mit den Immissionsgrenzwerten zu vergleichen ist - vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, 11 A 9/97. Damit ist die Anwendung der Schall 03 bindend. Nach Abschnitt 6 der Schall 03 müssen Lärmschutzwände auf der dem Schienenweg zugewandten Seite immer hochabsorbierend ausgebildet sein. Transparente Wände haben keine hochabsorbierend Wirkung, sie weisen deshalb unzulässige Reflexionen auf. Berechnungsverfahren für reflektierende Lärmschutzwände sind in der Schall 03 nicht enthalten. Die Reflexionen würden dazu führen, dass an mehr Immissionsorten zusätzlich passiver Lärmschutz notwendig wird, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu gewährleisten. Dies widerspricht dem gesetzlich vorgesehenen Vorrang des aktiven Lärmschutzes.

In den von der vorliegenden Planung vorgesehenen kurzen Abschnitten der transparenten Gestaltung der Lärmschutzwände auf Eisenbahnüberführungen sind die Reflexionen vertretbar. Sie werden sich in den kurzen Bereichen nur geringfügig auswirken und werden durch zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen.

Soweit die Stadt Leipzig im Jahre 2009 außerdem das schalltechnische Gutachten (Planunterlage 14) hinsichtlich eines vermeintlichen Untersuchungsdefizites bezüglich

der Wohngebäude am Leander-, Hauff-, Andersen- und Grimmweg im Stadtteil Marienbrunn gerügt hat, wird auf den Punkt B.4.5 verwiesen - ein Untersuchungsdefizit besteht nicht.

Stadt Markkleeberg: Die Stadt Markkleeberg hat bereits in ihrer ersten Stellungnahme zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 - Schreiben vom 09.07.2008 - gerügt, dass die Planung die kommunale Selbstverwaltungsgarantie, namentlich ihre kommunale Planungshoheit, in vielfältiger Weise berühre. Sie beeinträchtige insbesondere die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB), die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und den Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB), die Belange der Wirtschaft, insbesondere ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 8a BauGB) sowie die Mobilität der Bevölkerung einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB).

Die Verletzung der kommunalen Planungshoheit im Hinblick auf die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hat die Stadt Markkleeberg allgemein damit begründet, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Erhöhung der Lärm- und Erschütterungsimmissionen führe. Da die Stadt Markkleeberg bei der Ausweisung neuer Baugebiete an die im Vergleich zur 16. BImSchV niedrigeren Orientierungswerte der DIN 18005 gebunden sei, bewirkten die planbedingten Immissionssteigerungen, dass bauleitplanerisch zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Da laut verfahrensgegenständlicher Planung an vielen Immissionsorten nicht die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten würden, würden ohne zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen städtebauliche Missstände drohen und dadurch die Realisierung künftiger Planungsabsichten verunmöglicht bzw. unverhältnismäßig erschwert. Sinngemäß gelte dies auch für die Überplanung des vorhandenen Bestandes im Wege der städtebaulichen Neuordnung. In jedem Fall sei sicherzustellen, dass Innenbeurteilungspegel von 40 bzw. 30 dB(A) tags bzw. nachts an jeder Stelle eingehalten werden, was die Planung jedoch gerade nicht gewährleiste.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Soweit die Stadt Markkleeberg im genannten Schreiben im Anschluss an die vorstehend sinngemäß wiedergegebenen, allgemeinen Ausführungen Kritik an Einzelheiten des schalltechnischen Gutachtens und dem Lärmschutzkonzept geübt hat, ist diese Kritik durch die im Rahmen der 1. Planänderung erfolgte Neufassung jenes Konzeptes auf der Grundlage eines überarbeiteten schallschutztechnischen Gutachtens obsolet geworden. Soweit die Stadt Markkleeberg im Rahmen der Anhörung zur 1. Planänderung zu jenem geänderten Konzept und dem überarbeiteten Gutachten vorgetragen hat, wird nach unten im

vorliegenden Abschnitt verwiesen. Gleiches gilt, soweit die Stadt Markkleeberg im Zusammenhang mit ihrer Kritik am Lärmschutzkonzept auch gerügt hat, das schalltechnische Gutachten lasse Untersuchungen der Vorhabensauswirkungen auf die Strecke 6379 vermissen. Der von der Stadt Markkleeberg an gleicher Stelle im Rahmen ihres Eingehens auf die Strecke 6379 sinngemäß erhobenen Forderung, die Überführung der Strecke über die Zöbiger Straße zu erneuern, hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der 1. Planänderung entsprochen. Soweit die Stadt Markkleeberg an gleicher Stelle außerdem die Rüge, die Führung der im Erläuterungsbericht erwähnten Verkehre über die Strecke 6379 mache im Hinblick auf den Bahnübergang in der Rathausstraße als Hauptachse des Stadtzentrums dessen Entwicklung städtebaulich unmöglich, erhoben und die Weiternutzung der Strecke 6379 abgelehnt hat, wird hinsichtlich der verkehrlichen Belange auf die Punkte B.4.8 und B.4.11 sowie hinsichtlich ortsplanerischer Belange nach unten im vorliegenden Abschnitt verwiesen.

Die von der Stadt Markkleeberg genannten bauleitplanerischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse treffen bereits nach dem eindeutigen Wortlaut von § 1 Abs. 6 BauGB sie selbst und nicht die Vorhabensträgerin. Die in der genannten Vorschrift geregelten Berücksichtigungsgebote gelten "bei der Aufstellung der Bauleitpläne". Diese obliegt den Gemeinden, nicht aber den Vorhabensträgern von unter dem Vorbehalt fachplanungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen stehenden Verkehrsbauvorhaben. Die Gemeinden haben bei ihrer Bauleitplanung insoweit tatsächlichen und plangegebenen Vorbelastungen angemessen Rechnung zu tragen. Dies gilt auch für die von der Stadt Markkleeberg auf Seite 12 ihrer Stellungnahme zur 1. Planänderung genannten Bebauungspläne "Spinnereistraße", "Spinnereistraße 40" und "Equipagenweg". Ob die Stadt Markkleeberg diesen Anforderungen gerecht geworden ist, bedarf nicht der Klärung im Planfeststellungsverfahren.

Für das vorliegend verfahrensgegenständliche Verkehrsbauvorhaben regeln § 50 BImSchG sowie § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV, für welches Lärmschutzniveau die Vorhabensträgerin Sorge zu tragen hat, soweit die Voraussetzungen für das Einsetzen der entsprechenden Sorgetragungsverpflichtung - Neubau oder wesentliche Änderung von Verkehrswegen - vorliegen. Die Planung gewährleistet dieses Lärmschutzniveau - vgl. Punkt B.4.5.1. Ein Rechtsgrund für die von der Stadt Markkleeberg behauptete Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur flächendeckenden Gewährleistung der Einhaltung von Innenbeurteilungspegeln von 40 bzw. 30 dB(A) besteht nicht. Dies gilt auch, soweit die Stellungnahme der Stadt Markkleeberg dahingehend zu verstehen sein sollte, die Vorhabensträgerin treffe die Verpflichtung, für jedwede denkbare gemeindliche Bauleitplanung und jedwede durch diese bauplanungsrechtlich zu ermöglichende bauliche Nutzung gleichsam "auf Vorrat" die benötigte bzw.

zumutbare Verkehrslärmkulisse durch Einplanung und Realisierung des entsprechenden Schutzniveaus sicherzustellen. Träfe jene Auffassung zu, hätte jeder Verkehrswegebausträger unabhängig vom Vorliegen der Voraussetzungen nach § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV, also entlang der gesamten Verkehrswege, für die Einhaltung der genannten Pegel zu sorgen. Die Rechtsordnung bietet hierfür keine Grundlage. Da die Planung die anzuwendenden lärmimmissionsschutzrechtlichen Vorschriften einhält, ist es ausgeschlossen, dass ihre Verwirklichung zu städtebaulichen Missständen führen wird. Soweit die diesbezüglichen Ausführungen der Stadt Markkleeberg auf Seite 2 des Schreibens vom 09.07.2008 dahingehend zu verstehen sein sollten, dass die Stadt Markkleeberg bereits für den Fall der Nichteinhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vom Eintritt städtebaulicher Missstände ausgeht, ist sie darauf zu verweisen, dass ausweislich des schalltechnischen Gutachtens bereits gegenwärtig an vielen Stellen im Stadtgebiet entlang der Strecke erhebliche Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen sind und die Verwirklichung des Schallschutzkonzeptes der Vorhabensträgerin insoweit überwiegend zu einer deutlichen Situationsverbesserung führen wird. Dass für eine Reihe von Immissionsorten gleichwohl eine mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht verhinderbare Immissionspegelerhöhung mit der Folge der Verwirklichung der Voraussetzungen einer wesentlichen Änderung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV und des Entstehens eines Anspruches auf Entschädigung für ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen eintreten wird, ändert an dieser Wertung grundsätzlich nichts. Im Punkt B.4.5.1.4 ist außerdem ausgeführt, welches Lärmschutzniveau für Gebiete entlang jener Eisenbahnstreckenabschnitte gewährleistet werden muss, für die gerade kein Neubau und keine wesentliche Änderung zu bejahen sind, auf die sich das Vorhaben aber in anderer Weise in Gestalt von Änderungen des Verkehrslärms auswirkt. In Rede steht insoweit insbesondere die von planbedingtem Umleitungsverkehr betroffene Strecke 6379.

Soweit die Stadt Markkleeberg Kritik an Einzelheiten des erschütterungstechnischen Gutachtens geübt hat, ist diese Kritik durch die im Rahmen der 1. Planänderung erfolgte Neufassung jenes Gutachtens obsolet geworden. Soweit die Stadt Markkleeberg im Rahmen der Anhörung zur 1. Planänderung zu jenem überarbeiteten Gutachten vorgebracht hat, wird nach unten im vorliegenden Abschnitt der Stellungnahme verwiesen.

Soweit die Stadt Markkleeberg die Befürchtung geäußert hat, es werde im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu unzumutbaren, Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht ausschließenden Dauerbelastungen durch Immissionen kommen, wird auf Punkt B.4.5.4 verwiesen - es steht ein auf der Ebene der Bauausführung anzuwendendes Instrumentarium für die Vermeidung der befürchteten Beeinträchtigungen zur Verfügung - vgl. auch Punkt A.4.4.

Soweit die Stadt Markkleeberg unter Verweis auf den Satzungsbeschluss und Sanierungssatzung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Markkleeberg/Ortskern Oetzsch" sowie Satzungsbeschluss und Erweiterungsplan zur Erweiterung des Sanierungsgebietes ausgeführt hat, das Vorhaben führe mit seinen "erheblichen Immissionslasten" zum Eintritt städtebaulicher Missstände, entziehe der städtebaulichen Sanierung die Grundlage und lasse die Gefahr der Nichtbewilligung erforderlicher Städtebaufördermittel entstehen, wird nach oben verwiesen - der planbedingte Eintritt städtebaulicher Missstände ist nicht zu erwarten. Die Befürchtung der planauswirkungsbedingten Nichtbewilligung von Städtebaufördermitteln ist spekulativer Natur und nicht nennenswert substantiiert. Die Stadt Markkleeberg hat weder dargetan, welche Bewilligungen sie für welche Maßnahmen mit welcher Sicherheit erwartet, noch hat sie dargetan, welche ihrer Maßnahmen sie durch welche Vorhabensauswirkung beeinträchtigt sieht oder aus welchen Gründen die Bewilligungsbehörde in Ansehung welcher Vorhabensauswirkungen von einer Mittelbewilligung absehen sollte.

Die Rüge der Stadt Markkleeberg, die Errichtung der geplanten Lärmschutzwände werde im Wege der Verstärkung der bestehenden optischen Zerschneidungswirkungen des Bahndammes und der Eisenbahnüberführungen zu städtebaulichen Missständen führen, überspannt jenen Begriff. Die städtische Forderung nach Überarbeitung und Abstimmung der Planung mit der Stadt Markkleeberg ist daher unbegründet. Hinsichtlich der Gründe, auf Transparentausbildungen der Lärmschutzwände zu verzichten, wird auf die Ausführungen oben im vorliegenden Abschnitt zur gleichgelagerten Forderung der Stadt Leipzig verwiesen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die von der Stadt Markkleeberg zutreffend vorgetragene Vorbelastung hinsichtlich der Zerschneidungswirkungen der Bahntrasse einschließlich der Eisenbahnüberführungen nicht etwa zu der Wertung zwingt, dass ihr unter städtebaulichem Blickwinkel keine nennenswerten gleichgearteten Wirkungen mehr hinzugefügt werden dürfen, sondern dass sie im Rahmen der Abwägung vielmehr als das Schutzniveau mindernder Aspekt zu berücksichtigen ist.

Auch die Rüge der Stadt Markkleeberg, der "optische Eindruck" der an den Böschungsfüßen im Bereich der ersatzweise neu zu bauenden Eisenbahnüberführungen im Stadtgebiet geplanten Stützwände sei "städtebaulich verheerend", greift nicht durch. Die Forderung nach Überarbeitung und Abstimmung der Planung mit der Stadt Markkleeberg wird zurückgewiesen. Sie ist ebenso weder gerechtfertigt noch mit einer Begründung versehen worden. Soweit die Stadt Markkleeberg insoweit für die Eisenbahnüberführung Rathausstraße die Berücksichtigung von Denkmalschutzbelangen gefordert hat, ist dies zurückzuweisen, da die Stadt Markkleeberg mangels denkmal-schutzbehördlicher Zuständigkeit nicht berufen ist, Denkmalschutzbelange geltend zu

machen, und dass die Planung zum anderen den berücksichtigenswerten Denkmalschutzbelangen gerecht wird - siehe Punkt B.4.14.

Soweit die Stadt Markkleeberg im Hinblick auf die von ihr erwarteten Umleitungsfolgen Kritik an der Planung geäußert hat, ist diese Kritik durch die im Rahmen der 2. Planänderung geänderte Bauablauf- und Umleitungskonzeption weitgehend erledigt. Die Stadt Markkleeberg hat sich zur 2. Planänderung geäußert. Auf Punkt B.4.8 und insbesondere die dortigen Ausführungen zu den Forderungen und Bedenken der Stadt Markkleeberg wird verwiesen.

Die Stadt Markkleeberg hat unter Berufung auf die Belange der Wirtschaft, insbesondere ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung, die Ansicht vertreten, dass die planbedingten bauzeitlichen Straßensperrungen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der örtlichen Wirtschaft führen werden. Dies betreffe vor allem den kleinteiligen Einzelhandel im Bereich der Rathausstraße. Da bestimmte Straßenzüge über einen längeren Zeitraum nicht oder nur sehr schwer befahren werden könnten, sei mit erheblichen und teilweise die Möglichkeit einer Existenzgefährdung schaffenden Umsatzeinbußen zu rechnen. Auch diese Bedenken werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird zum einen erneut auf den Punkt B.4.8 verwiesen. Außerdem wird der kleinteilige Einzelhandel im Bereich der Rathausstraße - jedenfalls die Unternehmen im Straßenabschnitt östlich des Bahnüberganges Rathausstraße (Querung der Strecke 6379) - nur in relativ geringem Umfang direkt mit Kraftfahrzeugen angefahren. Als Grund hierfür drängt sich neben möglichen anderen Ursachen die bestehende Verkehrsorganisation einschließlich des nur eingeschränkten Parkraumangebotes vor den Geschäften auf. Im Rahmen der 2. Planänderung ist im Übrigen das Bauablaufkonzept geändert worden, so dass die weitgehend ununterbrochene fußläufige Unterquerung der Strecke unter der Eisenbahnüberführung Rathausstraße sowie die weitgehend ununterbrochene fußläufige Nutzbarkeit der unweit nördlich gelegenen Parkstraße gewährleistet ist. Hinsichtlich der von den Inhabern von Geschäften in der Rathausstraße erhobenen Einwendungen wird auf den Punkt B.4.16 verwiesen. Dies gilt auch für die Einwendung des Betreibers des westlich des Bahnüberganges Rathausstraße gelegenen Verbrauchermarktes, für welchen das Argument relativ geringer Frequentierung durch Kraftfahrzeugnutzer nicht gilt, für welchen aber funktionsfähige Verkehrsumleitungen gewährleistet werden können. Temporäre Lagenachteile als Folge von umleitungsbedingtem Zeitmehrbedarf für Kunden sind vorliegend hinzunehmen.

Die von der Stadt Markkleeberg für die von ihr geforderte Erweiterung des Planungsumgriffes nach Süden (Einbeziehung des Bahnhofes Gaschwitz und der Eisenbahnüberführung Neue Harth) vorgetragene Argumente sind nicht geeignet, das Erforder-

nis der Planergänzung zu belegen. Ob die Eisenbahnüberführung Neue Harth aus eisenbahnverkehrlichen Gründen einer Ertüchtigung oder des Ersatzes durch einen Neubau bedarf, steht nicht zur Disposition der Stadt Markkleeberg. Soweit die Stadt Markkleeberg den straßenverkehrlich bedingten Bedarf einer Vergrößerung der lichten Höhe unter der Eisenbahnüberführung betont, steht es ihr frei, ihr Anliegen mit hierfür zur Verfügung stehenden eisenbahnkreuzungsrechtlichen Instrumentarien nach § 5 und § 6 EKrG zu verfolgen. Für eine von der Stadt Markkleeberg gerügte sachwidrige Ausklammerung des genannten Abschnittes aus dem Planungsumgriff bestehen keine Anhaltspunkte. Der Vortrag der Stadt Markkleeberg, das Umleitungskonzept sehe Umleitungen des öffentlichen Personennahverkehrs über den Schachtweg und die Straße Neue Harth vor, traf und trifft ausweislich aller drei Fassungen des Abschnittes 12 des Erläuterungsberichtes sowie des Umleitungskonzeptes (Planunterlage 18) nicht zu. In der Ursprungsfassung des Erläuterungsberichtes (Seite 94) war insoweit für die damals geplante 3. Bauphase lediglich vermerkt, dass vorgesehen sei, den Schachtweg zwischen Zöbigker Straße und Neue Harth zustandsbedingt für Durchgangsverkehre zu sperren und lediglich Anlieger- und Busverkehr zuzulassen. Teil des Umleitungskonzeptes war und ist der Schachtweg nicht.

Soweit die Stadt Markkleeberg umfangreiche Forderungen zur barrierefreien und in sonstiger Hinsicht funktionsgerechten Ausführung der plangegenständlichen Personenverkehrsanlagen erhoben hat wird auf die Ausführungen zu den weitgehend inhaltsgleichen Forderungen des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig verwiesen.

Die mit dem allgemeinen Verweis auf ein Neuordnungskonzept für den Vorplatz des Bahnhofes Markkleeberg begründete Forderung der Stadt Markkleeberg nach Änderung der Planung für die westliche Böschungsabfangung des Bahndammes südlich der Rathausstraße macht keine Planänderung erforderlich. Die von der Stadt Markkleeberg vorgetragenen, allgemeinen städtebaulichen Überlegungen haben hierfür ein zu geringes Gewicht. Im Übrigen wird die Böschungsabfangung nur im Bereich der Flügelwände des neuen Überführungsbauwerkes geändert. Die Stützwand im sich südlich anschließenden Bereich wird nicht geändert.

Zur Rüge der Stadt Markkleeberg, die Planung weise für die Eisenbahnüberführungen Breitscheidstraße und Zöbigker Straße Vermaßungsdefizite auf, wird sie auf die Schnittdarstellungen der Planunterlagen 6.3 und 6.4 hingewiesen.

Die Stadt Markkleeberg hat eine zu Teilen unter Nr. 18.01 des Grunderwerbsverzeichnisses geplante Baustellenzufahrt im Bereich der Städtelner Straße, westlich der Bahntrasse, unter Verweis auf die Erwartung von Lärmbelastigungen für die nahe gelegene, von ihr betriebene Kindertagesstätte gerügt. Auch diese Rüge muss zurückgewiesen

werden. Die Fläche wird als Baustellenzuwegung zur Bahntrasse zwingend für eine der Bauphasen benötigt. Die Anlegung der Baustellenzufahrt ist von der Planrechtfertigung des Gesamtvorhabens erfasst. Konkrete Anhaltspunkte für die Unzumutbarkeit der Einwirkungen auf die Kindertagesstätte nach Art und Ausmaß hat die Stadt Markkleeberg nicht vorgetragen, sie sind auch ansonsten nicht ersichtlich. Die Baustellenzufahrt soll von der dem Gelände der Kindertagesstätte an dessen Südostecke östlich gegenüberliegenden Straßenseite aus in Richtung Osten zur Bahntrasse verlaufen, sodass die Zumutbarkeit sich schon aus dem Abstand zwischen Zufahrt und Kindertagesstätte ergibt.

Die Stadt Markkleeberg hat die unter der Nr. 19.01 des Grunderwerbsverzeichnisses geplante Inanspruchnahme des ihr gehörenden Flurstückes 216/13 der Gemarkung Großstädteln für eine Baustelleneinrichtungsfläche unter Verweis auf ein bestehendes Pachtverhältnis abgelehnt und statt dessen "das benachbarte Flurstück 216/13" als Alternative angeboten. Das Eisenbahn-Bundesamt kann dies angesichts der Identität von eingeplantem und als Alternative angebotenem Grundstück nicht nachvollziehen. Eine Änderung der Planung im Hinblick auf die Inanspruchnahme des Flurstückes 216/13 wie auch der benachbarten und ebenfalls der Stadt Markkleeberg gehörenden Flurstücke 216/12 und 216/14 ist auch nicht erforderlich. Die Inanspruchnahme für die Baustelleneinrichtungsfläche hat Anteil an der Planrechtfertigung und kann zugelassen werden. Das von der Stadt Markkleeberg angesprochene Pachtverhältnis hindert diese Wertung nicht. Die entschädigungsrechtlichen Auswirkungen der Inanspruchnahme im Hinblick auf die aus jenem Verhältnis herrührenden Nutzungsbefugnisse und Zahlungsansprüche bedürfen nicht der Klärung im Planfeststellungsverfahren. Hierfür steht im Falle des Nichtzustandekommens von Entschädigungsvereinbarungen das Entschädigungsverfahren zur Verfügung.

Soweit die Stadt Markkleeberg die planbedingte Beeinträchtigung ihrerseits geplanter Straßenbaumaßnahmen und den Rückbau des Personentunnels am Bahnhof Markkleeberg gerügt hat, wird auf den Punkt B.4.8 verwiesen.

Mit weiterem Schreiben vom 15.08.2008 hat die Stadt Markkleeberg auf ihre im Schreiben vom 09.07.2008 geäußerte Kritik an der Nutzung der Strecke 6379 Bezug genommen und ausgeführt, sie erwarte als Folge des Rückbaues eines der beiden Gleise der Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz und der prognostizierten Nichtauslastung des verbleibenden Gleises eine dauerhafte Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke 6379. Insoweit werde der intensiv von touristischem Verkehr frequentierte Bahnübergang Equipagenweg seiner Funktion - unter Verkehrssicherheitsaspekten - nicht gerecht. Man fordere die Entwidmung der Strecke 6379.

Zur Frage der Verkehrssicherheit am Bahnübergang Equipagenweg ist im Punkt

B.4.8.entschieden worden. Die Stadt Markkleeberg oder Dritte haben auch gegenüber der Vorhabensträgerin oder dem Eisenbahn-Bundesamt keinen Anspruch auf Entwidmung bzw. Stilllegung der Strecke 6379. Der von der Stadt Markkleeberg vermutete ursächliche Zusammenhang zwischen dem Rückbau eines der Gleise der Strecke 6362 und dem für die Strecke 6379 für die Zeit nach der Vorhabensverwirklichung prognostizierten Güterverkehr besteht nicht. Zur Frage, welche Verkehre auf der Strecke 6379 mit ihren Auswirkungen, insbesondere den Lärmauswirkungen, im vorliegenden Verfahren in welcher Weise entscheidungsrelevant sind, wird auf die Darlegungen im Punkt B.4.5.1.4 verwiesen. Verkehre nach Abschluss der Bauarbeiten sind nicht planbedingt und deshalb nicht entscheidungsrelevant.

Soweit die Stadt Markkleeberg im Schreiben vom 15.08.2008 ihre Kritik am Rückbau des Personentunnels am Bahnhof Markkleeberg bekräftigt und mit der Forderung nach dem Bau eines neuen Tunnels verbunden hat, wird nach oben im vorliegenden Abschnitt sowie auf den Punkt B.4.8 verwiesen. In Bezug auf die von der Stadt Markkleeberg geäußerte Ansicht, am Haltepunkt Markkleeberg Nord könne keine Fahrradabstellanlage gebaut werden, ist dies irrelevant, da keine Fahrradabstellanlage geplant ist und keiner der im Verfahren angehörten Träger öffentlicher Belange eine solche Anlage für den genannten Haltepunkt gefordert hat.

Die Stadt Markkleeberg hat im Hinblick auf Lärmschutzbelange gerügt, ihre Anhörung genüge nicht den gesetzlichen Anforderungen. Die Einwendung wird zurückgewiesen, da die Stadt Markkleeberg insoweit die Anforderungen an die Planunterlagen überspannt.

Die Stadt Markkleeberg hat eine Stellungnahme der Müller-BBM GmbH zur schalltechnischen Untersuchung vorgelegt. Es werde empfohlen, nicht vorliegende Eingangsdaten bzw. Angaben über die gewählte Vorgehensweise nachzufordern und den Umstand, dass dem Prognose-Null-Fall und dem Prognose-Plan-Fall das gleiche Betriebsprogramm zugrunde gelegt worden ist, zu hinterfragen. Zum Schallschutzkonzept hat der Verfasser unter anderem ausgeführt, er empfehle, das Lärminderungspotential verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen stärker anhand der Betroffenenanzahl in Verbindung mit der Höhe der jeweiligen Grenzwertüberschreitungen zu wichten und zu beurteilen, was zu vom gewählten Lärmschutzkonzept abweichenden Ergebnissen führen werde. Die Stadt Markkleeberg hat ihrerseits eine Reihe von Zweifeln am Wahrheitsgehalt von Aussagen des schalltechnischen Gutachtens und von Rügen methodischer Fehler vorgetragen.

Die Stadt Markkleeberg hat die Lärmschutzkonzepte für die einzelnen, in ihrem Gebiet liegenden Untersuchungsabschnitte des schalltechnischen Gutachtens gewürdigt und durchweg Änderungen der untersuchungsabschnittsbezogenen Konzepte - unter For-

derung der Erhöhung geplanter Lärmschutzwände auf minimal 4,5 m und maximal 9,0 m - verlangt.

Auch diese Bedenken werden zurückgewiesen. Hinsichtlich der Intransparenzrügen in Bezug auf Eingangsdaten des schalltechnischen Gutachtens, insbesondere das prognostizierte Betriebsprogramm und die Kostenansätze für die Lärmschutzmaßnahmen betreffend, wird auf die Punkte B.4.5.1.2 und B.4.5.1.3 verwiesen. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Untersuchung unrichtige Angaben enthält. Gegen eine Generalisierung des sehr umfangreichen Eingangsdatenmaterials bestehen keine Bedenken. Soweit die Stadt Markkleeberg und der von ihr beauftragte Gutachter Kritik am Ansatz des für 2020 prognostizierten Betriebsprogramms sowohl für den Prognose-Null- als auch den Prognose-Plan-Fall üben, befinden sie sich im Rechtsirrtum. Die kritisierte Vorgehensweise steht im Einklang mit den für Ausbauvorhaben anzuwendenden Rechtsvorschriften und dient dem Ziel der Verhinderung des Einfließens der auf allgemeinen Verkehrszu- oder -abnahmen beruhenden Beurteilungspegeländerungen in die immissionsschutzrechtliche Beurteilung von Verkehrsbauvorhaben. Auch insoweit wird hinsichtlich der Einzelheiten auf die Punkte B.4.5.1.2 und B.4.5.1.3 verwiesen.

Die Lärmschutzkonzepte - mit den für zwei Abschnitte in Leipzig-Stötteritz ausgeführten Einschränkungen - genügen den in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Anforderungen für die Anwendung von § 41 BImSchG und die 16. BImSchV. Soweit die Stadt Markkleeberg für nahezu alle der von ihr gewürdigten Untersuchungsabschnitte vorträgt, bei den verbleibenden "ungelösten Schutzfällen" werde es zu deutlichen Pegelerhöhungen kommen, liegt ein Fehlverständnis der Planung vor. Ein ungelöster Schutzfall liegt bereits dann vor, wenn der vom Vorhaben grundsätzlich ausgelöste Lärmvorsorgeanspruch mit den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht vollständig, das heißt in Gestalt der vollständigen Einhaltung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV, befriedigt werden kann und deshalb ergänzend passiver Lärmschutz erforderlich wird. Vollständig schutzlos und deutlichen Pegelerhöhungen ausgesetzt bleiben jene ungelösten Schutzfälle nicht. Die Stadt Markkleeberg ist nicht berufen, sich gleichsam in Wahrnehmung individueller Interessen der Gemeindemitglieder gegen die Lärmschutzplanung zu wenden. Dass sie im Hinblick auf ihre kommunale Planungshoheit von der Planung nicht in abwägungsfehlerhafter Weise berührt ist, ist oben ausgeführt. Soweit die Stadt Markkleeberg zumindest für einen Teil der Untersuchungsabschnitte erhebliche Mehrhöhen für die Lärmschutzwände fordert, setzt sie sich in einen Widerspruch zur eigenen Rüge der städtebaulichen Unverträglichkeit der Lärmschutzwände, da eine weitergehende Transparenzausbildung der Wände aus den vorgenannten Gründen nicht in Betracht kommt.

Soweit die Stadt Markkleeberg zur Untermauerung ihrer Kritik an einer weiteren Nutzung der Strecke 6379 die dauerhafte Beeinträchtigung der städtebaulichen Entwicklungsziele und Festsetzungen der Bebauungspläne "Spinnereistraße", "Spinnereistraße 40" und "Equipagenweg" gerügt und sinngemäß vorgetragen hat, die Vorhabens-trägerin habe Zusagen über ein Stilllegung der Strecke erteilt, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Equipagenweg im Punkt B.4.8 sowie nach oben im vorliegenden Abschnitt verwiesen. Verbindliche Zusagen können von der Vorhabensträgerin wegen der Entscheidungszuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes auch nicht erteilt werden.

Die Stadt Markkleeberg hat auch Kritik am im Zuge der 1. Planänderung überarbeiteten erschütterungstechnischen Gutachten geübt und eine zu jenem Gutachten abgegebene Stellungnahme der Müller-BBM GmbH vorgelegt. Aus dieser - siehe insbesondere die Abschnitte 2.4 und 2.5 - ist gerade nicht auf eine Fehlerhaftigkeit des Gutachtens zu schließen, die es gebieten würde, davon abzusehen, es bei der Zulassung des Vorhabens unter Regelung einschlägiger Nachuntersuchungsaufgaben und Regelungsvorbehalte zugrunde zu legen.

Soweit die Stadt Markkleeberg - in Bezug auf das Bahnhofsgebäude Markkleeberg, die Grundschule Großstädteln und die Kindertagesstätte Storchennest auch unter Geltendmachung der Beeinträchtigung eigenen Grundeigentums - gerügt hat, dass das Erschütterungsgutachten die Kulturdenkmaleigenschaft der genannten sowie weiterer Gebäude ungenügend berücksichtigt, ist auch dieses Vorbringen zurückzuweisen. Eine erhöhte Anforderung hinsichtlich des Erschütterungsschutzes für Gebäude mit Denkmalschutz bezieht sich gemäß der DIN 4150 Teil 3 auf die Gebäudesubstanz. Im Allgemeinen muss hier jedoch nicht jedes unter Denkmalschutz stehende Gebäude in die Kategorie besonders erschütterungsempfindlich eingeordnet werden. Für die Beurteilung von Menschen in Gebäuden werden in der erschütterungstechnischen Untersuchung die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 herangezogen. Diese Werte liegen um den Faktor 10 niedriger als die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3. So wurden auch für die messtechnisch untersuchten Gebäude im prognostizierten Zustand keine Werte ermittelt, die eine Gefährdung der Bausubstanz ergeben würden.

Soweit die Stadt Markkleeberg die Befürchtung unzumutbarer bauzeitlicher Beeinträchtigungen durch Immissionen gerügt hat, wird auf Punkt B.4.5.4 und auf weiter oben in diesem Abschnitt verwiesen. Mangels Nachhaltigkeit der befürchteten Beeinträchtigung ist auch die gemeindliche Planungshoheit nicht berührt.

Unter Berufung auf städtebauliche Belange hat die Stadt Markkleeberg unter Vorlage des Satzungsbeschlusses und einer Plandarstellung über das zwischenzeitliche Inkrafttreten der räumlichen Erweiterung des Sanierungsgebietes "Stadtzentrum Mark-

kleeberg/Ortskern Oetzsch" informiert. Auch diese Bedenken werden zurückgewiesen.

B.4.11 Schienenpersonennahverkehr einschließlich Menschen mit Behinderungen

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig: Der ZVNL, dem gemäß § 3 in Verbindung mit § 4 Abs. 2 ÖPNVG für sein Verbandsgebiet und damit auch für den Landkreis Leipzig sowie die Stadt Leipzig die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs obliegt, hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 im Wesentlichen Folgendes ausgeführt:

Man lehne den im Abschnitt 1.4.2 vorgeschlagene(n) Verzicht der Realisierung der Gleisverbindung Engelsdorf - Stötteritz über die Verkehrsstation Leipzig-Paunsdorf ab. Die Verbindung sei Bestandteil des Nahverkehrsplanes des ZVNL. Planbedingt verbleibende Altanlagen und Ruinen würden die Attraktivität und Akzeptanz des Schienenpersonennahverkehrs senken, man fordere deshalb den vollständigen Rückbau der an den Verkehrsstationen Leipzig-Anger-Crottendorf und Leipzig-Völkerschlachtdenkmal verbleibenden Altanlagen.

Man wünsche die Übergabe der Unterlagen zur Kapazitätsberechnung - die Aussage im Abschnitt 1.6 des Erläuterungsberichtes, die Reduzierung der Gleisanzahl von 4 auf 3 zwischen Connewitz und Gaschwitz führe nur zu einer geringfügigen Kapazitätseinschränkung, könne nicht nachvollzogen werden. 24-Stunden-Bewertungen seien für den Schienenpersonennahverkehr nicht relevant. Es seien vielmehr die Spitzenzeiten zu berücksichtigen.

Aus Attraktivitätsgründen für den Schienenpersonennahverkehr seien der Vorhabens-trägerin für die Lärmschutzwände Maßnahmen zum Schutz gegen Graffiti aufzugeben.

Für alle Bahnsteiganlagen sei die Vorhabensträgerin zur detaillierten Auflistung und technischen Beschreibung aller Ausrüstungsgegenstände zu verpflichten. Es seien vandalismusresistente Materialien (schlagfeste Wände, keine Verglasungen bzw. Minimierung derselben bei Aufzugsverkleidungen) zu verwenden. Fahrkartenautomaten seien so aufzustellen und gegebenenfalls abzuschirmen, dass sie blendfrei nutzbar sind.

Der Interimslösung für den neuen Haltepunkt Anger-Crottendorf werde mangels hinreichender Attraktivität nicht zugestimmt. Der Umsteigeweg zu den über die Zweinaundorfer Straße verkehrenden Buslinien sei mit bis zu 150 m zu lang, der dorthin führende Gehweg sei nicht behindertengerecht gestaltbar. Die Vorhabensträgerin führe derzeit Abstimmungen mit der Stadt Leipzig über eine Planänderung - man fordere deren Einführung in das Verfahren und verweise auf den der Stellungnahme als Anlage 2 beigefügten Änderungsvorschlag.

Der Bau- und Endzustand der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße an der Verkehrsstation Leipzig-Stötteritz habe die Belange des Straßenbahnverkehrs zu beachten. Der Ist- und Soll-Zustand der Straßenbahnanlagen seien in den Planunterlagen darzustellen. Der ZVNL hat auch für die Verkehrsstation Leipzig-Stötteritz umfangreiche und detaillierte Forderungen, unter anderem nach Einhausung der Treppenzugänge und zumindest teilweiser Überdachung der Bahnsteige, erhoben. In Bezug auf Ausstattungsdetails entsprechen die Forderungen weitgehend den zum Haltepunkt Anger-Crottendorf erhobenen.

Gleiches gilt auch für den Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal, wobei für jenen Haltepunkt keine Bahnsteigüberdachung gefordert worden ist. Der ZVNL hat außerdem einen Verzicht auf die Verglasung des Aufzugsturms sowie zur Verhinderung des Abstellens von Fahrrädern am zum Blindenleitsystem gehörenden Brückengeländer der Straßenüberführung Prager Straße, den Bau von Fahrradabstellanlagen gefordert.

Auch für den Bahnhof Leipzig-Connewitz hat der ZVNL detaillierte Forderungen zur Bahnsteigausstattung sowie zur Einhausung der Treppenzugänge und zur teilweisen Überdachung der Bahnsteige erhoben. Er hat im Interesse der Verkürzung von Wegeinschließend Umsteigebeziehungen außerdem die Verlängerung der Fußgängerbrücke bis zur Klemmstraße gefordert.

Für den neuen Haltepunkt Markkleeberg Nord hat der ZVNL die Ergänzung einer Angabe zur lichten Höhe der Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße im Querprofil der Unterlage 6.3 gefordert. Außerdem hat er die Verlängerung des Bahnsteiges auf 170 m gefordert, da an jenem Haltepunkt im zukünftigen mitteldeutschen S-Bahn-Netz ein schnelles Produkt halte. "Vereinbarungsgemäß" seien dafür grundsätzlich Bahnsteiglängen von 170 m vorzusehen. Auch für den Haltepunkt Markkleeberg Nord hat der ZVNL umfangreiche und detaillierte Ausstattungsforderungen einschließlich der Forderung nach einer teilweisen Bahnsteigüberdachung und der Treppenzugangseinhausung erhoben.

Am Bahnhof Markkleeberg sei aus Attraktivitätsgründen für den Schienenpersonennahverkehr auf die geplante Stahlspundwand zur Böschungsabfangung in Richtung Bahnhofsvorplatz (siehe Planunterlage 6.6.3, Blatt 2) zu Gunsten einer optisch besseren Lösung zu verzichten - siehe hierzu auch im Punkt B.4.10 zu den Stellungnahmen der Stadt Markkleeberg. Außerdem hat der ZVNL auch für diesen Bahnhof die umfangreichen und detaillierten Ausstattungsforderungen einschließlich der Forderung nach einer teilweisen Bahnsteigüberdachung und der Treppenzugangseinhausung erhoben. Er hat wie für den Haltepunkt Markkleeberg Nord die Verlängerung des Bahnsteiges auf 170 m gefordert. Er hat darüber hinaus auch die von der Stadt Markkleeberg geäußerten Bedenken an der hinreichenden Dimensionierung der Bahnsteigtreppeanlage

in Beziehung zur fußgängerverkehrlichen Funktion des südlichen Gehweges der Rathausstraße geäußert. Der ZVNL hat gefordert, die Planung für einen Fluchtweg an die künftigen, im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau einer Park&Ride-Anlage und eines Busbahnhofes südlich des Bahnhofsgebäudes geänderten Straßenverläufe anzupassen.

Für den Haltepunkt Großstädteln hat der ZVNL die Ergänzung der Angabe zur lichten Höhe und Weite der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße im Querprofil der Planunterlage 6.5 gefordert. Er hat darüber hinaus die detaillierten Ausstattungsforderungen wie für die anderen Haltepunkte - einschließlich der Forderung nach zumindest teilweiser Bahnsteigüberdachung und Treppenzugangseinhausung - erhoben. Auf Seite 44 des Erläuterungsberichtes sei ausgeführt, dass der - in diversen Planzeichnungen dargestellte - Aufzugsschacht zunächst nicht mit einem Aufzug versehen werden soll. Man fordere im Hinblick auf das SächsIntegrG den Einbau des Aufzuges. Anderenfalls bestehe für stark mobilitätsbeschränkte Personen die Gefahr des Eingeschlossenwerdens auf dem mittig zwischen den Gleisanlagen liegenden Bahnsteig.

Im Hinblick auf das im Jahre 2008 in der Ursprungsplanung dargestellte Großkonzept für den Bauablauf hat der ZVNL Detaildarstellungen zur Frage der bauzeitlichen Nutzbarkeit der alten und neuen Bahnsteige gefordert. Diese seien für die Ausschreibung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes von großer Bedeutung.

Zum Straßenumleitungskonzept hat der ZVNL - zum Teil wortgleich zu den im Jahre 2008 diesbezüglich von der Stadt Markkleeberg getätigten Ausführungen - unter Betonung des Bedarfs an funktionsfähigen Streckenführungen für - unter anderem - Schienenersatzverkehre Detaillierungsdefizite gerügt und umfangreiche Forderungen nach Ausrüstungs- und Vorhaltemaßnahmen der Vorhabensträgerin erhoben. Er lasse in Abstimmung mit dem Landkreis Leipziger Land und der Stadt Markkleeberg das Umleitungskonzept prüfen und werde die Ergebnisse vorlegen.

Der ZVNL hat abschließend ausgeführt, dass er mit Umfang und Zeitpunkt der Netzergänzenden Maßnahmen unzufrieden sei. Er könne nicht nachvollziehen, warum die Vorhabensträgerin die vertraglich vereinbarten Maßnahmen geändert und in Teilen in Frage gestellt sowie die Herbeiführung von Baurecht für die Maßnahmen und ihre Umsetzung ohne erkennbaren Grund zu spät und nicht vollumfänglich im Sinne des Bau- und Finanzierungsvertrages eingeleitet habe.

Man fordere ausdrücklich den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord. Er sei weiterhin Bestandteil des Nahverkehrsplanes des ZVNL - nunmehr in der Fassung seiner Fortschreibung vom 08.12.2008. Man bitte nochmals um Abstimmung einer landschaftsverträglichen Gestaltung der Lärmschutzwände mit der Stadt Markkleeberg.

Den im Abschnitt 12.1 des Erläuterungsberichtes dargestellten 7-tägigen und 5-tägigen Totalsperrungen der planbefangenen Bahnstrecken stimme man nicht zu. Außerdem sollten die Sperrungen nicht werktags stattfinden. Die Umleitungen des Straßenverkehrs seien nur unzureichend dargestellt. Man erwarte teilweise chaotische Zustände insbesondere in Markkleeberg und verweise insoweit auf das im Auftrag der Stadt Markkleeberg erstellte und bei den Planänderungen nicht berücksichtigte Gutachten der Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr.

Seine Kritik an der Fluchtwegplanung am Bahnhof Markkleeberg hat der ZVNL unter Rüge falscher Grundstücksgrenzdarstellungen und unter Hinweis darauf, dass die dargestellte Gartenanlage nicht mehr existiere, sowie auf die Markkleeberger Planungen für einen Busbahnhof bekräftigt.

Im mitteldeutschen S-Bahn-Netz würden Triebfahrzeuge in Doppeltraktion mit einer Länge über Puffer von mehr als 140 m eingesetzt, sodass nach der gültigen SB-Richtlinie 813 alle Bahnsteige eine Regellänge von 170 m aufweisen müssten. Man sehe in der Planung einen Verstoß gegen diese Richtlinie und gehe davon aus, dass sie deshalb nicht zulassungsfähig sei.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Es besteht kein Rechtsgrund, der Vorhabensträgerin die Realisierung der Gleisverbindung Engelsdorf - Stötteritz über die Verkehrsstation Leipzig-Paunsdorf im vorliegenden Verfahren aufzugeben.

Auch ein Rechtsgrund, der Vorhabensträgerin den von ihr abgelehnten vollständigen Rückbau aller planbedingt funktionslos werdenden oder verbleibenden Altanlagen - insbesondere an den Verkehrsstationen Anger-Crottendorf und Völkerschlachtdenkmal - aufzugeben, besteht nicht. Bestandteil der Planung ist lediglich der Rückbau der Altanlagen in Leipzig-Stötteritz und Marienbrunn (Strecke 6361) sowie in Leipzig-Connewitz, Markkleeberg und Großstädteln. Verbindlich sind insoweit die Lagepläne.

Die verbleibenden Gebäude senken auch nicht die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs. Die Verbesserung der Attraktivität des Nahverkehrs liegt in verkürzten Fahrzeiten und guten Umsteigemöglichkeiten. An diesen Kriterien misst der Fahrgast die Attraktivität. Er wird sich durch ein leerstehendes Gebäude neben den Gleisen nicht vom Benutzen des öffentlichen Verkehrsmittels abhalten lassen. Schließlich muss auch berücksichtigt werden, dass die Vorhabensträgerin sich auf Rechte aus dem Eigentum berufen kann und es somit unverhältnismäßig erscheint, ihr anlässlich des Ausbaivorhabens noch weitere Leistungen aufzuerlegen, die nicht Gegenstand des Vorhabens sind. Ein Fahrgast wird auf der Fahrt viele nicht sanierte, unschön aussehende und leerstehende Gebäude beobachten können. Den Eigentümern dieser

Grundstücke kann mangels gesetzlicher Grundlage auch nicht die Beseitigung der Gebäude aufgegeben werden. Das gilt auch für die Vorhabensträgerin.

Der Forderung nach Übergabe der Kapazitätsberechnungen und der Kritik an den Aussagen im Erläuterungsbericht zur Wirkung der Gleisanzahlreduzierung zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz ist zurückzuweisen, da in jenem Abschnitt als Folge der Entmischung von Personen- und Güterverkehr zwei Gleise (Strecke 6377) vollständig für ersteren zur Verfügung stehen. Der prognostizierte Auslastungsgrad für die beiden Richtungen der Strecke 6377 beträgt 46 % bzw. 51 %. Die Rüge des Mangels der Berücksichtigung von Verkehrsspitzenzeiten geht ins Leere, weil jene Zeiten berücksichtigt worden sind.

Es liegt folgende Kapazitätsberechnung vor. Die heute vorhandenen vier Streckengleise werden auf drei reduziert. Gleichzeitig findet ein Funktionstausch zwischen beiden Strecken statt. Die Reisezüge verkehren zukünftig auf der zweigleisigen Strecke 6377, die Güterzüge auf der dann eingleisigen Strecke 6362. Beide Strecken sind durch Überleitverbindungen in Leipzig-Connewitz und Gaschwitz flexibel nutzbar. In Folge der elektronischen Stellwerkstechnik und dichter Blockteilung gibt es auch kapazitätserhöhende Wirkungen.

Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm:	206 Züge/Tag
Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm mit Zuschlag 20%:	247 Züge/Tag
Belastung im zukünftigen Betriebsprogramm:	339 Züge/Tag
Belastung im zukünftigen Betriebsprogramm mit Zuschlag 20%:	407 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz - Gaschwitz gegenwärtig:	728 Züge/Tag
Leistungsfähigkeit Abschnitt Leipzig-Connewitz - Gaschwitz zukünftig:	673 Züge/Tag

Die Kapazitätsverringerung beträgt 8 %. Somit handelt es sich nur um eine geringfügige Verringerung der Kapazität im betreffenden Abschnitt.

Die zum Schutz gegen Lärmschutzwandverunstaltungen durch Graffiti-Aktivitäten geforderten Maßnahmen (Begrünung, Anti-Graffiti-Beschichtung) wird wegen des Bedarfes an Freihaltung von Fluchtwegen und Lichträumen sowie des angesichts der erheblichen Wandlängen unverhältnismäßigen Aufwandes abgelehnt.

Der ZVNL hat auch keinen Anspruch darauf, dass der Vorhabensträgerin ein Mindest- oder - ausweislich der ZVNL-Forderungen vorliegend vorrangig relevant - Maximalstandard der Bahnsteigausstattung aufgegeben wird. Der ZVNL als Auftraggeber der Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs und seine diesbezüglichen Auftragnehmer haben die Leistungsbemessung und -erbringung letztlich am Zustand und Ausstattungsstandard auszurichten, den das die Eisenbahninfrastruktur betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereitstellt. Für das Gegenteil ist - abgesehen

von den Vorschriften über die Gleichbehandlung von Menschen mit Behinderungen - kein Rechtssatz ersichtlich. Darüber hinaus ist der Detaillierungsgrad der Planung als für eine sachgerechte Abwägungsentscheidung in Bezug auf die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs hinreichend.

Ein Planfeststellungsbeschluss muss nicht jedes Detail bis ins Einzelne regeln, sondern darf die Bauausführung ausklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (BVerwG, Beschluss vom 25.07.2007, Az: 9 VR 19.07).

Für die Erforderlichkeit von Schutzvorkehrungen gelten somit die rechtlichen Grenzen, die generell im Rahmen der planerischen Abwägung zu beachten sind. Danach hat sich die Planungsbehörde zwar Gewissheit davon zu verschaffen, dass eine durch das Vorhaben aufgeworfene tatsächliche Problematik bei der Ausführung des Planfeststellungsbeschlusses beherrschbar ist und dass das hierfür notwendige Instrumentarium bereitsteht. Es würde aber die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen, wenn insoweit in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde. Anders ausgedrückt bedeutet dies: Erforderlich sind Schutzmaßnahmen nur bei Problemen von einigem Gewicht. Um jede Kleinigkeit braucht sich die Planungsbehörde nicht zu kümmern. Diesen Grundsätzen entspricht es, wenn die Planungsbehörde die Praxis entwickelt, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. In diesem Fall reicht es aus, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden (BVerwG, Beschluss vom 25.07.2007, Az: 9 VR 19.07).

Für die Erstellung der Ausführungsunterlagen gelten als anerkannte Regeln der Technik die in der Liste Technischer Baubestimmungen (ELTB) genannten Abschnitte der Richtlinie 813 der DBAG sowie das im planfestgestellten Erläuterungsbericht genannte Handbuch der DB Station & Service AG. Somit stehen die notwendigen Instrumentarien zur Verfügung, nach denen die Ausführungsplanung erstellt werden kann.

Das Ausstattungshandbuch enthält detaillierte Regelungen, wie die Ausstattung der Verkehrsstationen entsprechend ihrer Kategorien zu erfolgen hat. Dabei ist sichergestellt, dass die Ausrüstung der Verkehrsstationen gemäß den Anforderungen an Betriebssicherheit, Funktionalität und Kundenfreundlichkeit erfolgt.

Vandalismusresistente Abfallbehälter, Uhren, Nachrüstbarkeitssicherung, Lautsprecher, Zuganzeigerverzicht, Fahrkartentwerter, Blendfreiheit von Fahrkartenautoma-

ten und Anzahl von Sitzgelegenheiten planfestzustellen, würde vielmehr eine Überspannung der Anforderungen an das Gebot der Konfliktbewältigung bedeuten. Ein Recht des ZVNL, jene Planungsdetails zu determinieren, besteht nicht. Gleiches gilt in Bezug auf die Ausstattung mit Notrufsäulen. Ihr Einsatz mag als sinnvoll erscheinen, bedarf aber keiner Klärung auf der Ebene der Planfeststellung, sondern kann vielmehr nachgelagerten Abstimmungs- und Planungsprozessen vorbehalten bleiben. Denn die Aufstellung der Säulen würde der Vorbeugung und Abwehr von allgemeinen und nicht eisenbahnspezifischen Gefahren dienen, denen stets und überall angemessen begegnet werden muss. Ein Determinierungsrecht des ZVNL besteht auch nicht hinsichtlich der Frage der Einhausung und Überdachung von Treppenanlagen und Bahnsteigen. Soweit der ZVNL diesbezüglich witterungsbedingte Unfallgefahrenpotentiale betont hat, muss auf die allgemeine Verkehrssicherungspflicht der Vorhabensträgerin verwiesen werden. Soweit der ZVNL die Verwendung von ungefasstem Betonsteinpflaster gefordert hat, liegt eine Zusage der Vorhabensträgerin vor. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Zur Kritik an den zu langen Umsteigewegen am als Interims-Lösung geplanten Haltepunkt Anger-Crottendorf wird auf die im Zuge der 1. Planänderung im Jahre 2009 erfolgten Änderungen verwiesen. Die beiden Bahnsteige sind nunmehr über Rampen und damit auch für mobilitätsbeschränkte Personen von der Zweinaundorfer Straße (Richtung Stötteritz/Hauptbahnhof) und von der Straße am Güterring (Richtung Wurzzen) aus erreichbar. Die Planung eines Endzustandes setzt den Neubau der Eisenbahnüberführung Zweinaundorfer Straße, der voraussichtlich mit Gleisgradientenänderungen verbunden sein wird, voraus, sodass Vorhaltemaßnahmen für den Endzustand gegenwärtig nicht einplanbar sind.

Es ist im Übrigen rechtlich nicht begründbar, der Vorhabensträgerin die Berücksichtigung noch nicht verfestigter eigener Bauplanungen und inhaltlich nicht näher bekannter Wegebauplanungen der Stadt Leipzig in Richtung Eilenburger Bahnhof am Südenende des Richtungsbahnsteiges Stötteritz/Hauptbahnhof aufzugeben. Die Bahnsteige verfügen im Ergebnis der 1. Planänderung über hinreichend komfortable Zuwegungen.

Die ZVNL-Forderung nach Darstellung des Ist- und Soll-Zustandes der Straßenbahnanlagen in der Papiermühlstraße zum Zwecke der hinreichenden Berücksichtigung der Belange des Straßenbahnverkehrs ist unbegründet. Die Planung für die neue Eisenbahnüberführung orientiert sich mangels eisenbahnkreuzungsrechtlichen Aufweitungsbegehrens der Stadt am Ist-Zustand. Die Neuordnung des Straßenraumes ist Sache der Stadt Leipzig und wird im Übrigen durch den Mittelstützenwegfall planerisch erleichtert. Es wird im Übrigen auf die untenstehenden Ausführungen zu den Stellungnahmen der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH verwiesen.

Der vom ZVNL geforderte Verzicht auf die Aufzugsverglasung am Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal wird auf Grund architektonischer Überlegungen und die mit der Verglasung angestrebte Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Aufzugsnutzer als Voraussetzung einer hinreichend intensiven Nutzung zurückgewiesen.

Der Forderung nach Anlegung der Fahrradabstellanlage an der Straßenüberführung Prager Straße wird entsprochen. Die Anordnung von Fahrradabstellanlagen stellt eine sinnvolle Ergänzung der S-Bahnstationen dar. An S-Bahnstationen ohne entsprechende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schränken häufig Fahrräder sowohl den Zugang zum Bahnsteig als auch die Zuwegung für mobilitätseingeschränkte Reisende ein. Außerdem verstellen ungeordnet abgestellte Fahrräder die Flucht- und Rettungswege sowie in diesem Fall das zum Blindenleitsystem gehörende Brückengeländer der Straßenüberführung Prager Straße. Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben nach Abstimmung mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig und der Stadt Leipzig zum Standort für die Errichtung einer Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Leipzig-Völkerschlachtdenkmal eine ergänzende Planfeststellungsunterlage beim Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen, über die sich das Eisenbahn-Bundesamt eine abschließende Entscheidung vorbehalten hat - vgl. Punkt A.4.2 f).

Die - auch von der Stadt Leipzig erhobene - Forderung nach Verlängerung der Bahnsteigzugangsbrücke in Leipzig-Connewitz bis zur Klemmstraße wird zurückgewiesen. Die Brücke dient nur der Bahnsteigerschließung. Eine gegenüber dem Ist-Zustand wesentliche Verschlechterung der Erschließung tritt nicht ein. Dem in der Forderung tatsächlich zum Ausdruck kommenden Stadtteilverbindungsinteresse wird durch die Existenz der ca. 200 m weiter nördlich gelegenen Fuß- und Radwegbrücke im Zuge der Probstheidaer Straße entsprochen.

Zur vom ZVNL für den Haltepunkt Markkleeberg Nord geforderten Bahnsteigverlängerung auf 170 m wegen des beabsichtigten Einsatzes eines "schnellen Produkt(es)" wird nach unten auf die Ausführungen zu den Bahnsteiglängen verwiesen. Dem ZVNL kommt grundsätzlich kein Determinierungsrecht für den Zustand der Eisenbahninfrastrukturanlagen zu. Er sich stattdessen bei seiner Angebotsplanung an der bestehenden sowie mit hinreichender Sicherheit absehbar zur Verfügung stehenden Infrastruktur zu orientieren.

Die Forderung nach einer Planänderung im Hinblick auf die Böschungsabfangung am Bahnhof Markkleeberg südlich der Rathausstraße am Bahnhofsvorplatz (Verzicht auf Stahlspundwand) ist unbegründet. Der in Rede stehende Planungsaspekt berührt die vom ZVNL zu vertretenden Belange nicht. Das vom ZVNL für das Gegenteil vorgetragene Argument, die geplante Gestaltung mindere die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs und damit die Fahrgastzahlen, ist abwegig. Hinsichtlich der auch für

den Bahnhof Markkleeberg geforderten Bahnsteigverlängerung auf 170 m wird nach unten verwiesen. In Bezug auf die vom ZVNL geäußerten und von der Stadt Markkleeberg geteilten Bedenken an der hinreichenden Dimensionierung des Treppenzugangs zum Bahnsteig und an der hinreichenden verkehrlichen Belastbarkeit des vor der Treppe verlaufenden südlichen Gehweges der Rathausstraße wird auf die Ausführungen zu den Bedenken der Stadt Markkleeberg im Punkt B.4.8 verwiesen - sie sind unbegründet. Die Kritik des ZVNL an der Planung für den Fluchtweg am Süden des Bahnhofes Markkleeberg ist zurückzuweisen. Mangels konkreter Kenntnis der Markkleeberger Planungen für die Verknüpfungsstelle des öffentlichen Personennahverkehrs konnte darauf planerisch nicht konkret reagiert werden. Der Fluchtweg soll nur bis zum Anschluss an die geplanten Anlagen (Buswendeschleife und Park&Ride-Anlage) befestigt werden. Die Markkleeberger Planung ist mangels einer mit der Praxis im vorliegenden Verfahren vergleichbaren Öffentlichkeitsbeteiligung im fachplanungsrechtlichen Sinne nicht hinreichend verfestigt, um auch nur eine Anpassungspflicht der Vorhabensträgerin - geschweige denn eine Darstellungspflicht in den Planfeststellungsunterlagen - begründen zu können. Eine planerische Anpassungspflicht träfe daher die Stadt Markkleeberg, nicht aber die Vorhabensträgerin. Das Eisenbahn-Bundesamt ist davon überzeugt, dass sich die offenen Fragen in der Ausführungsplanung klären lassen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Fluchtwegplanung hinsichtlich des Anschlusses an das öffentliche Straßenland noch einmal mit der Stadt Markkleeberg abzustimmen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Der Forderung nach sofortigem Einbau eines Aufzuges in den zur Vorhaltung bereits geplanten Aufzugsschacht am Haltepunkt Großstädteln wird zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat jedoch zugesagt, innerhalb von zwei Jahren nach Inbetriebnahme eine Verkehrserhebung durchzuführen und bei Überschreitung einer Fahrgastzahl von 1.000 Personen (derzeit nur 800 prognostiziert) eine Nachrüstung vorzunehmen. Diese Zusage wurde als Auflage aufgenommen - vgl. Punkt A.4.2 r).

DB AG und Bundesregierung haben ein Programm zum Behindertengleichstellungsgesetz beschlossen, welches die schrittweise Herstellung von barrierefreien Zugängen zu Bahnsteigen grundsätzlich erst bei Um- und Neubauten von Bahnhöfen mit einer Nutzungsfrequenz von mehr als 1.000 Fahrgästen pro Tag vorsieht. Die in jenem Programm geforderten Vorkehrungen für die spätere Nachrüstung eines barrierefreien Zuganges für Fälle, in denen die Voraussetzungen für eine sofortige Ausrüstung - tägliches Aufkommen von 1.000 Fahrgästen oder besonderer Bedarf trotz Unterschreitens jener Fahrgastzahl - nicht vorliegen, hat die Vorhabensträgerin in der Planung getrof-

fen.

Auch nach der TSI "Personen mit eingeschränkter Mobilität" ist bei Neubauten von Bahnhöfen eine Ausstattung mit Aufzügen erst ab einer Reisendenzahl von 1.000 pro Tag erforderlich.

Gesetzliche Normen oder sonstige Rechtssätze, die eine Pflicht der Vorhabensträgerin zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Bahnsteiges für mobilitätsbeschränkte Personen begründen könnten, bestehen nicht. Art. 3 Abs. 3 Satz 2 GG, der es verbietet, jemanden wegen seiner Behinderung zu benachteiligen, enthält insoweit lediglich ein subjektives Abwehrrecht gegen staatliche Benachteiligung und eine objektive Wertentscheidung, die vom Staat die Förderung behinderter Menschen und den Abbau von Benachteiligungen verlangt. Bei der Umsetzung dieses Förderungsauftrages hat der Staat einen erheblichen Spielraum; eine unmittelbare Drittwirkung gegenüber privaten Rechtssubjekten - die Vorhabensträgerin ist ein solches - kommt der Vorschrift nicht zu (BVerwG, Urteil vom 05.04.2006, Az. 9 C 1/05 - Absätze 43 und 44 im Abdruck in NVwZ 2006, S. 817). Der Gesetzgeber hat bisher bewusst davon abgesehen, konkrete Pflichten zur Herstellung von Barrierefreiheit beim Bau bzw. Umbau von Eisenbahnbetriebsanlagen festzuschreiben.

Eine Verpflichtung zur Herstellung eines Zuganges zum Bahnsteig für mobilitätsbeschränkte Personen ist im vorliegenden Fall auch nicht aus § 2 Abs. 3 und § 13 EBO oder aus § 8 BGG herzuleiten.

Die ZVNL-Forderung nach Detaillierung der bauzeitlichen Nutzbarkeitsphasen für einzelne alte und neue Bahnsteige ist mit der 2. Planänderung der Vorhabensträgerin gegenstandslos geworden. Jenseits dessen liegt auf der Hand, dass eine derartige Detaillierung wegen der zeitlichen Unklarheit der Vorhabensverwirklichung auf der Ebene der Planfeststellung nicht in Betracht kommt. Es wird im Übrigen nach unten auf die Ausführungen zur Kritik am im Zuge der 2. Planänderung geänderten Bauablaufkonzept verwiesen.

Zur ZVNL-Rüge einer ungenügenden Konkretisierung der Straßenverkehrsumleitungskonzeption wird zum einen auf den Punkt B.4.8 verwiesen. Zum anderen werden die vom ZVNL zu vertretenden Belange durch jenes Konzept und seine weitere Konkretisierung und Umsetzung lediglich im Hinblick auf Schienenersatzverkehre berührt.

Die allgemeine Kritik des ZVNL am Umfang und Umsetzungszeitpunkt der Netzergänzungsmaßnahmen unter Bezugnahme auf einen Bau- und Finanzierungsvertrag wird zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss hat eine Gültigkeit von 10 Jahren und kann um 5 Jahre verlängert werden (§ 18 c Nr. 1 AEG). Finanzierungsfragen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die Forderung des ZVNL, anstelle von 140 m langen 170 m lange Bahnsteige planfestzustellen, wird zurückgewiesen.

Das mitteldeutsche S-Bahn-Netz wird nach dem Willen des ZVNL künftig mit Zügen des Typs Talent 2 befahren werden. Die Länge dieser Züge beträgt 40,10 m als Zweiteiler, 56,20 m als Dreiteiler, 72,30 m als Vierteiler und 88,40 m als Fünfteiler. Es obliegt dem ZVNL, durch geschickte Zusammenstellung der verschiedenen Wagentypen eine größtmögliche Effizienz zu erreichen. Stellt man einen Fünfteiler und einen Dreiteiler zusammen, kommt man z.B. auf 128,50 m. Es kann dem Infrastrukturbetreiber nicht zugemutet werden, dass er bei der Planung seiner Anlagen auf eine bestimmte Zusammenstellung von Wagenmaterial Rücksicht nimmt.

Selbst bei Verwendung von zwei Vierteilern ist gewährleistet, dass alle Reisenden nur im Bereich der Bahnsteige ein- und aussteigen, da sich die Türen in der Mitte des Wagens befinden. Die Sicherheit der Reisenden wird damit gewährleistet.

Im Übrigen darf ein Zug gemäß § 34 Abs. 8 Satz 1 EBO nicht länger sein, als die Bahnanlagen es zulassen. Die Zuglänge wird durch die Länge der Bahnsteige bestimmt. Das spricht dafür, dass sich neu entwickelte Fahrzeuge der vorhandenen Infrastruktur anpassen müssen und nicht umgekehrt eine Pflicht zur Anpassung der Eisenbahninfrastruktur an immer neue Entwicklungen im Fahrzeugbau besteht. Dies würde vorliegend auch keinen Sinn machen. Sämtliche Haltepunkte für den City-Tunnel in der Tunnelröhre sind mit 140 Metern planfestgestellt worden. Auch weitere Haltepunkte, wie der Haltepunkt Theresienstraße und Semmelweisstraße werden 140 Meter lang. Es obliegt dem ZVNL zu prüfen, welche Bahnsteiglängen in seinem Zuständigkeitsbereich in den letzten Jahren planfestgestellt worden sind. Insbesondere sind am 19.05.2000 alle Haltepunkte im City-Tunnel mit 140 m planfestgestellt worden. Wenn der ZVNL nun auf Grund der Inbetriebnahme des City-Tunnels den Nahverkehr neu organisieren will, obliegt es ihm, die Fahrzeuglängen im Ausschreibungsverfahren dem Planfeststellungsbeschluss anzupassen. Es ist technisch möglich, Vierteiler so zu bauen, dass zwei von ihnen, inklusive Knautschzone, nicht länger sind als 140 m. Auch auf Strecken des S-Bahn-Netzes Nürnberg soll der Talent 2 verkehren, wobei die neuen Bahnsteige ebenfalls über eine Länge von 140 m verfügen. Der "Talent 2" ist mit einer modernen, computergesteuerten ep-Bremse neuester Technologie ausgestattet und ermöglicht im Gegensatz zu lokbespannten Zügen mit hauptluftleitungsgesteuerter Druckluftbremse punktgenauerer Halten ohne Fahrzeitverluste.

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig zum Bauablauf: Eine bauzeitliche Totalsperrung des Abschnittes Engelsdorf - Gaschwitz lehne man strikt ab. Man fordere, stattdessen die in der ursprünglichen Planung dargestellten Bauabläufe und Bauzeiten

zu realisieren. Es müsse ständig eine wenigstens eingleisige Führung des S- und Regionalbahnverkehrs über den Abschnitt Engelsdorf - Gaschwitz und eine Regionalexpressführung über die Strecke 6379 möglich bleiben. Der nunmehr vorgesehene Bauablauf könne die Inbetriebnahme des City-Tunnels zum Dezember 2013 gefährden. In Bezug auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht, die Vorhabensträgerin wolle versuchen, durch fahrdienstliche Handlungsablaufoptimierungen die Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Rathausstraße bei haltenden Zügen zu minimieren, werde beantragt, der Vorhabensträgerin "den Beweis für einen störungsfreien Betrieb" aufzugeben. Der geplante Schienenersatzverkehr mit Halten an den Haltepunkten Leipzig-Stötteritz, Völkerschlachtdenkmal, Leipzig-Connewitz, Markkleeberg und Großstädteln sei mit drastischen Fahrzeitverlängerungen verbunden, die den Schienenersatzverkehr als nicht nutzbar erscheinen ließen. Von einem planmäßigen Schienenersatzverkehr könne nicht die Rede sein. Soweit am Haltepunkt Großstädteln nach Abbruch des Personentunnels nur noch der Richtungsbahnsteig Leipzig nutzbar sein werde, stelle dies eine starke verkehrliche Beeinträchtigung für die Reisenden dar. Man fordere, den Richtungsbahnsteig Altenburg zeitgleich nutzbar zu machen und für die insoweit nötige höhengleiche Gleisquerung Sicherungspersonal einzusetzen. Der ZVNL hat außerdem Abstimmungsversuche der Vorhabensträgerin außerhalb des Anhörungsverfahrens (Einladung zu Gesprächen unter Übersendung einer Variantenuntersuchung zum Bauablauf und eines Verkehrskonzeptes zur Straßenverkehrsumleitung) gerügt. Die Vorhabensträgerin versuche insoweit, wesentliche Inhalte aus dem Planfeststellungsverfahren herauszulösen, was das Verfahren aushöhle und zu Rechtsunsicherheit führe.

Entscheidung: Soweit der ZVNL separate Abstimmungsversuche der Vorhabensträgerin einschließlich der Übersendung von Unterlagen (Variantenuntersuchung zum Bauablauf, Straßenverkehrsumleitungskonzept) gerügt hat, wird die Kritik zurückgewiesen. Im Gegenteil, konkretisierende Abstimmungen zur Straßenverkehrsumleitung jenseits des Planfeststellungsverfahrens sind geboten. An der Sinnhaftigkeit der Teilnahme des ZVNL an derartigen Abstimmungen bestehen angesichts der Verantwortlichkeit des ZVNL für etwaige bauzeitliche Schienenersatzverkehre keine Zweifel. Zum anderen hat der ZVNL selbst Initiativen für Abstimmungen außerhalb des Verfahrens ergriffen und an Abstimmungen teilgenommen (Erörterungsprotokoll 30.10.2009, Seite 81, ZVNL-Schreiben vom 02.10.2009 an die DB Netz AG). In der Erörterung hat der ZVNL das Angebot der Vorhabensträgerin zu weiteren separaten Abstimmungen angenommen (Erörterungsprotokoll 30.10.2009, Seite 84). Mit seiner Rüge verstößt der ZVNL gegen die ihn treffenden Mitwirkungspflichten im Verfahren.

In Ansehung der "Variantenuntersuchung Bauablauf" vom 30.04.2010, Berücksichti-

gung aller öffentlichen und privaten Belange sowie auch der Befürchtung des ZVNL in Bezug auf die Gefahr des Abwanderns von Fahrgästen ist die geplante Variante zumutbar. Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt dabei nicht, dass die gewählte Variante gerade hinsichtlich der für den ZVNL wichtigen Möglichkeit der bauzeitlichen Betriebsaufrechterhaltung vergleichsweise negativ abschneidet. Die Variantenauswahl muss aber nicht nur den Belangen des Schienenpersonennahverkehrs, sondern einer Vielzahl öffentlicher und privater Belange angemessen, das heißt in zumutbarer Weise, entsprechen. Eine Variante, die alle Belange optimal berücksichtigt, das heißt keine Belange berührt, gibt es nicht. Im Übrigen wird auf Punkt B.4.15 verwiesen.

Es ist auch nicht möglich, während der Streckentotalsperrung ein Gleis für dieselgetriebene Züge befahrbar zu halten und einen planmäßigen bzw. sonderplanmäßigen dieselgetriebenen Schienenpersonennahverkehr zu gewährleisten. Ein genereller Verzicht auf Totalsperrungen und bedarfsweisen Schienenersatzverkehr ist unzumutbar gegenüber den Vorhabensträgern von Eisenbahnbauvorhaben. Ein solcher Verzicht widerspräche auch allgemeiner Lebenserfahrung.

Die ZVNL-Forderung nach gleichzeitiger bauzeitlicher Nutzbarmachung der beiden Richtungsbahnsteige des Haltepunktes Großstädteln einschließlich des Einsatzes von Sicherungspersonal für die höhengleiche Gleisquerung ist unverständlich. Aus der Bauablaufdarstellung im Abschnitt 12 des Erläuterungsberichtes und der in den Erörterungsterminen unterbreiteten Bauablaufdarstellung (PowerPoint-Präsentation, im Nachgang zum Erörterungstermin übergebener Ausdruck), insbesondere den Folien 9 und 10 der Präsentation für die beiden Brückenbauphasen der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße ergibt sich, dass eine gleichzeitige Nutzung beider Richtungsbahnsteige an den alten bzw. neuen Gleisen der Strecken 6377 und 6362 nicht in Betracht kommt. Im Übrigen würde für die Bahnsteigerreichbarkeit und den fußläufigen Wechsel zwischen den Bereichen westlich und östlich der Bahntrasse - abgesehen von kurzzeitigen Sperrungen - stets die Zöbiger Straße selbst zur Verfügung stehen.

Die im Zusammenhang mit der Ankündigung der Vorhabensträgerin, auf eine Minimierung von zughaltzeitlichen Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Rathausstraße hinwirken zu wollen, erhobene Forderung nach der Führung eines Beweises für die Möglichkeit eines störungsfreien Betriebes wird zurückgewiesen. Weder ist ersichtlich, mit welchem Recht der Vorhabensträgerin ein solcher Beweis aufgegeben werden soll, noch ist ersichtlich, welche konkrete Tatsache überhaupt unter Beweis gestellt werden soll. Die Einhaltung der eisenbahnbetrieblichen Sicherheitsanforderungen am Bahnübergang obliegt der Vorhabensträgerin kraft Gesetzes.

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Das Landratsamt, dem nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennah-

verkehrs im Landkreis - mit der sich aus § 4 Abs. 2 ÖPNVG ergebenden Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs - obliegt, hat in seiner Stellungnahme zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 zum großen Teil wortgleich die im Jahre 2008 vom ZVNL unterbreiteten Forderungen, Hinweise und Fragen vorgetragen.

Zur 1. Planänderung im Jahre 2009 hat das Landratsamt im Abschnitt "II ÖPNV" seiner Stellungnahme vom 04.06.2009 mitgeteilt, die Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft zur Umleitungskonzeption habe in Bezug auf Markkleeberg keinen Niederschlag in der Planänderung gefunden. Die kritischen Hinweise zur bauzeitlichen Straßenbefahrbarkeit durch Rettungsdienste, öffentlichen Personennahverkehr und Individualverkehr seien nicht beachtet worden.

Zur 2. Planänderung im Jahre 2010 hat sich das Landratsamt der Stellungnahme des ZVNL angeschlossen. Das Landratsamt hat außerdem den Wegfall konkreter Zeitpunktsangaben für die geplanten Bauphasen gerügt und vorgeschlagen, den Planfeststellungsunterlagen eine Bauzeitentabelle beizufügen. Man sehe darüber hinaus angesichts der dem Landkreis obliegenden Aufgaben der Schülerbeförderung und des öffentlichen Personennahverkehrs sowie anderer Pflichtaufgaben das Erfordernis, das Konzept für konkrete Straßensperrungen und Straßenverkehrsumleitungen bereits jetzt zu erarbeiten und zum Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zu machen. Hierbei seien auch Fragen der Busumleitung, des Nutzerzuganges zu den Bushaltestellen, die Anlegung von Ersatzhaltestellen und von Buswendestellen in den Blick zu nehmen. Es seien Finanzmittel für notwendig werdende Umleitungsverkehre einzuplanen. Das Landratsamt hat außerdem unter Bezugnahme auf Passagen des geänderten Erläuterungsberichtes und der Umleitungskonzeption Fragen zum Standort einer Ersatzbushaltestelle am Bahnhof Markkleeberg, zur Durchlassfähigkeit der Rathausstraße vor dem Hintergrund der prognostizierten Schrankenschließzeiten am dortigen Bahnübergang und zur Nutzbarkeit der Bundesstraße B2 für Baustellenandienungen aufgeworfen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zur Stellungnahme des ZVNL wird hingewiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt interpretiert die Rüge der Nichtberücksichtigung der Stellungnahme Ingenieurgesellschaft im Wesentlichen als Konkretisierungsdefizitrüge und verweist auch insoweit nach oben zu den die Stellungnahmen des ZVNL betreffenden Ausführungen im vorliegenden Abschnitt sowie auf den Punkt B.4.8.

Die Forderung nach zeitpunktkonkreter Planung des Bauablaufes und der Umleitungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist angesichts der Vielzahl und Vielgestaltigkeit der auf die Bauablauf- und Umleitungsfeinplanung einwirkenden Faktoren und

der daraus resultierenden gegenwärtigen Unabsehbarkeit konkreter Zeitpunkte abwegig - siehe hierzu auch im Punkt B.4.8. Die gegebenenfalls erforderliche Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs an den Bauablauf und dessen Folgen kann zum einen aus dem soeben genannten Grund nicht im Planfeststellungsverfahren geplant und geregelt werden und obliegt zum anderen nicht der Vorhabensträgerin, sondern den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein Rechtsgrund für die geforderte Regelung einer finanziellen Einstandspflicht der Vorhabensträgerin für Umleitungsverkehre besteht nicht. Insbesondere ist der Anwendungsbereich von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht eröffnet, da nicht im Sinne jener Vorschrift ein Ausgleich für nachteilige Rechtseinwirkungen in Rede steht, für deren Vermeidung an sich zwar Vorkehrungen oder Anlagen erforderlich, jedoch untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Die auch vom ZVNL erhobene Forderung des Landratsamtes nach bauzeitlicher Aufrechterhaltung eines Zweirichtungsverkehrs mit zwei Bahnsteigen am Haltepunkt Großstädteln unter Einsatz von Sicherungspersonal für höhengleiche Gleisquerungen ist unbegründet - siehe oben im vorliegenden Abschnitt.

Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH: Die LBV hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 die auch vom ZVNL und anderen Beteiligten erhobene Forderung nach Verlängerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz bis zur Klemmstraße vorgetragen.

Die LVB hat Abstimmungen hinsichtlich der Wiederbefestigung der Straßenbahnfahrleitungen an der neuen Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße gefordert. Man verstehe die Planung (lichte Höhe unter der Eisenbahnüberführung: mindestens 4,50 m) dahingehend, dass die nach der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (BOStrab) minimale Fahrdrathöhe von 4,20 m ermöglicht wird. Im Bereich der Eisenbahnüberführung seien Bahnstromkabel vorhanden. Sie seien in der Planung berücksichtigt und müssten umverlegt werden.

Die LVB hat um Prüfung gebeten, ob im Rahmen der Außerbetriebnahme des Streckenabschnittes Stötteritz - Leipzig-Ost, die Eisenbahnüberführung Torgauer Straße zurückgebaut werden kann. Man könne dadurch künftig die Einhaltung der gegenwärtig um 5 cm unterschrittenen Fahrleitungsmindesthöhe von 4,15 m nach § 25 BOStrab gewährleisten und so die Gefahr des Herunterreißen der Leitung durch große Fahrzeuge minimieren.

In Bezug auf ihren bereits im Jahre 2008 angesprochenen Bedarf nach Einhaltung der Fahrleitungsmindesthöhe von 4,20 m nach § 25 Abs. 2 BOStrab hat die LVB für die auf laufende Planungen für den barrierefreien Umbau ihrer Haltestelle am Bahnhof Stötte-

ritz hingewiesen. Da wegen der Mittelstützen der Eisenbahnüberführung der Umbau erst nach Rückbau der alten Eisenbahnüberführung erfolgen könne, sei zur Vermeidung zusätzlicher Sperrungen eine Koordinierung beider Maßnahmen sinnvoll.

Die LVB hat für die Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße dargelegt, dass sie für den Fahrleitungsaufbau unter der Eisenbahnüberführung in der Senkrechten mindestens 22,1 cm Platz benötige. Addiere man dieses Maß zur oben genannten gesetzlich festgelegten Mindesthöhe von 4,20 m, ergebe sich ein Höhenbedarf von 4,421 m zuzüglich von Wannenausrundungszuschlägen in Abhängigkeit von der Straßengradiente. Die Mindestforderung betrage daher 4,50 m. Sie werde laut Planung eingehalten, dürfe bei der Bauausführung aber auch nicht unterschritten werden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit die Vorhabensträgerin keine Zusagen gemacht hat. Die Forderung nach Verlängerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz bis zur Klemmstraße ist unbegründet - siehe oben im vorliegenden Abschnitt.

Die Vorhabensträgerin hat Abstimmungen zur Wiederanbringung der Fahrleitungen zugesagt. Mangels Aufweitungsverlangens der Stadt Leipzig als Straßenbaulastträgerin der Papiermühlstraße wird jedoch die Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße mit derjenigen lichten Höhe gebaut, die bereits bisher vorhanden ist, sodass jedenfalls keine Verschlechterung der Straßenbahnverkehrsbedingungen eintreten wird. Die geplante lichte Höhe von mindestens 4,50 m ist in den Blättern 3, 4 und 7 der Planunterlage 6.1 dargestellt. Bestehende oder geplante Fahrdrathöhen sind in den Plänen nicht dargestellt. Angaben zu den gegenwärtigen Verhältnissen, insbesondere zur Frage eines bereits bestehenden Verstoßes gegen die Mindesthöhenvorschrift § 25 Abs. 2 BOStrab, hat die LVB nicht gemacht. Die Vorhabensträgerin ist nicht verpflichtet, gleichsam "bei Gelegenheit" ihres eigenen Vorhabens die Optimierung des Anlagenbestandes Dritter sicherzustellen. Eine bauzeitliche Sicherung der Fahrleitungen an der Eisenbahnüberführung ist unter den Nummern 18.12 und 18.14 des Bauwerksverzeichnisses eingeplant. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, für die Wiederanbringung der Fahrleitungen und die Umverlegung der Bahnstromkabel rechtzeitig vor Baubeginn eine Vereinbarung mit der LVB zu schließen.

Der Rückbau der Eisenbahnüberführung Torgauer Straße ist für das Vorhaben nicht erforderlich und wird daher nicht durchgeführt.

Die Vorhabensträgerin hat ihre Bereitschaft zur Koordinierung der Bauvorhaben an der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße zugesagt. Im Übrigen ist eine Unterschreitung des Maßes von 4,50 m nicht geplant.

Die LVB ist durch die geplante Führung von bauzeitlichem Eisenbahnumleitungsver-

kehr über die Strecke 6379 berührt, da die absehbar phasenweise erheblichen Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Rathausstraße in Markkleeberg die Durchführung ihres planmäßigen Straßenbahnverkehrs auf der Linie 9 weitgehend unmöglich machen dürfte. Die Vorhabensträgerin hat jedoch Abstimmungen mit der LVB zugesagt, um deren Belange angemessen berücksichtigen zu können. In Rede steht insoweit ein ausgedünnter Sonderfahrplan, der im Kern zum Inhalt hat, nur jede zweite der aus Richtung Leipzig verkehrenden Straßenbahnen über den Bahnübergang weiter in Richtung Süden fahren zu lassen. Betroffen von dieser Linienverkürzung wären insgesamt drei Haltestellen. Vor diesem Hintergrund, in Ansehung der Entfernungsverhältnisse zwischen den Haltestellen und den weiter nördlich gelegenen Haltestellen sowie in Ansehung der Öffnung des Personentunnels am Bahnhof Markkleeberg Mitte führen die umleitungsverkehrsbedingten Schrankenschließzeiten am Bahnübergang Rathausstraße nicht zu unzumutbaren Auswirkungen auf den Straßenbahnverkehr.

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH: Die MDV hat mitgeteilt, sie erachte die gemischte Führung von Personen- und Güterverkehr zwischen Engelsdorf und Stötteritz als nicht optimal. Die Vorhabensträgerin solle die hinreichende Leistungsfähigkeit nachweisen. Sie solle außerdem im Rahmen der vorliegenden Planung die planerischen und baulichen Voraussetzungen für die langfristige Realisierung der "Paunsdorfer Kurve" schaffen. Den Wegfall der beiden Gleise der Strecke 6375 zwischen dem Abzweig Tabaksmühle und dem Bahnhof Leipzig-Connewitz sehe man im Hinblick auf Störungsfälle im Netz - z. B. im City-Tunnel - kritisch. Gleiches gelte für die Außerbetriebnahme der Strecke 6361 zwischen Leipzig-Stötteritz und dem Hauptbahnhof sowie der Strecke 6364. Man halte insoweit den Aufbau eines Störungsmanagements einschließlich der Planung von Ausweichstrecken für nötig. Die Außerbetriebnahme der Haltepunkte Leipzig-Ost und Marienbrunn schaffe Lücken, die durch die Netzergänzungsmaßnahmen nicht aufgefangen werden könnten. Die MDV hat die Gewährleistung des problemlosen bauzeitlichen Busverkehrs im Bereich der Eisenbahnüberführung Zweinaundorfer Straße am Haltepunkt Anger-Crottendorf und eine touristenfreundliche Beschilderung am Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal gefordert. Am letztgenannten Haltepunkt solle schon jetzt ein südlicher Bahnsteigzugang zur Straße des 18. Oktober hergestellt werden. Am Bahnhof Leipzig-Connewitz solle die Fußgängerbrücke im Interesse einer optimalen Verknüpfung mit dem Straßenbahnverkehr (Haltestelle Klemmstraße) so hergestellt werden, dass eine spätere Verlängerung zur Klemmstraße aufwandsarm möglich ist. Hierfür seien frühzeitige Abstimmungen mit der Stadt Leipzig und dem ZVNL zu führen. Hinsichtlich der Eingleisigkeit der Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz habe man Bedenken, ob sie auch Personenverkehrsumleitungen im Falle von Störungen im City-Tunnel bewältigen könne. Der Vorhabensträgerin solle die Führung des diesbezüglichen Nachweises aufgeben

werden. Man kritisiere den Verzicht auf einen Aufzug am Haltepunkt Großstädteln. Die Bahnsteiganlagen an der Strecke 6361 seien vollständig zurückzubauen. Auch alle sonstigen nicht mehr benötigten Anlagen seien im Interesse der Vermeidung einer Minderung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs zurückzubauen. Die Anzahl der geplanten Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen solle erhöht werden. Dies gelte insbesondere für Leipzig-Connewitz, Markkleeberg Nord und Markkleeberg, wo künftig der Halt eines "schnellen Produktes" geplant sei und daher nicht umfassend von kurzen Verweildauern der Fahrgäste ausgegangen werden könne. Die Bahnsteige sollten überdacht werden. Die Bahnsteiglängen seien auf 170 m zu vergrößern, da Neubaufahrzeuge im mitteldeutschen S-Bahn-Netz entsprechend des laufenden Ausschreibungsverfahrens mit einer Länge von mehr als 140 m zulässig seien.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Nach dem Ergebnis der Kapazitätsberechnungen ist der Mischverkehr zwischen Engelsdorf und Stötteritz mit guter Betriebsqualität möglich. Als Folge der Verlagerung von Zugbildungsaufgaben von Engelsdorf nach Halle ab 2013 entstehen weitere Kapazitätsreserven. Ein Anspruch der MDV, sich ihre spekulativen Bedenken von der Vorhabensträgerin im Wege einer kapazitativen Nachweisführung ausräumen zu lassen, besteht nicht.

Die "Paunsdorfer Kurve" berührt nicht den vorliegend verfahrensgegenständlichen Planungsumgriff, sodass die von der MDV geforderten Vorsorgemaßnahmen nicht nötig sind. Im Übrigen wird auf die Ausführungen hinsichtlich der "Paunsdorfer Kurve" weiter unten zu den Stellungnahmen der Stadt Leipzig verwiesen.

Zu den Bedenken der MDV am Wegfall der beiden Gleise der Strecke 6375 zwischen dem Abzweig Tabaksmühle und dem Bahnhof Leipzig-Connewitz werden zurückgewiesen mit der Begründung der lückenschlussbedingten Kapazitätssteigerung als Folge des Baues des City-Tunnels selbst. Gleiches gilt für die Kritik an den Außerbetriebnahmen der Strecke 6361 zwischen Leipzig-Stötteritz und dem Hauptbahnhof sowie der Strecke 6364. Die Vorhabensträgerin verfügt über ein Störfallkonzept, welches mit den zukünftig auf den Strecken tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt und präzisiert wird. Es sieht bei Störungen im Tunnel im Wesentlichen den Lückenschluss mit Bussen und Straßenbahnen vor. Die insoweit in Frage kommenden Endpunkte Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz sind so geplant, dass konzeptadäquate Bahnsteig- und Gleiskapazitäten zur Verfügung stehen.

Die kritisierte Außerbetriebnahme der Haltepunkte Leipzig-Ost und Marienbrunn folgt dem Nahverkehrsplan des ZVNL und ist eine logische Folge des Konzeptes für den Schienenpersonennahverkehr im Großraum Leipzig. Die Haltepunkte sind für die durch den City-Tunnel fließenden Verkehre nicht mehr anfahrbar. Die wegfallenden lokalen Erschließungsfunktionen werden durch Busse und Straßenbahnen übernommen.

Von den Baumaßnahmen für den Haltepunkt Anger-Crottendorf wird auch keine Behinderung des auf der Zweinaundorfer Straße fließenden Busverkehrs ausgehen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, am Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal auf dem Mittelbahnsteig und an den Ausgängen auf das Völkerschlachtdenkmal hinzuweisen.

Die prognostizierte Frequentierung des Haltepunktes Völkerschlachtdenkmal rechtfertigt einen zweiten Zugang nicht. Die Fläche wird jedoch für einen späteren bedarfsweisen Zugangsbau vorgehalten. Außerdem ist der Zugangsbau mit den laufenden Planungen der Stadt Leipzig für einen Ersatzneubau der Brücke im Zuge der Straße des 18. Oktober über die Bahnanlagen bzw. später auf die neue Brücke selbst abzustimmen.

Soweit die MDV Vorkehrungen für eine spätere aufwandsarme Verlängerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz in Richtung Klemmstraße gefordert hat, wird auf die Stellungnahmen des ZVNL betreffenden Entscheidungen und Begründungen im vorliegenden Abschnitt verwiesen - die Forderung ist unbegründet.

Den Bedenken der MDV an der Fähigkeit der Strecke 6362, auch Personenverkehrsumleitungen bewältigen zu können, ist mit der sicherungstechnikbedingten Nutzbarkeitsflexibilität der Gleisanlagen und auf eingeplante Kapazitätsreserven zu begegnen. Das netzplanerische Ermessen ist auch nicht dahingehend eingeschränkt, dass nur ein Netzzustand zulässig wäre, der die uneingeschränkt komplikationslose und insbesondere zugausfall- und verspätungsfreie Bewältigung jedweder Betriebsstörung ermöglichen würde.

Hinsichtlich der MDV-Kritik auf Verzicht auf den Aufzugseinbau am Haltepunkt Großstädteln wird auf die Ausführungen zur gleichgelagerten Forderung des ZVNL oben im vorliegenden Abschnitt verwiesen.

In Bezug auf die Altanlagenrückbauforderungen wird auf die Ausführungen zum ZVNL verwiesen. Die Forderungen sind zurückzuweisen.

Gleiches gilt zur Forderung nach mehr Sitzgelegenheiten auf den Bahnsteigen. Im Übrigen ist an den Haltepunkten keine Regionalexpresshalte vorgesehen.

Zur Forderung nach Bahnsteigüberdachungen wird ebenfalls auf die Ausführungen zu den gleichgelagerten Forderungen des ZVNL und des Landkreises Leipzig oben im vorliegenden Abschnitt verwiesen. Die Forderung ist nicht begründet. Gleiches ist für die Forderung nach längeren Bahnsteigen.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig, der dem nach § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis - mit der sich aus § 4 Abs. 2 ÖPNVG ergebenden Ausnahme des Schienenpersonen-

nahverkehrs - obliegt, hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 Forderungen zur Änderung der Planung für den Haltepunkt Anger-Crottendorf erhoben, die denen des ZVNL entsprechen. Sie hat die im Zuge der 1. Planänderung im Jahre 2009 erfolgte Änderung der Planung grundsätzlich begrüßt, jedoch weitergehende Forderungen gestellt. Da auf der Westseite der Straße Am Güterring ein Gehweg fehle und der Gehweg auf der Ostseite zu schmal sei, könnten mobilitätsbeschränkte Personen die Rampe zum stadtauswärtigen Bahnsteig kaum erreichen. Die Anordnung des am Rampenfuß dargestellten Fußgängerüberweges solle nicht im Planfeststellungsverfahren erfolgen. In der Planung fehle nach wie vor die von der Vorhabensträgerin mehrfach zugesagte Wegeverbindung vom stadteinwärtigen Bahnsteig zum geplanten Geh- und Radweg in Richtung Eilenburger Bahnhof.

Entscheidung: Die Forderungen sind überwiegend unbegründet. Berücksichtigung verdient allein der Hinweis, dass die Anordnung des im Blatt 25 der Lagepläne (Planunterlage 3) dargestellten Fußgängerüberweges nicht in der Planfeststellung erfolgen solle. Die Stadt Leipzig kann diese Entscheidung als untere Straßenverkehrsbehörde selbst treffen. Die Vorhabensträgerin hat den Lageplan geändert. Der von der Stadt Leipzig für erforderlich gehaltene Gehwegaus- oder -neubau in der Straße Am Güterring obliegt der Stadt Leipzig als Straßenbaulastträgerin selbst. Dafür, dass die Erreichbarkeit der Rampe straßenzustandsbedingt völlig unmöglich wäre, spricht nichts. Die Vorhabensträgerin ist mit der Einplanung der Rampe der sie treffenden Verpflichtung, eine zumutbare Anbindung ihrer Eisenbahnbetriebsanlagen an den öffentlichen Straßenraum zu planen, gerecht geworden. Für die Beseitigung straßenzustandsbedingter Komfortdefizite ist sie nicht verantwortlich. Die Planung einer Anbindung an den von der Stadt Leipzig nach ihrem Bekunden geplanten Weg in Richtung Eilenburger Bahnhof kann der Vorhabensträgerin nicht aufgegeben werden. Vielmehr müsste die Stadt Leipzig bei ihrer Wegeplanung, die sie im Übrigen nicht näher dargelegt hat, sicherstellen, dass der Weg eine verkehrlich sinnvolle Verbindungsfunktion erfüllt. Die Stadt Leipzig kann nicht und erst recht nicht ohne die Vorlage einer verfestigten Planung von der Vorhabensträgerin verlangen, dass diese ihre Verkehrsanlagen so plant, dass im Hinblick auf städtischerseits vorgesehene künftige Wegeführungen sinnvolle Verbindungsfunktionen entstehen und erfüllt werden.

Auch in Bezug auf die von der Stadt Leipzig und vom ZVNL erhobene Forderung nach Verlängerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz bis zur Klemmstraße wird nach oben verwiesen. Die Forderung wird aus den dort genannten Gründen zurückgewiesen.

Auf die im Jahre 2009 erstmals erhobene Forderung der Stadt Leipzig nach Einbau eines Aufmerksamkeitsfeldes "Abzweig" am Aufzugsaustritt des Haltepunktes Völker-

schlachtdenkmal in Richtung Prager Straße einschließlich seiner Einbindung in das Blindenleitsystem hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Soweit die Stadt Leipzig im Jahre 2009 für den Bahnhof Markkleeberg Hinweise zu den Anforderungen an das Blindenleitsystem einschließlich der Anbindung von Aufzug und Zugangstreppe erteilt hat, hat die Vorhabensträgerin ebenfalls eine Zusage abgegeben.

Stadt Leipzig zur Bauablaufplanung: Der geänderten Bauablaufkonzeption ist die Stadt Leipzig - insbesondere unter Verweis auf ihrer Befürchtung massiver Veränderungen des Fahrgastverhaltens und damit dauerhafter Fahrgastverluste - mit der Forderung entgegengetreten, bauzeitlich stets mindestens einen eingleisigen Schienenpersonennahverkehr zu ermöglichen. Für den Fall der Zulassung des geänderten Bauablaufes fordere man die Abstimmung einer gemeinsamen Umleitungskonzeption für den öffentlichen Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr durch die Vorhabenssträgerin gemeinsam mit der Aufgabenträgerin des Schienenpersonennahverkehrs, dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und den betroffenen Verkehrsunternehmen. Die vorgeschlagene Umleitungsführung des Schienenpersonennahverkehrs über Plagwitz sei nachvollziehbar. Die Schienenersatzverkehrsführung unter Andienung der Bahnhöfe und Haltepunkte am planbefangenen Streckenabschnitt sei nicht anforderungsgerecht, da auf der Straße keine attraktiven Fahrzeiten erreichbar seien. Die Stadt hat "Eckpunkte" einer Umleitungskonzeption genannt. Zur Umsetzung einer Umleitungskonzeption müsse sich die Vorhabensträgerin auch durch Bereitstellung finanzieller Mittel bekennen.

Entscheidung: Die Bedenken sind unbegründet. Auf die obigen Ausführungen im vorliegenden Abschnitt zu den Forderungen des ZVNL wird verwiesen. Abstimmungen zwischen der Vorhabensträgerin und den Aufgabenträgern dürften zwar sinnvoll sein, jedoch obliegt die Planung eines Konzeptes zur im Hinblick auf die zu befriedigenden Verkehrsbedürfnisse angemessene Bewältigung der baubedingten Vorhabensauswirkungen den gesetzlich festgelegten Aufgabenträgern. Ihre Verantwortung und ihre planerisch-konzeptionellen Hoheitsbefugnisse können durch Festlegungen im Planfeststellungsverfahren nicht unterlaufen oder durchbrochen werden. Einen Rechtsgrund für die öffentlich-rechtliche Regelung einer Umleitungsaufwandserstattung durch die Vorhabensträgerin gibt es nicht. Der Anwendungsbereich von § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ist nicht eröffnet, da ein Ausgleich für nachteilige Rechtseinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift nicht in Rede steht.

Stadt Leipzig, Behindertenbeirat: Der Behindertenbeirat hat sich zur Ursprungsplanung

im Jahre 2008 mit einer eigenen Stellungnahme geäußert und die Einplanung eines barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen des als Interims-Lösung geplanten Haltepunktes Anger-Crottendorf gefordert.

Der Behindertenbeirat hat - wie auch der ZVNL - die sofortige barrierefreie Herrichtung des Haltepunktes Großstädteln gefordert und hierbei auf zwei in der Nähe gelegene Einrichtungen mit regelmäßiger Frequentierung durch mobilitätsbeschränkte Personen hingewiesen.

Der Behindertenbeirat hat allgemeine Hinweise zum Blindenleitsystem unterbreitet und hinsichtlich der Einzelheiten des Blindenleitsystems und der Rampengestaltung Abstimmungen gefordert.

Entscheidung: Der Forderung nach Einplanung eines barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen des als Interims-Lösung geplanten Haltepunktes Anger-Crottendorf hat die Vorhabensträgerin in der 1. Planänderung entsprochen.

Soweit der Behindertenbeirat für den Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal mit der auch vom ZVNL und der Stadt Leipzig vorgetragenen Begründung die Herstellung einer Fahrradabstellanlage zum Zwecke der Verhinderung einer Beeinträchtigung der Blindenleitfunktion des Brückengeländers gefordert hat, wird nach oben zur Stellungnahme des ZVNL verwiesen.

Die auch vom Behindertenbeirat erhobene Forderung nach Verlängerung der Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz zur Klemmstraße wird zurückgewiesen. Zur Begründung wird wiederum nach oben verwiesen. Die vom Behindertenbeirat wie auch vom ZVNL und der Stadt Leipzig betonten planbedingten Mehrwege sind im Übrigen nicht nachvollziehbar.

Der Hinweis auf barrierefreie Herrichtung des Haltepunktes Großstädteln legt nicht das Vorliegen besonderer Umstände nahe, die es rechtlich gebieten würden, der Vorhabensträgerin trotz Unterschreitung der relevanten Fahrgastfrequenz von 1.000 Fahrgästen pro Tag den sofortigen Aufzugseinbau aufzuerlegen. Auf die Entscheidungen zu den Stellungnahmen des ZVNL wird verwiesen.

Es ist nicht erforderlich, weitere Abstimmungen durchzuführen, da hinsichtlich des Blindenleitsystems die Vorhabensträgerin bindende technische Regelwerke vorliegen. Auch erhalten die Rampen beidseitige Knieholmgeländer mit Handlauf und 10 cm hohe Radabweiser.

Stadt Leipzig, Referat Beauftragte für Senioren und Menschen mit Behinderungen: Das Referat hat sich zur 1. Planänderung im Jahre 2009 geäußert.

Entscheidung: Soweit ein Abzweigaufmerksamkeitsfeld vor dem Aufzugsaustritt am

Haltepunkt Völkerschlachtdenkmal gefordert wurde, hat die Vorhabensträgerin in Reaktion auf die gleichgelagerte Forderung der Stadt Leipzig eine Zusage abgegeben.

Soweit für die Haltepunkte Anger-Crottendorf und Markkleeberg Aufmerksamkeitsstreifen vor den abwärts führenden Treppen gefordert wurden, wird diese zurückgewiesen, da dies wegen der interimbedingt vergleichsweise einfacheren und modularen Bauweise der Bahnsteige in Anger-Crottendorf (Stahlsegmente mit rutschhemmender Profilblechabdeckung) nicht möglich ist. Für den Haltepunkt Markkleeberg hat die Vorhabensträgerin unter Verweis auf die sie bindenden technischen Regelwerke den Einbau von Aufmerksamkeitsfeldern zugesagt.

Hinsichtlich der für den gleichen Haltepunkt erhobenen Forderung nach Einbindung von Aufzug und Treppe in das Blindenleitsystem bei mehr als 2,5 m Abstand vom Blindenleitstreifen hat die Vorhabensträgerin unter Verweis auf die Unterschreitung dieses Abstandes die Einbindung zugesagt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

B.4.12 Belange des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft

Die für Bodenschutz und abfallwirtschaftliche Belange zuständigen Behörden haben umfangreich zum Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Planunterlage 16), überarbeitet im Rahmen der 1. Planänderung, vorgetragen und Nebenbestimmungen sowie Hinweise auf geltende Rechtsvorschriften und technische Regelwerke empfohlen.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung im Wesentlichen zugesagt, im Übrigen werden vorgebrachte Bedenken zurückgewiesen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q) und Nebenbestimmungen zum Bodenschutz und zur Abfallwirtschaft in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

B.4.13 Belange des Bergbaus und der Geologie

Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH: Die LMBV hat mitgeteilt, Teile des Planungsumgriffes befänden sich im Geltungsbereich des Betriebsplanes "Folgen des Grundwasserwiederanstieges für die Tagebaue Espenhain und Cospuden". Im südlichen Teil des Planungsumgriffes seien flurnahe stationäre Grundwasserstände nicht auszuschließen. Die Hochwasserthematik sei zu beachten. Dominantes Element sei insoweit die Pleiße. Man empfehle die Konsultation des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie. Der Planungsumgriff tangiere östlich das Gebiet des Abschlussbetriebsplanes für den Tagebau

Zwenkau. Bis zur Beendigung der Bergaufsicht sei zu gewährleisten, dass noch ausstehende Verpflichtungen jederzeit uneingeschränkt und ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand für die LMBV umgesetzt werden können. Bei Beanspruchung noch unter Bergaufsicht stehender Flächen habe das ausführende Bauunternehmen bei der Markscheiderei Mitteldeutschland eine Schachtgenehmigung zu beantragen und über den Baubeginn zu informieren. Berührungspunkte zu Bauvorhaben der LMBV gebe es nicht. Bergbauliche Anlagen der LMBV seien innerhalb des Planungsumgriffes nicht vorhanden. Man weise auf mögliche Gefahrenbereiche im Zusammenhang mit verwahten unterirdischen Hohlräumen der Braunkohlentiefbaugrube Großstädteln in Zuständigkeit des Sächsischen Oberbergamtes hin. Ein Restrisiko für Setzungen und Sackungen sei nicht auszuschließen. Demnach seien spezielle Baugrunduntersuchungen erforderlich.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat weitgehende Zusagen hinsichtlich der Berücksichtigung der Forderungen gemacht, im Übrigen werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat die übersandten thematischen Karten in der Planung berücksichtigt.

Dies gilt auch für die von der LMBV im Hinblick auf Hochwassergefährdungen und Grundwasserstände angesprochenen Aspekte bei der Baugrunderkundung und Baugrundbegutachtung. Unter Bergaufsicht stehende Flächen werden nicht beansprucht. Für den Fall, dass das Gegenteil eintreten sollte, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Bauunternehmen zur geforderten Einholung der Schachtgenehmigung bei der Markscheiderei und zur Baubeginnsanzeige zu verpflichten. Die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Abschlussbetriebsplan für den Tagebau Zwenkau wird nicht behindert. Die Inhalte der thematischen Karten und die diesbezüglichen Hinweise werden berücksichtigt. Die Thematik der unterirdischen Hohlräume des Braunkohlentiefbaues in Großstädteln ist unter Einbeziehung der damals hierzu von der LMBV mitgeteilten Daten in der Baugrunderkundung und -begutachtung berücksichtigt.

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie: Das Landesamt hat empfohlen, in Abhängigkeit von Umfang und Komplexität der Einzelbaumaßnahmen zur näheren Quantifizierung der örtlichen Baugrundverhältnisse standortkonkrete Untersuchungen bzw. eine geotechnische Baubetreuung durchzuführen. Man bitte außerdem um die Zurverfügungstellung von im Rahmen der weiteren Planung erzielten Untersuchungsergebnissen mit geologischem Bezug und weise außerdem auf die Bohr- anzeige- und Bohrergebnismitteilungspflicht gemäß der Bekanntmachung des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie vom 22.10.2001 (SächsABl. Nr. 48/2001 vom 29.11.2001) hin. Soweit im Erläuterungsbericht unterirdische Hohlräume im Bereich Großstädteln erwähnt würden, empfehle man die Einbeziehung des Sächsischen

Oberbergamtes.

Zur 1. Planänderung hat das Landesamt ausgeführt, es kenne nicht die im Erläuterungsbericht erwähnten Baugrundbeurteilungen bzw. die in den wasserrechtlichen Unterlagen (Planunterlage 10) erwähnten sechs Baugrundgutachten. Man könne sie daher auch nicht auf ihren ingenieurgeologisch-geotechnischen Aussagegehalt hin bewerten. Das Landesamt hat eine geotechnische Baubetreuung empfohlen. Soweit im Erläuterungsbericht auf das Vorhandensein unterirdischer Hohlräume hingewiesen und zugleich aber auch ausgeführt werde, das Vorhaben sei nicht mit bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf Hohlräume und unter Bergaufsicht stehende Gebiete verbunden, werde empfohlen, das Sächsische Oberbergamt zur genauen Spezifizierung und für Detailinformationen einzubeziehen.

Entscheidung: Die Bedenken sind durch Zusagen erledigt, im Übrigen werden sie zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zur Stellungnahme aus dem Jahre 2008 auf die Auflistung der Baugrundgutachten in der Unterlage verwiesen und zugesagt, dieselben an das Landesamt zu übergeben. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Bauunternehmen für die Tiefbau-, Gründungs-, Wasserhaltungs- und Verbauarbeiten durch eine fachkundige geotechnische Bauleitung überwachen zu lassen. Das Sächsische Oberbergamt ist am Verfahren beteiligt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Die Prüfung und Bestätigung der Baugrundgutachten durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie ist vorliegend nicht Voraussetzung für die Zulassung des Vorhabens. Aspekte, die an der Sachgerechtigkeit der Planung in ingenieurgeologischer Hinsicht zweifeln und von daher auf einen bestehenden Nachprüfbedarf schließen ließen, hat das Landesamt nicht vorgetragen.

Sächsisches Oberbergamt: Das Oberbergamt hat mitgeteilt, im Planungsumgriff befänden sich Hohlraumverdachtsflächen

Wie im Erläuterungsbericht beschrieben, befänden sich im Planungsumgriff Hohlraumverdachtsflächen. Aus bergschadenkundlicher Sicht seien angesichts der dargestellten Verhältnisse negative Einwirkungen auf die Tagesoberfläche bis hin zu Tagesbrüchen im Bereich der altbergbaulichen Anlagen nicht auszuschließen. Mit geeigneten Untersuchungen und Verfüllungen könnten aber für alle altbergbaulichen Anlagen im Bereich der zu bauenden Gleis- und Nebenanlagen Hohlräume bzw. locker gelagerte Bereiche ausgeschlossen werden. Im Bereich des bergbaulich beeinflussten Gebietes müsse der Nachweis der Standsicherheit unter Berücksichtigung des Tiefbaues Großstädteln, der Tagebautentwässerungstrecken und der geotechnischen Randbe-

dingungen der darüber lagernden Kippe erfolgen. Arbeiten an unterirdischen Hohlräumen seien dem Sächsischen Oberbergamt anzuzeigen. Der südliche Teil des Trassenverlaufes befinde sich im Geltungsbereich der Betriebspläne "Folgen des Grundwasserwiederanstieges" für die Tagebaue Zwenkau/Werben, Cospuden und Espenhain. Die Trasse verlaufe im südlichen Teil über Strecken, die im Rahmen des Abschlussbetriebsplanes für den Tagebau verwahrt würden. Die Flächen seien im beigefügten Lageplan gelb gekennzeichnet. Die Verwahrung sei fast abgeschlossen.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat teilweise Zusagen gemacht, im Übrigen werden die Bedenken zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, das Oberbergamt einzubeziehen, falls es im Zuge der Bauausführung zur Freilegung von Hohlraumverdachtsflächen oder Hohlräumen kommt. Die Folgen des Grundwasserwiederanstieges sind im Rahmen der Baugrundbegutachtung und in den wasserrechtlichen Unterlagen der Planung (Planunterlage 10) in Form eines Bemessungswasserstandes berücksichtigt worden. Negative Auswirkungen des Wiederanstieges auf die geplanten Versickerungsanlagen sind nicht zu erwarten.

Ein rechtliches Erfordernis, der Vorhabensträgerin eine umfassende geotechnische Nachweisführung über die Unbedenklichkeit der von ihr beabsichtigten Bauarbeiten im Hinblick auf altbergbaubedingte Risiken aufzugeben, ist nicht gegeben. Dies hat seine Ursache im jahrzehntelangen bergschadensfreien Vorhandensein der Eisenbahnanlagen im in Rede stehenden Bereich (Großstädteln). Darüber hinaus ergibt ein Abgleich der vom Oberbergamt übersandten Lagepläne mit den Einzeichnungen altbergbaulicher Strecken und Schachtanlagen (Blatt 1 und 2 der Anlage 1 sowie Anlage 2 des Schreibens vom 04.07.2008) mit den beiden weiteren übersandten Plänen mit farbigen Kennzeichnungen der Altbergbau- und Hohlraumgebiete, mit der Anlage 2 zur Stellungnahme der Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH vom 08.06.2009 sowie mit der verfahrensgegenständlichen Planung auch unter Berücksichtigung der Gradientenanhebung zwischen Bahn-km 7,660 und Bahn-km 8,303 für den Ersatzbau der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße, dass sich die vom Oberbergamt dargestellten Strecken und Schächte weit südlich der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße und damit weiter südlich als jener Streckenabschnitt befinden und deshalb von den in Rede stehenden Baumaßnahmen nicht berührt werden. Eine Ausnahme bilden die beiden Schachtanlagen entlang der Städtelner Straße unweit nördlich der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße (siehe Anlage 2 des Schreibens vom 04.07.2008). Es handelt sich um die beiden lagemäßig bekannten von insgesamt drei Schachtanlagen in der Zöbiger Straße. Das Oberbergamt hat insoweit auf Kenntnislücken über den Verwahrzustand und auf beim Abteufen entstandene Brüche hingewiesen. Es hat die genannten Schachtanlagen einschließlich ihrer Umgebung in

einer der beiden übersandten Altbergbau- und Hohlraumgebietskarten dargestellt. Der Karte ist jedoch zu entnehmen, dass das Hohlraumgebiet zwar über die Grenzen des Altbergbaugesbietes hinausreicht, sich aber von Westen her nicht bis zur Bahntrasse erstreckt. Auch hinsichtlich dieser Anlagen ist daher aus dem eigenen Vortrag des Oberbergamtes nicht auf den objektiven Bedarf an den von jenem geforderten Untersuchungen und Nachweisen zu schließen. Für die - allerdings ohne nennenswerte Gradientenanhebungen - im weiter südlich gelegenen Bereich der Tiefbergbaustrecken B und C einschließlich des zwischen ihnen verlaufenden Querschlages sowie der "Sumpfstrecke 1 östl." (siehe Anlage 1, Blatt 2, des Schreibens vom 04.07.2008) geplanten Gleisrück- und -neubaumaßnahmen sowie die geplante Errichtung von Lärmschutzwänden sind mangels relevanten Lasteintrages keine destabilisierenden Einwirkungen auf die Altbergbauanlagen und damit wiederum keine Risiken für die Bahnanlagen selbst zu erwarten. Einer Beauftragung im Hinblick auf die Anzeige des Auffindens von Hohlräumen bedarf es nicht. Die diesbezügliche Verpflichtung ergibt sich unmittelbar aus der Hohlrv.

B.4.14 Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie

Landesamt für Archäologie: Das Landesamt hat mitgeteilt, das Gebiet, durch das der City-Tunnel gebaut wird, sei archäologisch hoch relevant. Aus dem unmittelbaren Umfeld seien zahlreiche archäologische Denkmale bekannt. Da das Fundbild überwiegend durch rezente Aktivitäten geprägt sei und somit nicht dem realen Denkmalsbestand entspreche, sei die Wahrscheinlichkeit weiterer Funde hoch. Archäologische Grabungen dürften daher überall dort nötig sein, wo in bisher unverritzten Boden eingegriffen werden soll. Man empfehle, der Vorhabensträgerin aufzugeben, das weitere Vorgehen rechtzeitig mit dem Landesamt abzustimmen.

Entscheidung: Die Bedenken werden zurückgewiesen. Die plangegenständlichen Bauarbeiten, insbesondere die Erdarbeiten, betreffen Gebiete, die seit über 150 Jahren durch Bahnanlagen überbaut, versiegelt, also durch Menschenhand verändert worden sind. Die Bahntrassen befinden sich entweder in künstlichen Geländeeinschnitten oder auf künstlichen Dämmen. Zu Eingriffen in bisher unverritzten Boden wird es daher nicht kommen. Eine vorbereitende archäologische Untersuchung ist entbehrlich, da nicht zu erwarten ist, dass die Vorhabensverwirklichung mit Auswirkungen (Zerstörung, Beeinträchtigung, Auffinden) von Kulturdenkmälern im Sinne von § 2 Abs. 5g SächsDSchG (archäologische Sachzeugen) verbunden sein wird.

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen: Das Landesamt hat ausgeführt, dass im Gebiet der Stadt Leipzig in denkmalschutzrechtlicher Hinsicht der Bahnhof Leipzig-Connewitz und der Bahnhof Leipzig-Stötteritz mit der im Jahre 1891 aufwendig gestalteten Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße betroffen seien. Es hat die gegenüber

der Planung umfangreichere Integration vorhandener Bausubstanz in das neue Überführungsbauwerk durch Beibehaltung der Stirnansichten gefordert. Da dies nicht vorgesehen sei, führe der Ersatzneubau trotz geplanter Erhaltung von Teilen der vorhandenen Widerlager zum Totalverlust des Bauwerkes. Man lehne die Planung daher ab. In Markkleeberg seien vor allem die Eisenbahnüberführung Rathausstraße und der Bahnhof Markkleeberg betroffen. Man beziehe sich auf das am 25.01.2006 geführte Abstimmungsgespräch und fordere, die Eisenbahnüberführung vor dem Abbruch durch entzerrte Schwarzweißfotos (Messbilder) zu dokumentieren. Die westliche Bahnsteigüberdachung und die dortige Bahnsteigpflasterung seien zu erhalten. Die Überdachung des Mittelbahnsteiges sei auf dem neu zu bauenden Bahnsteig zu installieren, könne aber in Anpassung an die Länge der südlichen Bahnsteigüberdachung eingekürzt werden. Dieser sei mit der alten Bahnsteigpflasterung zu versehen. Vor dem Rückbau sei der Bahnsteig durch entzerrte Schwarzweißfotos (Messbilder) zu dokumentieren. Die Fotodokumentationen seien dem Landesamt zu übergeben.

Entscheidung: Soweit die Vorhabensträgerin keine Zusagen gemacht hat, werden die Forderungen zurückgewiesen.

Das Vorhaben hat in Gestalt des Rückbaues von Anlagen, die Kulturdenkmale bzw. Teile von Kulturdenkmälern im Sinne von § 2 Abs. 1 SächsDSchG darstellen, Maßnahmen zum Inhalt, die nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 SächsDSchG (Veränderung oder Beeinträchtigung des Kulturdenkmals in seinem Erscheinungsbild oder seiner Substanz) bzw. § 12 Abs. 1 Nr. 5 SächsDSchG (Zerstörung oder Beseitigung des Kulturdenkmals) der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen. Die Genehmigung unterliegt der Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG und wird deshalb durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

Soweit das Landesamt gegen einzelne Rückbaumaßnahmen keine Einwände geltend gemacht, sondern Forderungen zur Integration von Teilen der zurück gebauten Anlagen in neue Bauwerke (Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße, Mittelbahnsteig im Bahnhof Markkleeberg) erhoben hat, ist dies zurückzuweisen. Das Erfordernis besteht ebenso wenig wie das Erfordernis, die Vorhabensträgerin zu einem Absehen vom Rückbau der genannten Anlagen zu verpflichten.

Als materieller Maßstab ist das für alle öffentlichen Planungen und Maßnahmen geltende Berücksichtigungsgebot für Denkmalschutz- und Denkmalpflegebelange gemäß § 1 Abs. 3 SächsDSchG heranzuziehen. Die Berücksichtigung hat im Rahmen der gemäß § 18 Satz 2 AEG vorzunehmenden Abwägung zu erfolgen. Diese Abwägung gebietet die Zulassung der Rückbaumaßnahmen unter Absehen von Auflagen, die der Vorhabensträgerin die vom Landesamt geforderten Bauteilintegrationen auferlegen würden.

Stichhaltige Gründe, die ein gegenteiliges Abwägungsergebnis zu Lasten der Vorhabensträgerin rechtfertigen würden, sind weder vom Landesamt, noch von Dritten - siehe hierzu auch unten zu den Stellungnahmen der Stadt Leipzig und des Landratsamtes des Landkreises Leipzig - vorgetragen worden noch sonst ersichtlich.

Das Absehen von den Rückbaumaßnahmen kann der Vorhabensträgerin nicht in für sie zumutbarer Weise auferlegt werden, weil es die Umsetzbarkeit der Planung als Ganzes im Hinblick auf Gleisführungen, Bahnsteigsituierungen und daraus resultierende Betriebsablaufmöglichkeiten und -zwänge in Frage stellen würde. Dies kommt vor dem Hintergrund der bestehenden Planrechtfertigung und in Ansehung der für die vorliegend in Rede stehenden Sachverhalte mit vergleichsweise geringerem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Denkmalschutzbelange nicht in Betracht.

Die vom Landesamt geforderte Bauteilintegration ist ebenfalls nicht geboten.

Die geplanten Gleisspurplanänderungen einschließlich des Baues der drei Bahnsteige erfordern für die Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße die Ersetzung der vorhandenen zweifeldrigen Überbauten durch Einfeldüberbauten in Stahlbauweise mit Trogquerschnitt. Diese Überbauten ermöglichen den Verzicht auf die bisher vorhandenen nicht anprallsicheren Mittelstützen und damit eine Erhöhung der Straßen- und Eisenbahnverkehrssicherheit. Die geplante Verschiebung der Gleise nach Westen erfordert auch eine Verschiebung der Überführung. Deren Herstellung mit drei Überbauten bedingt den Rückbau von vier der vorhandenen fünf Überbauten. Die vorhandenen Stahlüberbauten in Gestalt genieteteter Vollwandträger mit geschlossener Fahrbahnplatte entsprechen nach Statik, Konstruktion und Zustand nicht mehr den heutigen und zukünftigen Anforderungen im Hinblick auf Tragfähigkeit, Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Der Erhalt des östlichsten Überbaues wäre wegen seiner Belegenheit jenseits der drei neuen Überbauten zwar geometrisch möglich. Der Überbau wäre aber funktionslos, seine Mittelstütze ist nicht anprallsicher umgestaltbar. Soweit in jenem Fall - jenseits der Verkehrssicherheitsproblematik - nicht sämtliche Mittelstützen entfernt würden, wäre die von der Stadt Leipzig geplante Neuordnung des Straßenraumes nicht möglich.

Der westliche Bahnsteig samt Überdachung wird im Zuge der Vorhabensverwirklichung funktionslos. Sein Rückbau ist notwendig, um zur Entwässerung des Bahnplanums der Strecke 6377 einen Bahngraben mit Sickerstrang über einer Tiefenentwässerungsleitung anzulegen. Der dergestalt notwendige Bahnsteigrückbau führt zur dauerhaften Freilegung der gleisnahen Überdachungsstützen und damit zur Gefährdung der Standicherheit derselben. Die Entwässerungsanlagen sind notwendig, um in Ermangelung hinreichender Versickerungsmöglichkeiten Staunässe im Gleisplanum und damit ein-

hergehende Tragfähigkeitsverluste zu vermeiden.

Die geplante Lärmschutzwand würde im Falle des Belassens des Bahnsteiges dessen Kleinpflasterbelag zerschneiden und außerdem die Sichtbarkeit der Überdachung von mehreren Standorten aus einschränken. Der Überdachungsrückbau ist außerdem notwendige Voraussetzung für den Rückbau des als Bahnsteigzuwegung nicht mehr benötigten Personentunnels südlich der Rathausstraße. Soweit dieses Erfordernis nur für den in jenem Bereich befindlichen Überdachungsteil gilt, wird darauf hingewiesen, dass ein Teilerhalt der Überdachung aus statisch-konstruktiven und Zustandsgründen nicht möglich ist. Ein Umsetzen der Mittelbahnsteigüberdachung auf den neuen Mittelbahnsteig ist ebenfalls nicht möglich. Bereits die Differenz zwischen den Abmessungen beider Bahnsteige schließt diese Möglichkeit aus. Der Ausbau der Überdachung auf dem neuen Mittelbahnsteig führt außerdem zur Signalsichtbehinderung auf die bei km 6,379 der Strecke 6377 geplanten Hauptsignale, sodass zusätzliche Vorsignalwiederholer nötig würden. Diese Art der Oberflächenbefestigung ist auch im Vergleich zur gewählten Lösung schwerer für Rollstuhlfahrer zu befahren und steht im Widerspruch zu den Behindertenbelange betreffenden Forderungen des Landratsamtes des Landkreises Leipziger Land und des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig.

Darüber hinaus ist im vorliegenden Fall nicht erkennbar, dass die historisierende Integration von Bauteilen nicht mehr existierender, weil im Interesse der Durchsetzung vorrangiger öffentlicher Belange beseitigter, Kulturdenkmale in die neuen Bauwerke aus denkmalschützerischen bzw. denkmalpflegerischen Wert- und Zielsetzungen heraus geboten wäre. Die isolierte Verwendung der in Rede stehenden Bauteile für die neuen Bauwerke wäre nicht geeignet, den Teilen selbst oder den neuen Bauwerken in ihrer Gänze einen denkmalpflegerischen Zeugniswert zu verleihen, der die damit verbundenen Funktionswerteinbußen und Mehraufwände rechtfertigen würde.

Die Übergabe der beiden geforderten Fotodokumentationen hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Landratsamt des Landkreises Leipzig: Die untere Denkmalschutzbehörde hat zum Bahnhof Markkleeberg und zur Eisenbahnüberführung Rathausstraße ausgeführt. Es hat - wie das Landesamt - die Übergabe einer Fotodokumentation an dasselbe gefordert. Darüber hinaus hat es für den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung die Verwendung vorhandener Granitverblendsteine gefordert. Ferner hat es die Erhaltung und Wiederverwendung der westlichen und von Teilen der mittleren Bahnsteigüberdachung sowie des Kleingranitpflasters gefordert. Für die Integration in die neuen Bahnsteiganlagen nicht verwendete Überdachungsteile seien dauerhaft als Vorrat für Reparatur- und Ergänzungsarbeiten einzulagern. Die Granittreppenstufen der Bahnsteigtreppe

seien wiederzuverwenden. Nach Möglichkeit sei das vorhandene Blechwetterschutzhäuschen fachgerecht abzubauen und sicher einzulagern oder einem Nachnutzer zu übergeben oder in Abstimmung mit den Denkmalschutzbehörden im Bahnhofsumfeld als Zeugnis der Eisenbahngeschichte aufzustellen. Bei den genannten Objekten handele es sich um Kulturdenkmale, deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen und städtebaulichen Bedeutung im öffentlichen Interesse liege.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat die Übergabe der geforderten Fotodokumentationen zugesagt. Sie hat auch zugesagt, für die Verblendung der Westseite der Eisenbahnüberführung Rathausstraße Granitstein zu verwenden und das Steinverlegungsmuster mit dem Landesamt für Denkmalpflege Sachsen abzustimmen. Im Übrigen werden die Bedenken zurückgewiesen. Der Wiederverwendung der Treppenstufen steht der hier unverhältnismäßig hohe Aufarbeitungsaufwand die Diskrepanz zwischen den Stufenabmessungen und der technischen Planung für den neuen Bahnsteigzugang entgegen. Ein Wetterschutzhäuschen ist auf dem Bahnhof Markkleeberg nicht vorhanden. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Forderungen des Landesamtes verwiesen.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat gefordert, die abzubrechenden denkmalgeschützten Gebäude und Anlagen fotografisch zu dokumentieren und hierzu äußerst detaillierte Vorstellungen geäußert. Sie hat die Bergung und Einlagerung der vorhandenen Hinweis- und Anzeigetafeln auf den Bahnsteigen in Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz sowie die Prüfung der Möglichkeit einer anderweitigen Wiederanbringung gefordert. Die Zustimmung zum Rückbau von im Abschnitt 2.5 des Erläuterungsberichtes genannten Stellwerksgebäuden stehe unter der Bedingung der Erfüllung der oben genannten Fotodokumentationsforderung. Der gesamte Viadukt über die Wurzner Straße und entlang des Sportplatzes sei zu erhalten und dauerhaft in seinem historischen Bestand zu sichern. Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen seien jeweils mit der unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen. Man begrüße wegen des Bedarfes einer Neuaufteilung des Straßenraumes der Papiermühlstraße den Wegfall der Mittelstützen beim Ersatzneubau der dortigen Eisenbahnüberführung. Auch die östliche der Mittelstützen müsse entfallen. Um den denkmalpflegerischen Belangen zu entsprechen, müsse aber versucht werden, eine andere denkmalgeschützte Eisenbahnüberführung gleicher Bauart in Leipzig zu erhalten. Es würden sich insoweit die zur Sanierung anstehenden Überführungen in der Oststraße und der Zweinaundorfer Straße anbieten. Die Stadt Leipzig hat im Weiteren unter Rüge von inhaltlichen Widersprüchen zwischen Erläuterungsbericht und verschiedenen Planzeichnungen umfang- und detailreiche Forderungen zur Neugestaltung der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße erhoben: Die beiden Widerlager seien komplett zu erhalten. Dem "Komplettabbruch der

Terrassierung nebst der Granitblockverkleidung auch des östlichen Abschnittes" trete man entgegen. Der galerieartige Durchgang im südlichen Widerlager müsse von Osten her bis zum Bahnsteigzugang (Aufzug und Treppe) verlängert werden. Die aus der Planung ableitbare Gestalt der Türen für den Verschluss der ehemaligen Tunnelzüge am südlichen Widerlager lehne man ab. Es seien "bauzeit- und stiltypische transparente und zierreiche Konstruktionen herzustellen". Der Abbruch des Portalbogens nebst Distanztreppe am derzeitigen Bahnsteigzugang im südlichen Widerlager werde abgelehnt. Man fordere die Vorlage der Detailplanungen für die Anbindung des Neubaus an den Altbestand zur Prüfung und Bestätigung. Die historischen Brüstungsgeländer seien zu bergen und zwischen zu lagern. Aus ihnen seien diejenigen Teile auszuwählen, die nach Restaurierung und Schwarzanstrich "in den wiederherzustellenden Bereichen originalgetreu montiert werden sollen". Die vier Sandsteinpylone seien fachgerecht zu bergen und vor Ort wiederzuverwenden. Für den Bahnhof Leipzig-Connewitz hat die Stadt Leipzig unter Rüge eines Widerspruches zwischen Erläuterungsbericht und Planzeichnungen die Wiederverwendung von vorhandenem Kleingranitpflaster unter einer umzusetzenden Bahnsteigüberdachung sowie die Abstimmung der Anstrichfarbe für Holzbauteile "anhand des restauratorisch zu ermittelnden Befundes zum Ursprungszustand" gefordert.

Entscheidung: Soweit die Vorhabensträgerin keine Zusagen gemacht hat, werden die Forderungen zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die geforderten Fotodokumentationen in der geforderten Qualität und Quantität anzufertigen und vorzulegen. Eine Möglichkeit der Wiederverwendung der auf den Bahnhöfen Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Connewitz vorhandenen historischen Hinweis- und Anzeigetafeln bestehe wegen der Planung eines einheitlichen Wegeleit- und Informationssystems nicht. Die Vorhabensträgerin hat aber zugesagt, die Tafeln der Stadt Leipzig zur musealen Einlagerung anbieten.

Hinsichtlich der Forderungen der Stadt Leipzig zum Viadukt über die Wurzner Straße ist darauf hinzuweisen, dass die Planung die Stilllegung der über den Viadukt verlaufenden Strecke 6361 zwischen Leipzig-Stötteritz und Leipzig Hauptbahnhof, nicht aber ihren Rückbau vorsieht. Auch Instandhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht Planinhalt und können auch nicht Gegenstand der Planfeststellung sein.

Zur Forderung nach vollständiger Erhaltung der Widerlager der Eisenbahnüberführung Papiermühlstraße hat die Vorhabensträgerin zugesagt, sie plane, die nord- und südöstlichen Widerlagerbereiche vollständig zu erhalten. Hierzu zählen auch die unter dem östlichen Bestandsüberbau liegenden Teile des südlichen Widerlagers einschließlich der östlichen Gewölbeöffnungen an der Stirn- und Längsseite. Die gegebenenfalls auch nur teilweise Erhaltung der westlichen Gewölbeöffnung am südlichen Widerlager

ist aus statischen Gründen (höherer Krafteintrag durch Mittelstützenverzicht) nicht möglich. Mögliche Fehlstellen in den zur Erhaltung vorgesehenen Teilen des Widerlagers werden mit abbruchbedingt nicht mehr benötigten Steinen ausbessert. Die westlichen Sandsteinpylonen werden am Übergang vom historischen Bestand zum Neubau aufgestellt. Fehlstellen im historischen Geländer werden vorbildgerecht ergänzen.

Der kritisierte Komplettrückbau der Terrassierung und der Granitsteinverkleidung im Ostteil des südlichen Widerlagers dürfte sich erledigt haben. Die 1. Planänderung sieht nicht den Rückbau, sondern die Erhaltung unter Ausbesserung dar.

Die geforderte Verlängerung des galerieartigen Durchganges am südlichen Widerlager von Osten bis zu Treppe und Aufzug wird abgelehnt. Sie ist nicht von funktionellem Mehrwert für den Bahnhofsbetrieb. Sie verbessert insbesondere nicht die Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Straßenbahn. Sie ist stattdessen mit zusätzlichem Schalungs- und Bewehrungsaufwand für das Widerlager und zusätzlichem Ausstattungs- und Wartungsaufwand für den Durchgang selbst verbunden.

Die Forderung nach Vorlage der Ausführungsplanung für die Stahltüren zum Verschluss des östlichen Gewölbbestuhens im südlichen Widerlager hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Zurückgewiesen wird die hinsichtlich der Türen erhobene inhaltliche Gestaltungsforderung. Es ist Teil des Brückengestaltungskonzeptes, das neue Bauwerk bewusst vom Bestand abzugrenzen und damit den Wandel der Gestaltung von Ingenieurbauwerken durch die Zeit zu unterstreichen. Die Herstellung einer Replik ist nicht - auch nicht für die Stahltüren - vorgesehen.

Die Vorlage der Detailplanung für die Anbindung des Neubauteiles an den Altbauteil des südlichen Widerlagers hat die Vorhabensträgerin zugesagt. Sie hat auch die Restaurierung und Wiederverwendung der im östlichen Teil des südlichen Widerlagers vorhandenen Brüstungsgeländer zugesagt. Zur Forderung nach Wiederverwendung aller Sandsteinpylone und der Situierung der beiden westlichen Pylone als Abschluss des Altbestandes hat die Vorhabensträgerin Letzteres zugesagt.

Die Vorhabensträgerin hat auch die Abstimmung der Holzanstrichfarbe für den Bahnhof Leipzig-Connewitz zugesagt.

Auf die Forderung nach Wiedereinbau von Kleingranitpflaster hat die Vorhabensträgerin für im Plan 6.9.1 grau dargestellte Flächen eine Zusage abgegeben, eine weitergehende Eindeckung aber mit Verweis auf eine sie bindende Bahnrichtlinie abgelehnt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q). Die nicht durch Zusagen der Vorhabensträgerin erledigten Forderungen der Stadt Leipzig sind unbegründet. Zur Begründung wird im Übrigen auf die Entscheidungen zur Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen

verwiesen.

B.4.15 Belange des Eisenbahnverkehrs

Gegenstand der Planfeststellung sind gemäß § 18 Satz 1 AEG der Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn. Grundsätzlich sind Fragen der konkreten Bauausführung sowie betriebliche Regelungen vom Anwendungsbereich des § 18 AEG ausgeschlossen. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung ist eine Bauplanfeststellung. Die Planfeststellung erfolgt zwar nicht nur, damit Anlagen gebaut oder geändert werden dürfen, sondern auch, damit sie betrieben werden dürfen. Durch den Planfeststellungsbeschluss erwirbt die Vorhabensträgerin aber nur das Baurecht für die Errichtung oder Änderung der Anlage. Der Betrieb der Anlage ist hingegen aufgrund anderer Regelungen (§ 6 AEG) erlaubt.

Bei Sperrpausen und Vollsperrungen handelt es sich um zeitweise Steckensperrungen. Der Zugverkehr auf der Strecke kann dadurch nicht wie gewohnt stattfinden. Sperrpausen und Vollsperrungen werden aufgrund von Baumaßnahmen auf der Strecke gemacht, als Alternative zum Bauen unter rollendem Rad. Sie resultieren damit aus der Bauausführung, stellen für sich jedoch eine Betriebsregelung dar, weshalb sie grundsätzlich nicht Bestandteil einer Planrechtsentscheidung sein können.

Können Auswirkungen der konkreten Bauausführung Einfluss auf die sachgerechte Abwägung haben, weil von ihnen die eine oder andere konkrete oder allgemeine planerische Entscheidung abhängt (Schutzvorkehrungen usw.), dann sind die Auswirkungen - nicht die Bauausführung selbst - Teil des Abwägungsmaterials und zu berücksichtigen (Beschluss des BVerwG vom 26.6.1992, 4 B 1-11/92; vom 26.11.1991, 7 C 16/89; Urteil des BVerwG vom 11.4.2002, 4 A 22/01). Der Regelungsbedarf steht aber unter dem gesetzlichen Vorbehalt, dass der Vorhabensträgerin gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Vorkehrungen zum Schutz privater und öffentlicher Belange nur zum Ausgleich von erheblichen oder unzumutbaren Beeinträchtigungen aufgegeben werden können. Um jede Kleinigkeit braucht sich die Vorhabensträgerin nicht kümmern (Urteil des BVerwG vom 12.2.1988, 4 C 54/84; Beschluss des BVerwG vom 31.8.1995, 11 VR 14/95).

Wann eine erhebliche bzw. unzumutbare Beeinträchtigung vorliegt, die eine Schutzmaßnahme gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erforderlich macht, lässt sich nicht generell festlegen. Gerichtlich anerkannt ist, dass Schutzmaßnahmen nur bei Problemen von einigem Gewicht erforderlich sind. Das ist nicht der Fall, wenn sich die Planungsbehörde Gewissheit verschafft, dass die Problematik bei der Ausführung beherrschbar ist und das dafür notwendige Instrumentarium bereitsteht. Dazu ist keine bis ins Detail gehende Planung erforderlich (Urteil des BVerwG vom 5.3.1997, 11 A 5/96; Urteil des

BVerwG vom 8.6.1995, 4 C 4/94; Beschluss des BVerwG vom 26.11.1991, 7 C 16/89).

Die Vorhabensträgerin legt im Erläuterungsbericht unter Punkt 12.1 (Bauzeiten und Baudurchführung) die Beeinträchtigungen des Schienenpersonennahverkehrs und des Güterverkehrs auf dem Bauabschnitt Engelsdorf bis Gaschwitz aufgrund von Sperrpausen und Vollsperrungen während der Bauphase dar. Im Punkt 12.3.1 (Umleitungskonzept) hat sie die Möglichkeiten dargestellt, die Beeinträchtigungen für den Schienenpersonennahverkehr und den Güterverkehr mittels Umleitungen und Schienenersatzverkehr zu begegnen. Zu den weiteren Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) verwiesen.

Die Darstellungen sind schlüssig und nachvollziehbar. Aufgrund der im Punkt 12.3.1 vorgesehenen Möglichkeiten der Umleitung und des Ersatzverkehrs sind die Beeinträchtigungen des Eisenbahnverkehrs auf dem Bauabschnitt Engelsdorf bis Gaschwitz beherrschbar.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt dabei nicht, dass Reisende und Verkehrsanbieter während der Bauphase Unannehmlichkeiten, wie z. B. verlängerte Fahrtzeiten, Umwege, Ausweichen auf die Straße, ausgesetzt sind. Diese sind aber zumutbar, da die Vorteile der Sperrpausen und der Totalsperrung diese befristeten Nachteile überwiegen. Wenn das Umleitungskonzept gefahren wird, ist sichergestellt, dass die Region über die Strecke 6379 eine Anbindung zum Schienenpersonennahverkehr nach Leipzig behält und im Takt über diese fahren kann. Auf der Strecke 6379 stehen genügend Kapazitäten zur Umleitung zur Verfügung, wenn diese über 24 Stunden angeboten wird. Die Prüfung des Baufahrplanes auf der Strecke 6379 hat ergeben, dass an Spitzentagen über den umzuleitenden Schienenpersonennahverkehr hinaus während der Personenverkehrszeit noch ein Güterzug pro Stunde und außerhalb der Personenverkehrszeit drei Güterzüge pro Stunde umgeleitet werden können. Diese Trassen können den regional verkehrenden Güterverkehr abdecken. Regional ansässige Güterverkehrskunden, die ihre Produkte im Normalfall über den von der Totalsperrung betroffenen Streckenabschnitt transportieren lassen, können während der Totalsperrung auf die Strecke 6379 ausweichen und sind damit nicht vom Schienengüterverkehr abgebunden. Der übrige Güterverkehr wird nach dem Konzept großräumiger umgeleitet. Das Problem der Kostensteigerung auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Umleitung ist aufgrund des Regulierungsrechtes beherrschbar.

Die Sperrpausen und Vollsperrungen sind also trotz der Beeinträchtigungen bei Durchführung des geprüften Umleitungskonzeptes zumutbar, da bei Aufrechterhaltung eines eingeschränkten Betriebes auf dem Bauabschnitt Engelsdorf bis Gaschwitz die Bauzeit und die Baukosten erheblich erhöht würden, ein Bauen zur Nachtzeit mit lärmbelästigender Wirkung nötig würde, die betroffenen Nutzer, Fahrgäste und ortsansässigen

Unternehmen erheblich länger beeinträchtigt würden und deren Beeinträchtigungen durch die Vollsperrung bei Umleitung und Schienenersatzverkehr beherrschbar sind. Aufgrund der oben unter Punkt A.4.10 auferlegten Informationspflicht der Vorhabens-trägerin ist zudem sichergestellt, dass sich die Betroffenen auf die Einschränkungen einstellen können.

InfraLeuna GmbH: Die InfraLeuna GmbH hat unter Verweis auf die steigungswinkelbedingte Güterzuggrenzlastverminderung auf der Strecke 6375 an der Nordeinfahrt des Bahnhofes Leipzig-Stötteritz und die geplante Mitbenutzung des Bahnhofsgleises 3 durch S-Bahn-Züge Trassenkonflikte und daraus resultierende häufige Halte an den vorhandenen Einfahrsignalen 60A und 60AA befürchtet und deren Versetzung um ca. 300 m in den Gefälleabschnitt in Richtung Engelsdorf vorgeschlagen. So könne ein leichteres Anfahren an den Signalen, eine Grenzlasterhöhung und die Reduzierung von Schadstoff- und Lärmimmissionen ermöglicht werden. Im Zusammenhang mit der erwarteten Verdichtung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Verbindung City-Tunnel - Stötteritz - Engelsdorf und der Ausweisung der Verbindung Leipzig - Hof - Regensburg/Nürnberg als europäische Güterabfuhrstrecke aus dem Bereich des Hafens Hamburg mit der erwartbaren Folge einer Steigerung des Güterverkehrsaufkommens werde es zu Kapazitätskonflikten kommen. Es bedürfe einer geringeren als der geplanten Kapazitätsreduzierung oder einer Trennung von Personen- und Güterverkehr.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Signalstandortfestlegung ist auf der Grundlage einer fahrdynamischen Berechnung mit einer beispielhaft für drei Triebfahrzeug-Baureihen durchgeführten Grenzlastüberprüfung erfolgt. Die vorgeschlagene Signalstandortänderung führt nicht zu einer Verbesserung der Zugförderungsbedingungen. Die Befürchtung von Trassenkonflikten als Folge von Mischverkehr auf der Strecke 6375 ist unbegründet. Die Betriebssteuerung der umgebauten Strecken mit elektronischer Stellwerkstechnik wird eine bessere Bewältigung von Betriebsabläufen ermöglichen. Die im Hinblick auf die erwartete Verdichtung des Schienenpersonennahverkehrs und eine Zunahme des Güterverkehrs geäußerte Befürchtung von Kapazitätskonflikten ist nicht zu besorgen. Zwischen Stötteritz und Gaschwitz wird es zur vollständigen Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr kommen. Nördlich von Stötteritz und südlich von Gaschwitz wird es bei Mischnutzung bleiben. Die durchgeführten Kapazitätsberechnungen auf der Basis der Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes haben den Nachweis erbracht, dass die Verkehre anforderungsgerecht abgewickelt werden können.

Zusammenfassend stellt sich die Kapazitätsberechnung auf der Strecke 6362 zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz wie folgt dar:

Leistungsfähigkeit im vorhandenen Zustand (zweigleisig):	251 Züge/Tag = 100,0 %
Leistungsfähigkeit im geplanten Zustand (eingleisig):	146 Züge/Tag = <u>58,1 %</u>
Kapazitätsverringerung durch die geplante Maßnahme:	41,9 %
Belastung im gegenwärtigen Betriebsprogramm:	60 Züge/Tag
Zuschlag für die Zukunftsentwicklung von 20%:	<u>12 Züge/Tag</u> 72 Züge/Tag

Das gegenwärtige Betriebsprogramm einschließlich des Zuschlags für die Zukunftsentwicklung (72 Züge) übersteigt nicht die Leistungsfähigkeit der Strecke im geplanten Zustand (146 Züge). Im Gegenteil, damit ist eine Kapazitätsreserve von über 50 % vorhanden. Vor diesem Hintergrund sind die Einwendungen unbegründet.

Landesdirektion Leipzig, Referat 34: Das Referat Generalverkehrsplanung hat ausgeführt, es sehe als Folge der planimmanenten Stilllegung der Strecken 6361 und 6364 zwei Probleme. Da der City-Tunnel nicht für die Nutzung durch Dieselfahrzeuge ausgelegt sei, könne der Hauptbahnhof künftig von jenen aus Süden kommend nur noch über die Strecke 6379 und den westlichen Eisenbahnring oder über eine nördliche Umfahrung (Güterring) unter Einfahrt über die aus Richtung Eilenburg verlaufende Strecke 6360 erfolgen. Außerdem würde bisher ein Teil der von Dresden her verkehrenden ICE-Züge über die Strecken 6361 und 6364 zum Hauptbahnhof geleitet - vermutlich zur Minimierung von Konflikten mit anderen Zugfahrten. Es entstehe der Eindruck, dass mit den genannten Streckenstilllegungen die Betriebsmöglichkeiten außerhalb des Tunnels und damit die Möglichkeiten des Reagierens auf betriebliche Unregelmäßigkeiten eingeschränkt werden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Mit der Inbetriebnahme der Tunnelstrecke wird es zu Veränderungen der Verkehrsströme auch im Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes kommen. Dadurch entstehen auch für die Verkehre in und aus Richtung Dresden neue Freiräume. So wird zum Beispiel der S-Bahn-Verkehr der Verbindung Leipzig - Wurzen bereits im Bahnhof Engelsdorf vom übrigen Verkehr getrennt. Im Übrigen wird es mittelfristig zu einer Umstellung aller Züge des Schienenpersonenverkehrs aus dem westsächsischen Raum auf elektrischen Betrieb kommen. Einzelne Sonderzüge mit Dieseltraktion können über die Strecke 6379 zum Hauptbahnhof fahren.

Der Vorhabensträgerin steht auch ein nicht im fachplanungsrechtlichen Zulassungsverfahren zu beschränkender planerischer Entscheidungsspielraum zu der Frage zu, welche Planungsziele sie mit welchem Aufwand verwirklichen will und kann, soweit sie hierdurch nicht gegen ihre Betriebspflicht gemäß § 4 Abs. 1 AEG verstößt. Das ist hier nicht der Fall.

Mittelweserbahn GmbH: Die Mittelweserbahn GmbH hat mitgeteilt, sie führe regelmäßig Güterverkehre von Merseburg/Großkorbetha nach Glauchau über Leipzig durch. Die Reduzierung der Infrastruktur von 4 auf 2 Gleise zwischen Leipzig-Anger und Leipzig-Stötteritz und weiter südlich von 4 auf 3 Gleise führe zu einer erheblichen Leistungsfähigkeitseinschränkung, obwohl eine Zunahme des Schienenpersonennahverkehrs zu erwarten sei. Längerfristig sei auf der Strecke auch Mehrverkehr durch die Rest-Elektrifizierung auf der Güterumleitungsstrecke Hamburg - Leipzig - Regensburg - München/Österreich zu erwarten. Kompensationen durch höhenfreie Ein- und Ausfädelungen und zusätzliche Blockteilungen seien nicht erkennbar.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zur Begründung wird auf die Einwendungen der InfraLeuna GmbH verwiesen.

Stadt Leipzig: Die Stadt Leipzig hat bedauert, dass die zwischen Engelsdorf und Stötteritz geplante Verbindung des Schienenpersonennahverkehrs nicht über den bestehenden Haltepunkt Paunsdorf führen soll. Als Folge schätze man auf der Grundlage des Verkehrsmodells der Stadt Leipzig eine Minderfrequentierung des Haltepunktes um ca. 2.000 Ein-, Aus- und Umsteiger und damit ein Sinken des Fahrgastaufkommens für den City-Tunnel ab. Man habe Verständnis dafür, dass jene Anbindung zunächst nicht realisiert wird, bitte aber um Unterlassung aller Maßnahmen, die der späteren Realisierung entgegenstehen könnten.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die sogenannten "Paunsdorfer Kurve" liegt außerhalb des Planfeststellungsbereiches.

Die Vorhabensträgerin hat im Wesentlichen vorgetragen, dass und welche Trassierungsprobleme und Restriktionseffekte für die Fahrplangestaltung des Schienenpersonennahverkehrs dem insoweit relevanten Bau einer sogenannten "Paunsdorfer Kurve" zur Schaffung einer Direktverbindung zwischen Stötteritz und dem Haltepunkt Paunsdorf entgegenstehen. Sie hat außerdem auf das perspektivisch geplante gesonderte Vorhaben einer Linksweichenverbindung in den Gleisen 10 und 11 der Strecke 6369 im Bahnhof Engelsdorf für eine einfachere und bedarfsgerechte Schaffung der Direktverbindung verwiesen. Der Neubau eines Haltepunktes Paunsdorf an den genannten Gleisen sei Gegenstand laufender Machbarkeitsstudien, setze jedoch Güterverkehrsfunktionsverlagerungen aus dem Zugbildungsbereich des Bahnhofes Engelsdorf voraus.

Die Hinweise der Stadt Leipzig zwingen nicht zur Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur Ergänzung der Planung. Der Vorhabensträgerin steht auch ein nicht im fachplanungsrechtlichen Zulassungsverfahren zu beschränkender planerischer Entscheidungsspielraum zu der Frage zu, welche Planungsziele sie mit welchem Aufwand ver-

wirklichen will und kann, soweit sie hierdurch nicht gegen ihre Betriebspflicht gemäß § 4 Abs. 1 AEG verstößt. Das ist hier nicht der Fall.

TX Logistik AG: Die TX Logistik AG hat mitgeteilt, sie führe auf den plangegegenständlichen Streckenabschnitten plan- und gelegentlichsmäßig Güterverkehr durch. Die Planung beinhalte anstelle von Netzergänzungen vielmehr Spurplanbereinigungen im Zusammenhang mit der Installation elektronischer Stellwerke. Man bezweifle, dass die Infrastruktur den heutigen und künftigen Anforderungen gerecht werden kann. So ermögliche die Planung zum Beispiel keine Geschwindigkeitserhöhungen zum Zwecke der Erhöhung der Durchlassfähigkeit. Der neue Haltepunkt Anger-Crottendorf vermindere ebenfalls die Streckendurchlassfähigkeit. Das Betriebsprogramm schein nur auf den planmäßigen Reisezugverkehr zugeschnitten zu sein. Die seit Jahren vorhandene Langsamfahrstelle (10 km/h) bei km 3,4 bis 3,5 der Strecke 6371 werde nicht beseitigt. Suche man nach Alternativen für die bisher möglichen und nach Umsetzung der Planung nicht mehr möglichen direkten Einzellokfahrten von Stötteritz nach Leipzig Hauptbahnhof, stoße man nur auf infrastrukturelle Hemmnisse. Zwischen Stötteritz und Connewitz werde die Gleiszahl von 4 auf 2 halbiert. Die Verringerung der Gleisanzahl von 4 auf 3 zwischen Connewitz und Gaschwitz lasse in diesem Abschnitt die Möglichkeit von Gegengleisfahrten entfallen. Da der Güterverkehr in jenem ca. 6 km langen Abschnitt bisher alle vier Gleise nutzen konnte, führe die Planung also zu einer Kapazitätsverringern um 75 %, ohne dass eine Kompensation durch Geschwindigkeitserhöhungen möglich werde. Ob die Strecke 6379 ständig im Güterverkehr genutzt werden kann und ob dort die angekündigten Netzergänzungsmaßnahmen greifen, sei der Planung nicht zu entnehmen. Es werde künftig schwieriger bis unmöglich, eine Güterzugtrasse auf dem ehemaligen Leipziger Güterring nutzen zu können. Man befürchte erhebliche Mehraufwände für die Umsetzung des eigenen bisherigen Betriebsprogramms.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zwischen Stötteritz und Gaschwitz ist die Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr geplant.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin sei für den Abschnitt zwischen Leipzig-Anger und Stötteritz mittelfristig ein Streckenausbau geplant.

Auf die in der Entscheidung zu den Einwendungen der InfraLeuna GmbH zusammengefasste Kapazitätsberechnung wird hingewiesen. Die befürchtete Kapazitätsreduzierung um 75 % wird nicht eintreten.

Der Kritik am Wegfall der Direktverbindung zwischen Stötteritz und Leipzig Hauptbahnhof ist entgegenzuhalten, dass der in Gestalt des City-Tunnels eintretende Lückenschluss zwischen Leipzig Hauptbahnhof und dem Bayrischen Bahnhof zu einer

deutlichen Kapazitätserweiterung und zur Verlagerung von ca. 60 % des Schienenpersonennahverkehrs auf jene Verbindung führen werde. Als Folge wird es in anderen Bereichen zu rückläufigen Zugzahlentwicklungen kommen, was Kapazitätsanpassungen rechtfertigt.

Das weitere Betreiben der in der Einwendung in Bezug auf den Bedarf an Einzellokfahrten angesprochenen Abschnitte zwischen Abzweig Tabaksmühle und Connewitz sowie zwischen Leipzig Hauptbahnhof und Stötteritz kann der Vorhabensträgerin nicht aufgegeben werden. Eine solche Auflage wäre unverhältnismäßig, weil die Abschnitte für den Reiseverkehr nicht mehr benötigt werden. Für Sonderverkehre, Lok- und Leerfahrten ohne Tunnelnutzung zum Hauptbahnhof stehen die Strecke 6379 sowie der nordöstliche Güterring über Thekla zur Verfügung.

Auf die obigen Ausführungen zu den Einwendungen der InfraLeuna GmbH wird hingewiesen.

Für den Ersatzneubau der wegen einer Langsamfahrstelle gerügten Eisenbahnüberführung Wurzner Straße führt das Eisenbahn-Bundesamt derzeit ein separates Planfeststellungsverfahren durch.

B.4.16 Private Belange

Die geplanten Inanspruchnahmen von nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehenden Flächen sind auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt und in Anbetracht der bestehenden Planrechtfertigung verhältnismäßig. Die planbedingten mittelbaren Beeinträchtigungen durch das Baugeschehen sowie den baubedingten Umleitungsverkehr auf Straße und Schiene werden bei Umsetzung der insoweit von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Schutzmaßnahmen und den vom Eisenbahn-Bundesamt erteilten Schutzauflagen die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten. Auch die insbesondere von Gewerbetreibenden befürchteten straßensperr- und umleitungsbedingten Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit der Firmensitze und Geschäftslokale werden nicht die Grenze des Zumutbaren überschreiten. Der in diesem Zusammenhang von mehreren Einwendern geforderten Festsetzung von Ansprüchen auf Entschädigung für Umsatzeinbußen bedarf es daher nicht. Auch die bei Umsetzung des Schall- und des Erschütterungsschutzkonzeptes für die umzubauenden Eisenbahnstreckenabschnitte zu erwartenden mittelbaren Beeinträchtigungen durch den auf den umzubauenden Streckenabschnitten prognostizierten Eisenbahnverkehr werden die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten.

Es sind zahlreiche Einwendungen gegen die Auswirkungen der Planung auf private Belange erhoben worden. Die nachfolgend aufgeführten Einwendungen haben sich im Anhörungsverfahren nicht erledigt. Aus Gründen des Datenschutzes werden perso-

nenbezogene Daten anonymisiert. Es werden die Schlüsselnummern aus der Erwidern der Vorhabensträgerin verwendet. Die Erwidern der Vorhabensträgerin liegt den Einwendern vor.

Die Einwender 191M bis 207M haben erstmalig zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Diesen Einwendern liegt keine Erwidern der Vorhabensträgerin vor. Soweit es sich nicht um natürliche Personen handelt wurde die Firmenbezeichnung angegeben, die verbleibenden Einwender werden auf die Ausführungen zu den Einwendungen der "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes verwiesen.

Einwender 1G bis 35G: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 36G: Der Einwender hat zur 2. Planänderung bauzeitliche Erreichbarkeitsdefizite für seinen in der Markkleeberger Rathausstraße gelegenen Handwerksbetrieb als Folge der zeitweisen Sperrungen an der Eisenbahnüberführung und am Bahnübergang Rathausstraße befürchtet.

Entscheidung: Der Einwender ist präkludiert. Der Sachverhalt war bereits aus der Ursprungsplanung ersichtlich. Es wird auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender 43M, 191M und "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes sowie auf den Punkt B.4.8 verwiesen.

Soweit den Einwendungen dort nicht entsprochen wird, wären sie auch ohne Präklusion zurückzuweisen gewesen.

Darüber hinaus befindet sich der Handwerksbetrieb am westlichen Ende der Rathausstraße in unmittelbarer Nähe zur bauzeitlich ohnehin als Teil der Umleitungsführungen geplanten Koburger Straße und ist deshalb in noch geringerem Umfang als andere Einwender von Erreichbarkeitserschwernissen betroffen. Die gleichwohl eintretenden und vom Einwender gerügten Mehrwegaufwände übersteigen nach Länge und zeitlicher Dauer nicht die Zumutbarkeitsgrenze und müssen entschädigungslos hingenommen werden.

Einwender 37G bis 67G: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 1M: Die Einwender haben lediglich zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 Einwendungen erhoben und sich unter Rüge eines Verständlichkeitsdefizits der Planunterlagen und der Methodik der schalltechnischen Untersuchung gegen die bau- und betriebsbedingten Lärm-, Erschütterungs- und Partikelimmissionsauswirkungen (insbesondere Feinstaub und Bremsabrieb) des Vorhabens gewandt. Durch die mittelbaren Grundstücksbeeinträchtigungen werde eine Wertminderung des Grundeigentums ein-

treten. Das Vorhaben führe mangels Möglichkeit des vollständigen Ausgleiches der Wertminderung zur Verletzung des Eigentumsgrundrechts gemäß Art. 14 GG. Die Einwender haben den Bedarf für den neuen Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt und insoweit die Nichtberücksichtigung bahnhofstypischer Geräusche in der schalltechnischen Untersuchung kritisiert. Der neue Haltepunkt Markkleeberg Nord erzeuge auch Straßenverkehr, dessen Immissionsauswirkungen und dessen Parkplatzbedarf die Situation zusätzlich verschlechterten. Die geplanten Gehölzentfernungen auf den Bahndämmen würden zum Ausfall der Immissions- und Klimaschutzfunktionen der Gehölze führen. Es sei zu fragen, wo Ersatzpflanzungen geplant sind. Auch seien in den Grundstücken keine Bodenbegutachtungen und Lärmmessungen durchgeführt worden. Die Einwender haben insbesondere den Verzicht auf den Haltepunkt Markkleeberg Nord sowie die Höhensteigerung für die Lärmschutzwand auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße von 2 m auf - wie für die Westseite geplant - 3 m gefordert. Hinsichtlich der weiteren Argumente, Forderungen und Vorschläge der Einwender wird auf das Einwendungsschreiben, insbesondere dessen Seite 4, verwiesen.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht erledigt haben. Die geänderte Planung sieht nunmehr im Bereich des Anwesens der Einwender den Bau von 4 m hohen Lärmschutzwänden beidseitig der Trasse vor.

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf die Befürchtung baubedingter Erschütterungsschäden am Gebäude eine Beweissicherung zugesagt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt.

Die Entscheidungen und Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord finden sich unter B.4.1 sowie B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 3. Obergeschoss auf der Nord-, Ost- und Südseite zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Ein Anspruch auf Unverändertheit der straßenverkehrlichen und insbesondere der Parksituation in einem Stadtgebiet besteht nicht. Dafür, dass diesbezüglich unzumutbare Verhältnisse entstehen werden, bestehen keine Anhaltspunkte.

Als Ersatz für die Entfernung der allerdings lärmschutztechnisch irrelevanten Gehölze auf den Bahndammböschungen werden neue dichte Gehölzpflanzungen im Verhältnis 1:2 zum Altbestand (Maßnahme A1 des landschaftspflegerischen Begleitplanes) gepflanzt.

Laut überarbeiteter schalltechnischer Untersuchung sind bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen - mit der im Punkt B.4.5.1.3 dargestellten und die Einwender nicht betreffenden Ausnahme - keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag zu erwarten. Der gesetzliche Schutzanspruch eventueller Außenwohnbereiche wird daher erfüllt.

Einwender 2M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 3M: Der Einwender hat im Jahre 2008 die Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen, die Methodik der schalltechnischen Untersuchung einschließlich der Nichtberücksichtigung von EU-Recht und der dieses umsetzenden §§ 47a bis 47f BImSchG sowie ein Defizit in der Berücksichtigung der Belange des Natur- und Umweltschutzes gerügt. Seine Gesundheits- und Eigentumsrechte seien verletzt.

Im Jahre 2009 hat der Einwender im Wesentlichen seine Rügen zur Ursprungsplanung wiederholt, die Planrechtfertigung der an den Strecken 6362 und 6377 geplanten Umbaumaßnahmen - insbesondere die zusätzlich eingeplante Oberbauerneuerung zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz sowie den um die Überführung der Strecke 6379 erweiterten Komplettneubau der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße - in Frage gestellt und eine ungenügende Aktivlärmschutzplanung gerügt. Er hat außerdem ein Plausibilitätsdefizit der erschütterungstechnischen Untersuchung gerügt. Das Vorhaben führe zu einem Wertverlust für seine Grundstücke. Der Einwender hat seine oben genannten Rügen ausdrücklich auch auf die Nutzung der Strecke 6379 ausgedehnt.

Zur 2. Planänderung hat der Einwender auf seine bereits im Jahre 2009 erhobenen Einwendungen hinsichtlich der in den Planunterlagen zum Ausdruck gekommenen Nutzungsabsichten für die Waldbahn verwiesen und die vollständige Einbeziehung der Waldbahn in das Planfeststellungsverfahren gefordert. Er hat Methodik und Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung für den bauzeitlichen Umleitungsverkehr auf der Waldbahn gerügt und darauf hingewiesen, dass das Gutachten für sein Grundstück bei Einschlägigkeit eines Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A) nächtliche Beurteilungspiegel von - je nach Geschosslage - 52,7 und 56,6 dB(A) ausweise. In die Untersuchung

sei außerdem nicht der bauzeitliche umleitungsbedingte Anstieg der Kraftfahrzeugverkehrsimmissionen (Umleitung über Ring und Koburger Straße) eingeflossen. Die sein Anwesen betreffende Abstandsangabe im schalltechnischen Gutachten sei falsch. Ein Erschütterungsgutachten für die Waldbahn fehle völlig. Die für die Rathausstraße am dortigen Bahnübergang zu erwartenden Sperrzeiten seien unzumutbar. Es werde durch den bauzeitlichen Umleitungsverkehr zur Überschreitung der zulässigen Feinstaubgrenzwerte an mehr als 30 Tagen kommen.

Entscheidung: Soweit der Einwender sich gegen die Nutzung der Waldbahn wendet, ist er präkludiert. Der Umleitungsverkehr war schon in der Ursprungsplanung ersichtlich. Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender Waldbahn am Ende des vorliegenden Abschnitts sowie auf die Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.3 und B.4.8. verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Hinsichtlich der Rüge der ungenügenden Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft ist der Einwender nicht einwendungsbefugt, da er insoweit keine privaten Belange geltend macht.

Soweit der Einwender auf die §§ 47a bis 47f BImSchG Bezug nimmt, ist dies irrelevant, da jene Vorschriften des sechsten Teils des BImSchG für die Lärminderungsplanung in Gestalt der Aufstellung von Lärmaktionsplänen auf Grundlage vorher erstellter Lärmkarten, jedoch gerade nicht für den Bau und die Änderung von Straßen und Schienenwegen, für die im vierten Teil des BImSchG (u. a. §§ 41 ff.) gesonderte Regelungen bestehen, gelten. Die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes im Rahmen der Lärminderungsplanung nach den §§ 47a bis 47f BImSchG sind in § 47e Abs. 3 BImSchG geregelt. Es besteht weder die sachliche und verfahrensrechtliche Möglichkeit noch - wegen des Bestehens der Vorschriften des §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit § 50 BImSchG - die materiellrechtliche Möglich- oder Notwendigkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Lärminderungsplanung nach §§ 47a ff. BImSchG zu betreiben.

Einwender 4M: Die Einwender haben zu allen drei Planfassungen - zu einem großen Teil wortgleich zum Vortrag des Einwenders 3M und mit dessen inhaltlichen Zielrichtungen - vorgetragen.

Entscheidung: Soweit die Einwender sich gegen die Nutzung der Waldbahn wendet, sind sie präkludiert. Der Umleitungsverkehr war schon in der Ursprungsplanung ersichtlich. Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

Zur Begründung wird auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 3M verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Soweit die Einwender im Erörterungstermin die Nichtberücksichtigung eines offenbar ebenfalls in ihrem Eigentum stehenden Flachbaues auf dem Nachbargrundstück gerügt haben, bestehen keine Zweifel, dass auch für den Flachbau die Grenzwerte eingehalten werden.

Auch in der im Jahre 2010 zur Auslegung gelangten schalltechnischen Untersuchung für den Umleitungsverkehr auf der Strecke 6379 ist für das Anwesen der Einwender kein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt worden.

Einwender 5M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 mündlich zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde Einwendungen erhoben. Sie hat unter Hinweis auf Planungen für den Ausbau der "Sachsenmagistrale" die Erwartung einer späteren ICE-Nutzung der Strecken 6362 und 6377 geäußert und gefordert, die Lärmschutzplanung an jener voraussehbaren Nutzung auszurichten. Die schalltechnische Untersuchung sei in Bezug auf ihr Anwesen, insbesondere das Dachgeschoss und das erste Obergeschoss, fehlerhaft. Die Untersuchung berücksichtige nicht die An- und Abfahr- sowie Haltegeräusche am Bahnhof Markkleeberg. Sie befürchte, insbesondere wegen des stärkeren und schnelleren Güterzugverkehrs auf dem östlichen Gleis der Trasse (Strecke 6362) eine erschütterungsbedingte Beschädigung der historischen Bausubstanz Markkleebergs, einen Grundstückswertverlust und Gesundheitsbeeinträchtigungen. Sie weise auf den bergbausanierungsbedingten Grundwasseranstieg und dessen Auswirkungen auf die Gründungsverhältnisse hin.

Zur 1. Planänderung hat die Einwenderin mit eigenem Schreiben erneut die Nichtberücksichtigung des Bahnhofes Markkleeberg in der schalltechnischen Untersuchung sowie deren Methodik einschließlich des zugrunde gelegten Betriebsprogramms gerügt. Es sei die maximale Streckenkapazität anzuwenden, mögliche Verkehrszunahmen um bis zu 100 % gemäß "Masterplan" der DB AG seien nicht berücksichtigt. Der

Bahnbonus von 5 dB(A) sei laut Richtlinie 2002/49/EG/5 der Europäischen Gemeinschaften nicht mehr anwendbar. Auch die Maßnahme "Besonders überwachtes Gleis" sei wegen des schlechten Schienenunterbaues und der bestehenden Überwachungsdefizite nicht anwendbar. Die Lärmschutzwand am Grundstück der Einwenderin müsse mindestens 3 m hoch, aber wegen der drohenden Verschattung (Bewohner, Bewuchs, Solaranlagen, städtebauliche Erscheinung) transparent - dies bis zur Eisenbahnüberführung Rathausstraße - sein. Sie fordere auch im Hinblick auf die desolate Natursteinmauer an ihrem Grundstück, über deren Zustand und Schicksal sie eine Stellungnahme und ein Gutachten erwarte, die Festlegung konkreter Maßnahmen zum Erschütterungsschutz und die Vorabklärung von Schadensersatzfragen. Die Streckengeschwindigkeiten seien unter Erschütterungsschutzgesichtspunkten zu hoch angesetzt. Sie erwarte Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung durch Güterzüge und den Bremsabrieb am Bahnhof Markkleeberg. Die lange Bauzeit von 4 Jahren führe zu unzumutbaren Gesundheitsbelastungen für die Betroffenen. Es seien Entschädigungsregelungen zu treffen, da die bau- und betriebsbedingten Belastungen einem enteignungsgleichen Eingriff gleichkämen.

Die Einwenderin ist im Erörterungstermin den Ausführungen des am gleichen Tag für die Einwender 104M aufgetretenen Sachverständigen beigetreten.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

Die Forderung nach mindestens 3 m hohen Lärmschutzwänden ist im Zuge der 1. Planänderung erfüllt worden - es sind in Höhe des Anwesens der Einwenderin beidseitig der Trasse 4 m hohe Lärmschutzwände geplant.

An der die Bahndammböschung abfangenden Stützmauer sind keine Änderungen geplant, keine Stabilitätsdefizite bekannt und keine Instandsetzungen erforderlich; der Bahndamm ist gutachtlich auf seine Standsicherheit geprüft und auch im Hinblick auf die geplanten Baumaßnahmen als hinreichend standsicher eingeschätzt worden. Die Lärmschutzwand wird mit ca. 7 m Abstand von der Kante der vorhandenen Stützmauer errichtet.

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt.

Die übrigen Entscheidungen befinden sich bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 2. Obergeschoss (Westseite) und das 3. Obergeschoss (Nord- und Westseite) zu - vgl. Punkt

A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von der Einwenderin genannten Art aus.

Eine transparente Ausbildung der Lärmschutzwände kommt unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen unzulässigen Reflexionen nicht in Betracht - siehe auch Punkt B.4.10 (Stellungnahme der Stadt Leipzig). Die Lärmschutzwand wird in Nord-Süd-Richtung errichtet. Die durch sie verursachte Verschattungswirkung wird demnach nicht ganztäglich eintreten. Darüber hinaus verringert sich die Verschattung auch durch die Entfernung des vorhandenen Gehölzbestandes.

Die Einwendungen des für die Einwender 104M im Erörterungstermin aufgetretenen Sachverständigen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Einwender 6M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 7M: Der Einwender hat sich im Jahre 2008 gegen die prognostizierten Verkehrslärmimmissionen gewandt und - auch unter Hinweis auf eine bereits bestehende Verlärmung der Freiflächen des Grundstückes - eine Erweiterung sowohl der geplanten Aktivlärmschutzmaßnahmen (3 m hohe Lärmschutzwand) als auch ergänzenden passiven Lärmschutz gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wurde, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 3. Obergeschoss der Nordwestseite zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Laut überarbeiteter schalltechnischer Untersuchung sind bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen - mit der im Punkt B.4.5.1.3 dargestellten und den Einwender nicht betreffenden Ausnahme - keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag zu erwarten. Der gesetzliche Schutzanspruch eventueller Außenwohnbereiche wird daher erfüllt.

Einwender 8M: Die Einwender haben im Jahre 2008 ein Defizit der Lärmschutzplanung gerügt und umfangreiche Kritik an der Methodik der schalltechnischen Untersuchung und der für diese benutzte Verkehrsprognose geübt. Außerdem haben sie die Ergebnisse der erschütterungstechnischen Untersuchung gerügt und die Ansicht vertreten, die vorgesehenen Nachmessungen nach Inbetriebnahme der umgebauten Strecke würden die planbedingt entstehenden Probleme nicht lösen. Sie haben die Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt. Sie haben unzumutbare bauzeitliche Belastungen befürchtet und insoweit auf die Möglichkeit von Mietausfällen hingewiesen. Die bau- und betriebsbedingten Belastungen führten zu einer erheblichen Grundstücksentwertung.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord ergeben sich aus Punkt B.4.1 sowie aus Punkt B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen aus den Punkten B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbe-

eintrüchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4. Das von den Einwendern aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Einwender 9M: Der Einwender hat sich im Jahre 2008 gegen die Lärm- und Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens und die Methodik der diesbezüglichen Untersuchungen gewandt. Er hat insoweit eine Alternativenprüfung im Hinblick auf niedrigere Streckengeschwindigkeiten, die Berücksichtigung zusätzlichen künftigen ICE-Verkehrs sowie eine 4 m statt 3 m hohe Lärmschutzwand auf der Trassenostseite gefordert. Er schließe sich zur Lärmschutzwandhöhe der Argumentation im Bericht Nr. M76355/3 des Ingenieurbüros Müller-BBM vom 23.06.2008 an. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf das Schreiben des Einwenders verwiesen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Mit der 1. Planänderung wurde der Forderung nach einer 4 m hohen Lärmschutzwand teilweise, das heißt für einen ca. 260 m langen Abschnitt im Bereich der Breitscheidstraße, entsprochen - siehe Anhang 5.4 der schalltechnischen Untersuchung.

Im Anhang 4.3.2 der schalltechnischen Untersuchung ist für die Grundstücke des Einwenders ausgewiesen, dass bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte vollständig eingehalten werden.

Eine Streckengeschwindigkeitsalternativenprüfung ist nicht erforderlich. Die Streckengeschwindigkeit richtet sich zunächst nach den an Verkehrsbedürfnissen ausgerichteten Planungszielen. Kann - was vorliegend der Fall ist - ein auf ihre Verwirklichung ausgerichtetes Vorhaben den immissionsschutzrechtlichen Rahmen einhalten, besteht kein Erfordernis zu Abstrichen an den Planungszielen, die grundsätzlich auch in Geschwindigkeitsreduzierungen bestehen könnten.

Erhebliche Erschütterungsauswirkungen des Vorhabens auf die Grundstücke des Einwenders sind angesichts deren Trassenentfernung von 160 m bzw. 130 m ausgeschlossen.

Einwender 10M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 11M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung umfangreiche Kritik an der

Methodik der schalltechnischen Untersuchung geübt (u. a. Verkehrsprognose, "Besonders überwachtes Gleis", Schienenbonus, Streckengeschwindigkeiten, Berücksichtigung des Haltepunktes Markkleeberg Nord). Er hat unter Kritik an der erschütterungstechnischen Untersuchung die Festlegung konkreter Maßnahmen bereits im Planfeststellungsbeschluss gefordert. In der Planung fehlten Aussagen zur Feinstaubbelastung. Für den Haltepunkt Markkleeberg Nord bestehe kein Bedarf. Auf ihn sei auch deshalb zu verzichten, weil er die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 zur Folge hätte, was jedoch eine Vielzahl von Markkleebergern ablehne. Er befürchte unzumutbare Beeinträchtigung durch Baulärm und insoweit Mietminderungen. Es trete eine Grundstücksentwertung ein, für die eine Entschädigung zu leisten sei.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

In Ansehung der für näher zur Trasse gelegene Grundstücke prognostizierten Beurteilungspegel kann auf eine schalltechnische Untersuchung der Grundstücke des Einwenders verzichtet werden.

Einwender 12M: Die Einwender haben im Jahre 2008 unter Kritik an der Methodik der schalltechnischen Untersuchung ein Defizit der Lärmschutzplanung gerügt. Sie haben unter zusätzlichem Verweis auf bereits bestehende Erschütterungsbelastungen und

nach ihrem Vortrag aus diesen resultierende Rissen im Gebäude eine Grundstückswertminderung befürchtet und Entschädigungsregelungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Laut Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung wird bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte am Gebäude der Einwender sichergestellt.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstückseintrüchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 13M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung unter Verweis darauf, dass er die Bürgerinitiative "Lärmschutz" repräsentiere, unter Übersendung einer gutachtlichen Stellungnahme des Dipl.-Ing. Heller, Koblenz, auf welche hinsichtlich ihres Inhaltes verwiesen wird (sie thematisiert in grundstücksbezogener Hinsicht die Planauswirkungen auf die Einwender 104M und ist auch von diesen vorgelegt worden), Kritik an der schalltechnischen Untersuchung geübt, Defizite der erschütterungstechnischen Untersuchung gerügt und Festlegungen über Minderungsmaßnahmen, über Bestands- und Schadensaufnahme- und Schadensersatzverfahren gefordert, Baulärm- und Feinstaubbelastungen befürchtet, die Planrechtfertigung des Haltepunktes Markkleeberg Nord in Frage gestellt, den Fortbestand der Straßenbahnlinie 9 gefordert und Entschädigungen in Bezug auf Grundstückswertminderungen verlangt. Das Einwendungsschreiben ist weitgehend wortgleich zum Einwendungsschreiben des Einwenders 11M.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord ergibt sich aus den Punkten B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen aus den Punkten B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH

in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Obergeschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 14M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung unter Bezugnahme auf seine Repräsentanz der Bürgerinitiative "Pro Straßenbahn" und unter Verweis auf sein Eigentum mit zum Einwendungsschreiben des Einwenders 11M weitgehend wortgleichen Schreiben Einwendungen gegen die Lärmschutzplanung, die von ihm befürchteten Erschütterungen und Feinstaubbelastungen, bauzeitliche Beeinträchtigungen und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord erhoben. Er hat unter Verweis auf eine allerdings nicht vorgelegte Unterschriftenliste den Fortbestand der Straßenbahnlinie 9 gefordert. Außerdem hat er Entschädigungen für Grundstückswertverluste gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist das Anwesen des Einwenders verzeichnet. Für die Nordostseite ist für das 4. Obergeschoss, für die Westseite für das 2. bis 4. Obergeschoss ein Anspruch auf den aktiven Lärmschutz ergänzenden passiven Lärmschutz ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4. Das von den Einwendern aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1.

Entschädigungsfragen für jenen Planungsaspekt sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern freihändig oder im öffentlich-rechtlichen Entschädigungsverfahren zu klären. Das Eisenbahn-Bundesamt geht ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses nicht davon aus, dass der Einwender Eigentümer des Grundstückes ist.

Einwender 15M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 16M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung im Jahre 2008 gegen die vorhabensbedingten Verkehrslärmimmissionen, den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und baubedingte Beeinträchtigungen gewandt. Sie haben Entschädigungen wegen befürchteter Grundstückswertverluste sowie mietminderungsbedingter Mietausfälle gefordert.

Die Einwender haben sich aus Anlass der 2. Planänderung unter Verweis auf Seite 111 des Erläuterungsberichtes gegen die Anlegung einer Baustellenzufahrt über das schräg gegenüber ihrem Grundstück liegende Flurstück gewandt. Man befürchte Lärm- und Staubbelastigungen sowie Straßenbeschädigungen und -verschmutzungen und die Erhebung von Anliegerbeiträgen nach erforderlicher Sanierung der Straße.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im

Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen auf der Südostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Die Einwendungen zur Baustellenzufahrt werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Baustellenzufahrt bereits Gegenstand der Ursprungsplanung war. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Ergänzend wird auf den Punkt B.4.5.4, die Straßenbaulastträgerverpflichtungen der Stadt Markkleeberg nach § 9 SächsStrG sowie auf § 17 SächsStrG verwiesen.

Einwender 17M bis 18M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 19M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung mit zum Schreiben der Einwender 12M im Wesentlichen wortgleichen Schreiben Einwendungen erhoben.

Entscheidung: Soweit den Entscheidungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Zur Begründung wird zunächst auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 12M verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen

Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermerkt. Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 20M: Die Einwender haben sich gegen baubedingte Beeinträchtigungen, den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und die Verkehrslärmimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Süd- und Westseite des 2. Obergeschosses sowie die Westseite des 1. Obergeschosses des der Bahn am nächsten liegende Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 21M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung gegen baubedingte Belastungen, den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord, den befürchteten Wegfall der Straßenbahnlinie 9 und die Verkehrslärmimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und be-

triebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwenderin die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermerkt.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 22M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen baubedingte Beeinträchtigungen, die Verkehrslärmimmissionen und die aus ihrer Sicht defizitäre Lärmschutzplanung sowie gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt. Sie haben unzumutbare Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen befürchtet. Sie haben Mietminderungen und Grundstückswerteinbußen befürchtet und Entschädigungsregelungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und triebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermerkt.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4. Das von den Einwendern aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Einwender 23M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 24M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen als unzureichend kritisiert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung sind für die Ost- und Nordseite des 2. Geschosses und die Ostseite des 1. Geschosses ein Anspruch auf den aktiven Lärmschutz ergänzenden passiven Lärmschutz ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 25M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 26M: Die Einwender haben mit gesonderten, aber inhaltlich übereinstimmenden Schreiben unter Verweis auf die Repräsentanz der Bürgerinitiative "Lärmschutz" Einwendungen erhoben. Der Inhalt entspricht im Wesentlichen - unter teilweiser Wortgleichheit - den Schreiben der Einwender 11M und 12M.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender 11M und 12M wird verwiesen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen vermerkt.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 27M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung Einwendungen erhoben, die inhaltlich und wörtlich weitgehend den Einwendungen des Einwenders 11M entsprechen.

chen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 11M wird verwiesen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders für die Westseite des 3. Geschosses ein Anspruch auf den aktiven Lärmschutz ergänzenden passiven Lärmschutz ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 28M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung mit im Wesentlichen zum Schreiben der Einwender 11M und 12M inhaltsgleichem Schreiben geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender 11M und 12M wird verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) ist für das Gebäude der Einwenderin für die Nord- und Ostseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses ein Anspruch auf den aktiven Lärmschutz ergänzenden passiven Lärmschutz ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 29M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die erwarteten Verkehrslärmimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Für das Gebäude der Einwender ist im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 30M: Siehe Einwender 29M.

Einwender 31M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung mit im Wesentlichen zum Schreiben des Einwenders 12M inhaltsgleichem Schreiben sowie unter zusätzli-

cher Argumentation gegen die damalige Lärmschutzplanung (2 m hohe Wand westlich und 3 m hohe Wand östlich der Trasse) gegen die planbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen, baubedingte Beeinträchtigungen und den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 12M wird verwiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Die geänderte Planung sieht eine 4 m hohe und damit die östliche Wand noch überragende Lärmschutzwand in Richtung des Grundstückes des Einwenders vor.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) ist für das Gebäude des Einwenders für die Ostseite des 2. Geschosses und die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses ein Anspruch auf den aktiven Lärmschutz ergänzenden passiven Lärmschutz ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 32M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die Verkehrslärmimmissionen und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung wird für das Gebäude der Einwender die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 33M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und hinsichtlich seiner immissionsschutzrechtlichen Beurteilung unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

In der im Jahre 2010 zur Auslegung gelangten schalltechnischen Untersuchung für den Umleitungsverkehr auf der Strecke 6379 ist für das Gebäude der Einwenderin ein Anspruch auf Entschädigung für Aufwendungen für passiven Lärmschutz festgestellt worden - vgl. Punkt A.4.4 k).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 34M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung gegen die bau- und betriebsbedingten Lärm-, Erschütterungs- und Staubimmissionen auf ihr Grundstück gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis

B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung wird für das Anwesen der Einwender die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 35M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung insbesondere gegen die bau- und betriebsbedingten Lärm-, Erschütterungs- und Staubimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, alle drei Geschosse des Gebäudes des Einwenders in die erschütterungstechnischen Nachprüfungen einzubeziehen und dabei zu beachten, dass es in dem Gebäude Holzbalkendecken gibt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Soweit der Einwender auf § 47a BImSchG Bezug nimmt, wird auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 3M verwiesen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses sowie die Süd- und Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Auch in Ansehung des umfangreichen schriftlichen Vortrages des Einwenders und der Erörterungsinhalte bestehen über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen und die sich aus den immissionsschutzbezogenen Punkten B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4 ergebenden Auflagen keine darüber hinausgehenden Ansprüche.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko des Einwenders gestellt.

Einwender 36M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung Einwendungen gegen

die Lärmschutzplanung erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der betriebsbedingten Lärmimmissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Im Anhang 4.3.1 der schalltechnischen Untersuchung (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) ist die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude der Einwender ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 37M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord, die von ihm befürchtete Einstellung der Straßenbahnlinie 9 und die aus seiner Sicht ungenügende Lärmschutzplanung gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.1 der schalltechnischen Untersuchung (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) ist die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude der Einwender ausgewiesen.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 38M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept als ungenügend kritisiert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die entsprechenden Entscheidungen einschließlich Begründungen befinden unter Punkt B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 39M: Der Einwender hat die Ursprungsplanung hinsichtlich des Lärm- und Erschütterungsschutzkonzeptes kritisiert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die entsprechenden Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der der bau- und betriebsbedingten Immissionen ergeben sich aus den Punkten B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses sowie die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 40M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt. Er hat Entschädigungen für befürchtete Mietminderungen und Grundstücksentwertungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und be-

triebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Süd- und Ostseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko des Einwenders gestellt.

Einwender 41M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die von ihnen befürchtete Einstellung der Straßenbahnlinie 9 und gegen die planbedingten Verkehrslärmimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 42M: Für den Einwender hat dessen anwaltlicher Vertreter sowohl zur Ursprungsplanung als auch zur 1. Planänderung Einwendungen erhoben. Sie richten sich im Wesentlichen gegen die prognostizierten Verkehrslärmimmissionen, die aus Sicht des Einwenders ungenügende Lärmschutzplanung, bauzeitliche Beeinträchtigungen einschließlich der geplanten bauzeitlichen Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes als Baustelleneinrichtungsfläche einschließlich Zuwegung und gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord. Der Einwender hat außerdem in einem eigenen Schreiben unter anderem eine alternative Führung der Trasse der Strecken 6362 und 6377 von Leipzig-Connewitz im Wesentlichen östlich an der Bundesstraße B2 entlang vorgeschlagen. Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens wird auf die Schriftsätze verwiesen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Auch die Behauptung des anwaltlichen Vertreters des Einwenders auf Seite 2 des Schriftsatzes vom 28.05.2009, der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig, der den Bedarf am Haltepunkt ausweise, beruhe seinerseits nicht auf einer tragenden Bedarfsermittlung und dürfe deshalb nicht herangezogen werden, muss zurückgewiesen werden. Sie ist zum einen nicht näher begründet und zum anderen nicht mit Kriterien für die formulierte Anforderung des "Tragens" versehen.

Dem Einwender stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg

Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 4. Obergeschoss auf der Nordostseite und für das 2. (teilweise) bis 4. Obergeschoss auf der Westseite des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1. Der Alternativtrassenvorschlag des Einwenders bedarf keiner näheren Untersuchung auf seine Vorzugswürdigkeit. Er scheidet bereits wegen der völligen, auf der Trassenverlagerung in weitgehend unbewohnte und von den bisher durch die Trasse erschlossenen Gebieten baulich und naturräumlich abgeriegelten Gebiete beruhenden Ungeeignetheit für die Planungszielerreichung aus.

Einwender 43M: Die Einwenderin hat sowohl zur Ursprungsplanung als auch zur 1. Planänderung die Vorstellungen der Vorhabensträgerin zum Bauablauf und das auf diesen fußende Umleitungskonzept einschließlich der Sperrung der Rathausstraße für den Neubau der dortigen Eisenbahnüberführung kritisiert. Man befürchte als Folge der erwarteten Erreichbarkeits- und Attraktivitätsdefizite massive Umsatzeinbußen, Arbeitsplatzverluste und Existenzgefährdungen bzw. -vernichtungen. Der Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehr unter der Überführung hindurch müsse wochentäglich aufrechterhalten werden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Unzumutbare Zustände im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Rathausstraße werden nicht eintreten. Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf unveränderten Bestand einer als vorteilhaft empfundenen Einbindung in das öffentliche Straßen- und Wegenetz, solange die bestehende Verbindung eines Grundstückes mit demselben und damit dessen grundsätzliche Erreichbarkeit nicht dauerhaft und vollständig beseitigt wird.

Die im Zuge der 2. Planänderung erfolgten Änderungen der Bauablaufkonzeption und des Umleitungskonzeptes sieht vor, die Rathausstraße unter der Überführung zumindest für Fußgängerverkehr weitgehend passierbar zu halten. Der Kraftfahrzeugverkehr bis zur Rathausstraße und den dortigen Geschäften wird auch bauzeitlich - mit den sich aus den Umleitungen für den Fall des Bedarfes der Unterquerung der Eisenbahnüberführung Rathausstraße ergebenden Mehrwegaufwendungen - grundsätzlich möglich bleiben. Im Übrigen wird auf die Punkte B.4.8 und B.4.10 verwiesen.

Rechtliche Grundlagen für Entschädigungsansprüche bestehen vorliegend nicht.

Einwender 44M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung gegen die von ihr befürchtete Einstellung der Straßenbahnlinie 9 und gegen die vorhabensbedingten Lärm-

immissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwenderin unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 45M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 46M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung ebenfalls gegen die vorhabensbedingten Lärmimmissionen und die Lärmschutzplanung gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordwestseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 47M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung unzumutbare bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gerügt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 1. Geschosses sowie die Nord- und Westseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 48M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung im Wesentlichen unzumutbare bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie ein Ungenügen der diesbezüglich geplanten Minderungsmaßnahmen gerügt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Einwender stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 49M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung unter Verweis auf die Argumente der Einwenderin 13M gegen den Haltepunkt Markkleeberg Nord und gegen bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen sowie gegen die bauzeitliche Inanspruchnahme einer Teilfläche ihres Grundstückes gewandt. Sie hat außerdem - neben der Entschädigung für die unmittelbare Inanspruchnahme - eine Entschädigung für die mittelbaren Beeinträchtigungen ihres Grundstückes gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Zusätzlich wird auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwenderin 13M verwiesen.

Der Einwenderin stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen an der Ostseite des 2. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1. Die diesbezügliche Forderung wird zurückgewiesen.

Entschädigungsfragen für die unmittelbare Inanspruchnahme sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern freihändig oder im öffentlich-rechtlichen Entschädigungsverfahren zu klären.

Für eine Entschädigung für die mittelbaren Beeinträchtigungen besteht jenseits der Entschädigung für die Aufwendungen zur Gewährleistung erforderlichen passiven Lärmschutzes kein Rechtsgrund.

Einwender 50M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Verkehrslärm und die von ihm befürchtete Einstellung der Straßenbahnlinie 9 gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 51M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung gegen Baulärm, betriebsbedingte Lärm-, Erschütterungs- und Feinstaubimmissionen sowie den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt. Sie haben Entschädigungsforderungen für bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen erhoben. Das Schreiben zur 1. Planänderung entspricht inhaltlich weitgehend dem Schreiben des Einwenders 11M.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus.

Einwender 52M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung im Wesentlichen unter Verwendung der von den Einwendern 12M vorgetragenen Argumente gegen die planbedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt. Sie hat außerdem den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord abgelehnt. Darüber hinaus hat sie unter Verweis auf ihr Bedürfnis an einem Erhalt der vorhandenen Bahndambegrünung detaillierte Information zu geplanten Gehölzentfernungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost-, Nord- und Südseite des 3. Geschosses und für die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Für die Gehölzentrfernungen am nicht in ihrem Eigentum stehenden Bahndamm gilt, dass die Einwenderin insoweit keine in Abwägung gegenüber der Planrechtfertigung der Maßnahmen schutzwürdigen privaten Belange geltend macht.

Einwender 53M und 54M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 55M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die schalltechnische und erschütterungstechnische Untersuchung, die diesbezüglichen Vorhabensauswirkungen und geplanten Minderungsmaßnahmen und gegen bauzeitliche Beeinträchtigungen gewandt. Im Hinblick auf befürchtete Mietminderungen haben sie Entschädigungsforderungen erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Den Einwendern stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 3. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Das von den Einwendern aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit

in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Einwender 56M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die Lärm- und Erschütterungsimmissionen und die diesbezüglich geplanten Minderungsmaßnahmen gewandt. Sie haben mitgeteilt, Mitglieder der Bürgerinitiative Lärmschutz im Markkleeberg zu sein.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 57M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die Lärmimmissionen und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 58M und 59M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 60M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung unter im Wesentlichen dem Vortrag des Einwenders 12M entsprechender Argumentation gegen die bau- und betriebsbedingten Lärm-, Erschütterungs- und Feinstaubimmissionen gewandt. Sie hat außerdem Einwendungen gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Zusätzlich wird auf die Entscheidungen zu den Einwendungen der Einwender 11M und 12M verwiesen.

Der Einwenderin stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses (teilweise) sowie für das 3. Geschoss des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 61M: Die Einwenderin hat sich zur 1. Planänderung mit im Wesentlichen dem Vortrag der Einwenderin 5M gleichendem Vortrag gegen die bau- und betriebsbedingten Immissionen gewandt und Forderungen im Zusammenhang mit der vorhandenen Natursteinmauer zur Abfangung der Bahndammböschung erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Zusätzlich wird auf die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 5M verwiesen.

Der Einwenderin stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 3. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 62M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie gegen bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Den Einwendern stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses sowie für die Ostseite des 2. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 63M: Der Einwender hatte unter Bezugnahme auf seine Repräsentanz der Bürgerinitiative "Lärmschutz" bereits im Jahre 2008 zur Ursprungsplanung vorgetragen. Das Schreiben ist überwiegend wortgleich zu den Schreiben der Einwender 8M und 12M. Der Einwender hat zur 1. Planänderung mit weitgehend gleichlautendem Schreiben wie Einwender 13M auch unter Bezug auf sein Grundeigentum Einwendungen erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender 8M, 12M und 13M wird verwiesen.

Einwender 64M: Die Einwenderin hat zur 1. Planänderung mit weitgehend gleichlautendem Schreiben wie Einwender 13M auch unter Bezug auf ihr Grundeigentum Einwendungen erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 13M wird verwiesen.

Einwender 65M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung gegen die betriebsbedingten Lärm- und Staubimmissionen gewandt. Sie hat außerdem die zumindest teilweise Transparenzausbildung der geplanten Lärmschutzwand im Interesse der Verschattungsvermeidung sowie einen Verzicht auf die Entfernung der aus ihrer Sicht

Lärm- und Staubimmissionen vom Grundstück abhaltenden Gehölze auf der Bahndammböschung gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.3.

Der Einwenderin stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 3. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die Forderung nach transparenter Ausbildung der Lärmschutzwände wird unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen unzulässigen Reflexionen zurückgewiesen - siehe Punkt B.4.10 (Stellungnahme der Stadt Leipzig).

Für die Gehölzentfernungen am nicht in ihrem Eigentum stehenden Bahndamm gilt, dass die Einwenderin insoweit keine in Abwägung gegenüber der Planrechtfertigung der Maßnahmen schutzwürdigen privaten Belange geltend macht.

Einwender 66M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 67M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung im eigenen Namen und im Namen der Bürgerinitiative Lärmschutz gegen die betriebsbedingten Lärmimmissionen gewandt und eine Verbesserung der Lärmschutzplanung gefordert.

Im Erörterungstermin hat die Einwenderin auch Einwendungen in Bezug auf Erschütterungsimmissionen vorgetragen

Entscheidung: Die Einwendungen in Bezug auf Erschütterungsimmissionen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da diese nach Ablauf der Einwendungsfristen erhoben wurden. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Im Übrigen werden die Einwendungen, soweit ihnen nicht entsprochen wird, zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärm-

schutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordwestseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 68M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung mit dem Argument, weiter die aus ihrer Sicht als Vorhabensfolge zur Einstellung anstehende Straßenbahnlinie 9 nutzen zu wollen, gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord ausgesprochen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig).

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Einwender 69M: Die Einwender haben sich gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg und die Grundinanspruchnahme sowie gegen bau- und betriebsbedingte Lärmimmissionen gewandt. Sie haben eine höhere Lärmschutzwand gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Lärmschutzwand ist statt mit 2 m Höhe nunmehr mit 4 m Höhe geplant. Die diesbezügliche Forderung hat sich damit erledigt.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative

von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1. Die diesbezügliche Forderung wird zurückgewiesen.

Einwender 70M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die betriebsbedingten Lärmimmissionen und - unter Verweis auf die aus ihrer Sicht ausreichende Straßenbahnlinie 9 - den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 71M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen die betriebsbedingten Lärmimmissionen gewandt. Außerdem sei man auf die Straßenbahnlinie 9 angewiesen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 72M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 73M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung Nachbesserungen der Lärmschutzplanung gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 74M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen die Planung insgesamt gewandt und unzumutbare Lärm- und Erschütterungsimmissionen gerügt.

Der Einwender hat sich außerdem zur 2. Planänderung unter Bezugnahme auf Seite 111 des geänderten Erläuterungsberichtes und unter Rüge unzumutbarer baubedingter Immissionen und der Äußerung der Befürchtung einer Straßenzustandsverschlechterung und seiner späteren Heranziehung zur Zahlung von Straßenausbaubeiträgen gegen die bereits seit Verfahrensbeginn geplante Baustellenzufahrt von der Leipziger Straße aus über das südlich seines Grundstückes gelegene Flurstück gewandt.

Entscheidung: Die Einwendungen zur 2. Planänderung werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG

präkludiert, da die Baustraße schon Bestandteil der Ursprungsplanung war. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Im Übrigen werden die Einwendungen, soweit ihnen nicht entsprochen wird, zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord- und Südseite des 3. Geschosses und die Südseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 75M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 8M wird verwiesen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 76M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung gegen bau- und betriebsbedingte Lärm-, Erschütterungsimmissionen sowie gegen betriebsbedingte Sekundärluftschall- und Feinstaubimmissionen gewandt. Sie haben den Verzicht auf den Haltepunkt Markkleeberg Nord sowie Entschädigungen für Grundstückswertverluste und baubedingte Beeinträchtigungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Hal-

tepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Den Einwendern stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 3. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus.

Einwender 77M bis 79M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 80M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept in Bezug auf seine Wirksamkeit für den Bereich westlich der Bahntrasse nördlich der Breitscheidstraße kritisiert. Die mit 2 m Höhe geplante Lärmschutzwand solle auf 3 m erhöht und nach Norden verlängert werden.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 81M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung wie Einwender 80M und zur 1. Planänderung wie Einwender 11M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwender 11M und 80M wird verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 82M: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 80M wird verwiesen.

Einwender 83M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 8M wird verwiesen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord- und Südseite des 4. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 84M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 8M wird verwiesen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 2. (teilweise) bis 4. Geschosses sowie für die Nordostseite des 4. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 85M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 86M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung gefordert, die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße um den Überbau für das Gleis der Strecke 6379 zu erweitern und den Lärmschutz zu verbessern.

Entscheidung: Die Vorhabensträgerin hat dies in der 1. Planänderung getan. Die Einwendung ist damit erledigt.

Einwender 87M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung gefordert, die Bautechnologie der Eisenbahnüberführungen im Interesse der Minimierung von Straßensperrzeiten

durch Einschieben von vorgefertigten Brücken zu ändern.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Private Belange des Einwenders erzwingen vorliegend keinen Technologiewechsel. Darüber hinaus wird auf den Punkt B.4.8 verweisen.

Einwender 88M: Die Einwenderin, eine Grundstücksverwaltungsgesellschaft, hat unter Vorlage von Eigentümerlisten und Kopien der Verwaltungsvollmachten zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung Einwendungen erhoben. Sie beziehen sich auf die Lärm- und Erschütterungsimmissionen sowie baubedingte Beeinträchtigungen. Die Vorhabensträgerin sei verpflichtet, durch das Vorhaben bedingte Mietausfälle zu entschädigen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Das im ersten Einwendungsschreiben benannte Objekt Mittelstraße 4 ist im Schreiben zur 1. Planänderung nicht mehr benannt worden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass sich dieses Gebäude nicht mehr in der Verwaltung der Gesellschaft befindet.

Dem Eigentümer des Gebäudes Im Lumsch 3 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 2. Geschoss auf der Ostseite und das 3. Geschoss auf der Ost- und Südseite zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Dem Eigentümer des Gebäudes Dammstraße 12 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 3. Geschoss auf der Westseite und das 4. Geschoss auf der Süd-, West- und Nordseite zu. Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Für die Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 53, Breitscheidstraße 6 und Forststraße 7 ist im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1 und 2) der schalltechnischen Untersuchung unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden. Das gleiche gilt für die Gebäude Hauptstraße 64b, Hauptstraße 66 im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2 und 3) der schalltechnischen Untersuchung.

Für die Gebäude Rathausstraße 29 (Bahnhofsgebäude) besteht derzeit keine schutzwürdige Nutzung. Das Gebäude Hauptstraße 212 wird durch andere Gebäude voll-

ständig abgeschirmt.

Die Gebäude Hauptstraße 303 und 338 bis 348 sowie Am Park 2 bis 16 befinden sich außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffs. Auf eine Prognose konnte verzichtet werden, da es in Ansehung der Lage der Objekte ausgeschlossen ist, dass die erheblichen baulichen Eingriffe in die planbefangenen Strecken sich in Gestalt einer wesentlichen Änderung der Beurteilungswerte im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV auf die Objekte auswirken werden.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwenderin genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Eigentümer gestellt.

Einwender 89M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 90M: Die Einwender haben in ihrer Einwendung zur Ursprungsplanung unzureichende Schutzmaßnahmen für die Anlieger, Verschwendung von Steuergeldern und fehlende Entschädigungsregelungen für Grundstückseigentümer geltend gemacht.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 1. bis 3. Geschosses sowie für die Nord- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus.

Einwender 91M: Siehe Einwender 76M.

Einwender 92M: Die Einwender haben sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 8M wird verwiesen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die komplette Ostseite und die Nord- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 93M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie gegen betriebsbedingte Lärmimmissionen gewandt. Er wünsche den Erhalt der Straßenbahnlinie 9.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 94M und 95M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 96M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie gegen bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt. Sie haben Entschädigungen für Mietausfälle und Grundstückswertverluste gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses sowie die Ost- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Einwender 97M: Der Einwender verwaltet ein von verschiedenen Unternehmen genutztes Gebäude. Er hat sich zur 1. Planänderung geäußert. Die Unternehmen, unter ihnen eine Software-Firma, seien auf störungsfreie Umweltbedingungen angewiesen und würden unzumutbare Lärm- und Erschütterungsimmissionen befürchten. Man unter-

stütze die Argumente der Bürgerinitiativen Lärmschutz und Pro Straßenbahn.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Hinblick auf die in Rede stehende gewerbliche Nutzung des Gebäudes sind die Einwendungen schon deshalb unbegründet, da es sich um Ansprüche wegen nachtzeitlichen, nicht aber tagzeitlichen Grenzwertüberschreitungen handelt - die Tagzeitgrenzwerte also eingehalten werden. Der Vortrag zur Software-Firma ist zum einen zu unsubstantiiert, um weitergehende Ansprüche zu begründen. Zum anderen ist das Unternehmen mit seiner Nutzung gleichsam in die bestehende Vorbelastung hineingetreten. Es ist also von einer grundsätzlichen Verkraftbarkeit der Auswirkungen des Eisenbahnbetriebes auszugehen.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 98M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung das Fehlen einer Lärmschutzwand im Bereich ihres Grundstückes gerügt. Sie haben außerdem unzumutbaren baubedingten Lärm und die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs

kehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Südostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 99M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt. Sie haben eine Vergrößerung der Lärmschutzwandhöhe, zugleich deren Transparenzausbildung bzw. eine Einbeziehung in die Gestaltungsplanung, Entschädigungen für befürchtete Grundstückswertverluste und Mietausfälle gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses sowie für die Nord-, Süd- und Ostseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die Forderung nach transparenter Ausbildung der Lärmschutzwände wird unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen unzulässigen Reflexionen zurückgewiesen - siehe Punkt B.4.10 (Stellungnahme der Stadt Leipzig).

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Einwender 100M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung gegen betriebsbedingte Lärmimmissionen sowie den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt. Sie befürchtet außerdem die Einstellung der Straßenbahnlinie 9.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Gebäude der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 101M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung gegen die aus seiner Sicht - auch nach Planänderung - defizitäre Lärmschutzplanung, gegen baubedingten Lärm und baubedingte Erschütterungen, eine erhöhte Feinstaubbelastung, gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und die in diesem Zusammenhang sowie im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Breitscheidstraße geplante bauzeitliche Inanspruchnahme einer Teilfläche seines Grundstückes gewandt. Er hat die Sicherung und Wiederherstellung der Baustelleneinrichtungsfläche, Beweissicherungen im Hinblick auf baubedingte Erschütterungen sowie Entschädigungen für die Inanspruchnahme selbst, für Grundstückszubehör, Erschütterungsschäden und wasserhaltungsbedingte Wasserschäden an Haus und Grundstück gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Zur Baustellensicherung, zur Beweissicherung und zur Einfriedung der Baustellenfläche hat sich die Vorhabensträgerin verpflichtet. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1. Entschädigungsfragen für jenen Planungsaspekt sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern freihändig oder im öffentlich-rechtlichen Entschädigungsverfahren zu klären.

Einwender 102M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und gegen eine Einstellung der Straßenbahnlinie 9 gewandt sowie Bedenken hinsichtlich der hinreichenden Barrierefreiheit der neu- bzw. umzubauenden Haltepunkte erhoben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig).

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Zu den Einwendungen in Bezug auf die vorgeworfene nicht ausreichende Berücksichtigung der Barrierefreiheit wird auf Punkt B.4.11 verwiesen.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Einwender 103M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord, das aus ihrer Sicht bestehende Defizit der Lärmschutzplanung und aus ästhetischen Erwägungen gegen Gehölzentfernungen auf der Bahndammböschung gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Südostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Ein Anspruch der Einwender gegen die Vorhabensträgerin auf Befriedigung ästhetischer Erwartungen durch Belassen des Bahndammböschungsbewuchses besteht nicht. Es wird auf die geplanten Ausgleichspflanzungen verwiesen.

Einwender 104M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung und zur 1. Planän-

derung gegen aus ihrer Sicht unzumutbare betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt. Zur 1. Planänderung haben sie ihre Einwendungen auf Entschädigungsforderung für befürchtete Mietausfälle, befürchtete Feinstaubbelastungen und Baulärm ausgedehnt. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Einwendungsschreiben einschließlich des vorgelegten Gutachtens verwiesen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. ,

Die Entschädigungsforderungen sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Sie hätten schon gegen die Ursprungsplanung erhoben werden können. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Sie hätten jedoch auch bei rechtzeitigem Vorbringen zurückgewiesen werden müssen, da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind. Somit scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwender gestellt.

Die Einwendungen gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord werden ebenfalls zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da der Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord bereits in der Ursprungsplanung enthalten war.

Die im Erörterungstermin erhobene Forderung der Einwender, das nach ihrer Ansicht trotz des Erlöschens der Baugenehmigung nach § 34 BauGB ein bebaubares Grundstück im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung und der Lärmschutzplanung als bebaut zu behandeln, wird zurückgewiesen. Sie ist weder rechtlich begründbar noch - im Hinblick auf eine Erfüllung der im Punkt B.4.5.1.2 dargelegten rechtlichen Anforderungen an die Entscheidungsfindung für das Lärmschutzkonzept sowie angesichts fehlender Detailinformationen über Flächenbebaubarkeiten aus bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Sicht - praktisch umsetzbar.

Für das zu Gewerbebezwecken genutzte Nebengebäude wurden eine schalltechnische

Nachuntersuchung sowie eine erschütterungstechnische Betroffenheitsabschätzung erstellt. Die schalltechnische Nachuntersuchung hat ergeben, dass am Nebengebäude bei Umsetzung der Aktivlärmschutzplanung die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Aufgrund des Abstandes von ca. 40 m zum nächsten Gleis, welches in seiner Lage nicht verändert wird, sind keine erheblichen Erschütterungseinwirkungen auf den Menschen zu erwarten. Eine Beeinträchtigung der Gebäudesubstanz ist ausgeschlossen.

Dem Eigentümer des Hauptgebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 105M: Der Einwender hat zur 1. Planänderung unter Hinweis auf die Kulturdenkmaleigenschaft seines mit Holzbalkendecken ausgestatteten Hauses und auf bereits bestehende betriebsbedingte Erschütterungen eine Erweiterung des in der erschütterungstechnischen Untersuchung ausgewiesenen Betroffenheitskorridors gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den betriebsbedingten Erschütterungen befinden sich unter B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Einwender 106M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 107M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die aus ihrer Sicht ungenügende Lärmschutzplanung und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für

den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 108M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung mit zwei Schreiben gegen die aus ihrer Sicht ungenügende Lärmschutzplanung (insbesondere keine Lärmschutzwand im Bereich ihres Gebäudes) und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt. Sie hat Erschütterungsschäden befürchtet und insoweit wie auch in Bezug auf befürchtete Gewerbemietausfälle Entschädigungsregelungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung den aktiven Lärmschutz ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost- und Südseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Bezüglich der Baustellenzufahrt ist die Einwenderin nicht in eigenen Rechten betroffen.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheidet Entschädigungen der von der Einwenderin genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwenderin gestellt.

Einwender 109M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 110M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und für den Erhalt der Straßenbahnlinie 9 ausgesprochen und zusätzliche Lärmbelastungen befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost- und Südseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Bezüglich der Baustellenzufahrt ist die Einwenderin nicht in eigenen Rechten betroffen.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheidet Entschädigungen der von der Einwenderin genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwenderin gestellt.

Einwender 109M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 110M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord und für den Erhalt der Straßenbahnlinie 9 ausgesprochen und zusätzliche Lärmbelastungen befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen dort nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 111M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung die Befürchtung unzumutbarer bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen geäußert und eine Erweiterung der diesbezüglichen Planung für Schutzvorkehrungen gefordert. Sie haben den Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt, eine zu geringe Berücksichtigung der Naturschutzbelange gerügt und Immissionsmessungen nach Bauabschluss gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärm-

schutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Süd-, Südost-, Ost- und Nordostseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Naturschutzbelange können die Einwender dem Vorhaben nicht als eigene Belange entgegenhalten.

Einwender 112M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert, unzumutbare baubedingte Beeinträchtigungen befürchtet und sich gegen den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 113M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert, unzumutbare baubedingte Beeinträchtigungen befürchtet, Entschädigungsfestlegungen im Hinblick auf befürchtete Grundstückswertverluste gefordert und sich gegen den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 114M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert sowie eine Zunahme betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen und Grundstückswertverluste befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 115M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert sowie eine Zunahme betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen und Grundstückswertverluste befürchtet. Zur 2. Planänderung haben sie sich gegen die auf Seite 111 des geänderten Erläuterungsberichtes erwähnte Baustellenzufahrt zum Bahndamm von der Leipziger Straße aus gewandt.

Entscheidung: Die Einwendungen gegen die Baustraßenanlage werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Baustraße schon Gegenstand der Ursprungsplanung war. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Im Übrigen werden die Einwendungen, soweit ihnen nicht entsprochen wird, zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Südostseite des 2. und 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 116M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert und sich gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg gewandt. Er hat unter Erhebung von Entschädigungsforderungen unzumutbare Lärm- und Erschütte-

rungsimmissionen sowie Grundstückswertverluste und Mietausfälle befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheidet Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4. Das von dem Einwender aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko des Einwenders gestellt.

Einwender 117M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept kritisiert und unzumutbare Lärm- und Erschütterungsmissionen sowie Grundstückswertverluste befürchtet.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Süd-, Ost- und Südostseite des 3. Geschosses sowie die Ost- und Südostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge unzumutbarer Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4. Das von der Einwenderin aufgeworfene Problem etwaiger Mietminderungen ist insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Einwenderin gestellt.

Einwender 118M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung den Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt, die Lärmschutzplanung als ungenügend gerügt und - erstmals zur 1. Planänderung - unter Verweis auf die Ausstattung ihres Gebäudes mit Holzbalkendecken Bedenken im Hinblick auf Erschütterungen geäußert.

Im Erörterungstermin hat die Einwenderin auf die Nichtberücksichtigung eines zu Wohnzwecken genutzten Nebengebäudes auf ihrem Grundstück hingewiesen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Im-

missionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Die Vorhabensträgerin hat für das Nebengebäude eine Beweissicherung im Hinblick auf baubedingte Erschütterungsschäden zugesagt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwenderin unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden. Gleiches gilt ausweislich der Nachuntersuchungsergebnisse auch für das Nebengebäude.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 119M: Der Einwender hat für sich und weitere in der unmittelbaren Nähe wohnende Betroffene zur Ursprungsplanung und zur 1. Planänderung jeweils aktiven Lärmschutz gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Einwender 120M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie gegen bau- und betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt und unter Äußerung der Befürchtung von Grundstückswertverlusten und Mietausfällen Entschädigungsregelungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge unzumutbarer Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der vom Einwender genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko des Einwenders gestellt.

Einwender 121M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung - auch unter Rüge eines Untersuchungsdefizits im Hinblick auf Feinstaubimmissionen - gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord, bau- und betriebsbedingte Lärm- sowie betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen gewandt und das Lärmschutzkonzept kritisiert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 122M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept als ungenügend kritisiert. Sie haben den Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt, im Zusammenhang mit demselben einen erhöhten Parkdruck in ihrem Wohngebiet befürchtet und Bedenken im Hinblick auf die ausreichende Straßenentwässerung unter den Eisenbahnüberführungen geäußert. Zur 1. Planänderung haben sie sich zusätzlich gegen bau- und betriebsbedingte Lärm- sowie betriebsbedingte Erschütterungs- und Feinstaubimmissionen gewandt und Entschädigungsregelungen gefordert. Sie haben in beiden Einwendungsschreiben Bezug auf die Einwendungen der Einwenderin 13M genommen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurück-

gewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost-, Nord- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Ein Anspruch auf Unverändertheit der straßenverkehrlichen und insbesondere der Parksituation in einem Stadtgebiet besteht nicht. Dafür, dass diesbezüglich unzumutbare Verhältnisse entstehen werden, bestehen keine Anhaltspunkte.

Die Straßenentwässerung auch unter den Eisenbahnüberführungen ist grundsätzlich Sache des Straßenbaulastträgers.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Es wird im Übrigen nach oben auf die Entscheidung zu den Einwendungen der Einwenderin 13M verwiesen.

Einwender 123M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 124M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord sowie gegen betriebsbedingte Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt und unzumutbare baubedingte Beeinträchtigungen befürchtet. Er hat Grundstückswertverluste befürchtet und Regelungen über die Verfahrensweise bei Grundstücks- bzw. Gebäudeschäden gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost- und Nordseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge unzumutbarer Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Haftung usw. wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Einwender 125M bis 127M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 128M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung unter Kritik am Lärmschutzkonzept gegen die betriebsbedingten Lärmimmissionen gewandt. Er hat Entschädigungsregelungen für befürchtete Grundstückswertverluste gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den betriebsbedingten Immissio-

nen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge unzumutbarer Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 129M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung durch den anwaltlichen Bevollmächtigten Kritik am Lärmschutzkonzept sowie die Befürchtung von erschütterungsbedingten Gebäudeschäden geäußert worden. Außerdem ist der Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt worden.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwenderin unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 130M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 131M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung Kritik am Lärmschutzkonzept geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen

Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 132M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung Kritik am Lärmschutzkonzept geäußert und erhöhte Erschütterungsimmissionen befürchtet. Sie haben die Befürchtung von Gesundheitsgefährdungen für sich und ihr Kind sowie von Gebäudebeschädigungen geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 133M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung Kritik am Lärmschutzkonzept geäußert und den Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt. Sie bevorzuge die Straßenbahn.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Süd- und Westseite des 2. Geschosses sowie für die Westseite des 1. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 134M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung Kritik am Lärmschutzkonzept geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 135M: Der Einwender hat sich gegen den erwarteten Baulärm gewandt und das Lärmschutzkonzept kritisiert - er fordere auf beiden Seiten der Trasse mindestens 3 m hohe Lärmschutzwände. Er hat die Frage nach Entschädigungsregelungen für bauerschütterungsbedingte Gebäudeschäden aufgeworfen und gerügt, dass - im Einwendungsschreiben aufgelistete - geschützte und in den Bäumen auf den Bahndammböschungen brütende Vogelarten nicht berücksichtigt worden seien.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Die auf die Höhe der Lärmschutzwände bezogene Forderung ist durch die 1. Planänderung erfüllt worden.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses des Gebäudes zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Haftung usw. wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Hinsichtlich der arten- bzw. habitatschutzrechtlichen Fragestellung, die der Einwender allerdings nicht als eigenen Belang aufwerfen kann, wird insbesondere auf die Punkte B.4.4.2.1 und B.4.4.3 verwiesen.

Einwender 136M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung sowie zur 1. Planänderung gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord, gegen bau- und betriebsbedingte Lärm- und Staubimmissionen sowie - unter der Befürchtung von Gebäudeschäden und Forderung von Entschädigungen - gegen baubedingte Erschütterungsimmissionen und gegen die bauzeitliche Inanspruchnahme einer Teilfläche seines Grundstückes als Baustelleneinrichtungsfläche und -zuwegung gewandt. Er hat Entschädigungen für die unmittelbare Grundinanspruchnahme einschließlich der Zerstörung von Grundstückszubehör sowie für von ihm befürchtete Wasserschäden an Haus und Grundstück als Folge bauzeitlicher Wasserhaltungen eine Entschädigung für mittelbare Beeinträchtigungen des Grundstückes gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen an der Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Die geplante Grundstücksinanspruchnahme ist mangels vorzugswürdiger Alternative von der Planrechtfertigung erfasst und verhältnismäßig - vgl. Punkt B.4.1. Entschädigungsfragen für jenen Planungsaspekt sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern freihändig oder im öffentlich-rechtlichen Entschädigungsverfahren zu klären.

Eine Beweissicherung hat die Vorhabensträgerin schriftlich zugesagt. Für eine Entschädigung für die mittelbaren Beeinträchtigungen besteht jenseits der Entschädigung für die Aufwendungen zur Gewährleistung erforderlichen passiven Lärmschutzes kein Rechtsgrund - siehe Punkt B.4.5.1.1.

Einwender 137M: Die Einwender haben sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen. Auf die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M und bezüglich des passiven Lärmschutzes auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 14M wird verwiesen.

Einwender 138M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung umfangreiche auf Kapazitätsüberlegungen beruhende Hinweise und Forderungen "für einen nachhaltigen Eisenbahnpersonen- sowie Güterverkehr" unterbreitet und den Bedarf für den Haltepunkt Markkleeberg Nord in Frage gestellt. Er hat die Erweiterung des Lärmschutzkonzeptes und aus Fahrgastkomforterwägungen die vollständige Transparentausbildung der Lärmschutzwände gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Die kapazitäts- und fahrgastkomfortbezogenen Überlegungen des Einwenders stellen nicht die Geltendmachung privater Belange dar. Es besteht insoweit keine Einwendungsbefugnis. Gleichwohl wird auf die diesbezüglich einschlägigen Punkte B.4.15 (Kapazität) und B.4.10 (Transparentausbildung der Lärmschutzwände) verwiesen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 139M: Die Einwenderin hat im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M und 11M vorgetragen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen der Einwender 8M und 11 M

und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 14M.

Einwender 140M: Der Einwender hat im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M und 11M vorgetragen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen der Einwender 8M und 11 M und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 14M.

Einwender 141M: Der Einwender hat eine Resolution an den Oberbürgermeister der Stadt Markkleeberg zur Kenntnis gegeben.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 140M.

Einwender 142M und 143M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 144M: Die Einwender haben sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Süd- und Ostseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 145M: Die Einwender haben im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 12M vorgetragen.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 12M.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 146M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Einwendung bei der Anhörungsbehörde am 27.06.2008, also nach Ablauf der Einwendungsfrist, eingegangen ist. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen, vgl. jedoch die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 147M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept gerügt und sich gegen die südlich seines Grundstückes geplante Baustellenzufahrt sowie den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt. Er hat eine Beweissicherung in Bezug auf von ihm befürchtete Gebäudeschäden sowie Grundsteuerkürzungen und Entschädigungen für Grundstückswertverluste gefordert. Zur 1. Planänderung hat der Einwender sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 11M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Ost- und Südseite des 2. und 3. Geschosses sowie die Ostseite des 1. Geschosses zu - vgl.

Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Bezüglich der Baustellenzufahrt ist der Einwender nicht in eigenen Rechten betroffen.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 148M: Die Einwenderin hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept (3 m Lärmschutzwand) gerügt und eine Erweiterung des Aktivschutzes sowie zusätzlichen passiven Lärmschutz gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

In der 1. Planänderung wurde der aktive Lärmschutz durch die Aufnahme der Maßnahme "Besonders überwachtetes Gleis" erhöht.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordwestseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Laut überarbeiteter schalltechnischer Untersuchung sind bei Umsetzung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen - mit der im Punkt B.4.5.1.3 dargestellten und die Einwenderin nicht betreffenden Ausnahme - keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte am Tag zu erwarten. Der gesetzliche Schutzanspruch eventueller Außenwohnbereiche wird daher erfüllt.

Einwender 149M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 150M: Die Einwenderin hat durch anwaltlich Bevollmächtigten zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept und eine Verletzung ihres Eigentums und Rechts auf körperliche Unversehrtheit gerügt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Der Eigentümerin des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordwestseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 151M und 152M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 153M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung allgemein gegen Schienenverkehrslärm gewandt und betont, auf die Straßenbahnlinie 9 angewiesen zu sein.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwenderin unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 154M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 155M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen bau- und betriebsbedingte Lärm-, Erschütterungs- und Luftschadstoffimmissionen und den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt. Die ihr Grundstück schützende Lärmschutzwand sei mit 2 m Höhe zu niedrig. Sie haben Entschädigungen für mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen und befürchtete Wertminderungen gefordert. Sie haben gleichgeartete Einwendungen - weitgehend wortgleich zum Einwendungsschreiben des Einwenders 11M - auch zur 1. Planänderung erhoben. Sie haben im Jahre

2009 außerdem eine vertragliche Entschädigungsregelung für die vorübergehende Inanspruchnahme der ihnen gehörenden Flurstücke als Baustelleneinrichtungsfläche gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Die Vorhabensträgerin hat eine Beweissicherung und Entschädigungsverhandlungen zur Grundinanspruchnahme zugesagt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Zusagen der Vorhabensträgerin für verbindlich erklärt - vgl. Punkt A.4.2 q).

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 156M: Die Einwender haben zur Ursprungsplanung die Befürchtung unzumutbarer Lärm- und Erschütterungsimmissionen, auch durch den Haltepunkt Markkleeberg Nord, geäußert und Maßnahmen zur Verhinderung einer Verschlechterung des bestehenden Zustandes gefordert. Sie haben die Befürchtung eines Grundstückswertverlustes geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte

prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine befürchtete Wertminderung von Grundeigentum durch mittelbare Grundstücksbeeinträchtigungen wird nicht als Folge von unzumutbaren Vorhabensauswirkungen eintreten - vgl. Punkte B.4.5.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4. Sie stellt jenseits dessen keine selbständige Abwägungsposition dar - siehe Punkt B.4.5.1.4.

Einwender 157M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 14M.

Einwender 158M bis 162M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 163M: Der Einwender hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 138M.

Einwender 164M und 165M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 166M: Der Einwender hat unter Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben der Einwenderin 188M zur 1. Planänderung die schall- und die erschütterungstechnische Untersuchung für die Strecken 6362 und 6377 kritisiert, eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes "Leipziger Auwald" gerügt und die Erforderlichkeit der Oberbauerneuerung zwischen Leipzig-Connewitz und Gaschwitz sowie der Komplett-erneuerung der Eisenbahnüberführung Zöbiger Straße in Frage gestellt. Er hat außerdem umfangreich gegen eine Führung von bauzeitlichem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 argumentiert. Zur 2. Planänderung hat er seine Einwendungen gegen eine Nutzung der Strecke 6379 bekräftigt, um die Rüge unzumutbarer Erschütterungsimmissionen erweitert und die Argumentation ergänzt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4 und bezüglich des Vogelschutzgebietes unter B.4.4.2.2.

Soweit der Einwender sich gegen den Verkehr auf der Strecke 6379 gewandt hat, wird auf den Punkt B.4.5.1.4 sowie auf die Entscheidung zu den Einwendungen der "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 167M: Die Einwenderin hat sich zur Ursprungsplanung unter Forderung von Überarbeitungen der Planung gegen von ihr befürchtete unzumutbare Lärm- und Erschütterungsimmissionen gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwenderin unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 168M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 169M: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, zu den Entscheidungen und Begründungen siehe Einwender 38M.

Einwender 170M: Die Einwender haben unter Äußerung der Befürchtung verlärmungsbedingter Grundstückswertverluste Erweiterungen der Lärmschutzplanung gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 171M und 172M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 173M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung eine Erweiterung der Aktivlärmschutzplanung sowie Aktivmaßnahmen zur Minderung betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen gefordert. Hinsichtlich der umfangreichen Argumentation wird auf das Einwendungsschreiben verwiesen. Gleiches gilt für die schriftliche Erwidern der Vorhabensträgerin.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 174M: Die Einwender haben sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 14 M.

Einwender 175M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung unter der Äußerung der Befürchtung der Einstellung der Straßenbahnlinie 9 gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des

Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Über die Einstellung der Straßenbahnlinie 9 hat weder die Vorhabensträgerin noch das Eisenbahn-Bundesamt zu entscheiden, sondern die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH in Erfüllung ihrer Verträge mit den Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs Stadt Leipzig und Landkreis Leipzig. Die Entscheidung ist dem Planfeststellungsverfahren mithin entzogen.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 176M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M und bezüglich des passiven Lärmschutzes die Entscheidungen zu den Einwendungen der Einwender 138M und 163M.

Einwender 177M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 178M: Die Einwender haben sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärm-

schutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die komplette Ostseite sowie die Nord- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 179M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen aus ihrer Sicht unzumutbare planbedingte Verkehrslärmimmissionen sowie gegen den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Einwendung bei der Anhörungsbehörde am 27.06.2008, also nach Ablauf der Einwendungsfrist, eingegangen ist. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist.

Sie wären aber ohnehin zurückzuweisen gewesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 180M: Die Einwender haben sich zur Ursprungsplanung gegen die betriebsbedingten Lärmimmissionen gewandt. Sie haben außerdem das Fehlen von An-

gaben über zur Verfügung stehenden Parkraum im Umfeld des geplanten Haltepunktes Markkleeberg Nord gerügt. Zur 1. Planänderung haben sich die Einwender weitgehend wortgleich wie Einwenderin 11M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Darüber hinaus liegt bereits wegen der Entfernung der Grundstücke des Einwenders vom Ort des Haltepunktes keine Berührtheit in schutzwürdigen eigenen Belangen vor. Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben oder Teilaspekte eines solchen, vorliegend für den Bau des Haltepunktes, ist auf private Einwendungen hin zu hinterfragen, wenn im Rahmen der fachplanungsrechtlichen Abwägungsentscheidung zugunsten des Vorhabens die unmittelbare (Flächeninanspruchnahme) oder mittelbare (insbesondere Immissionen) Beeinträchtigung privater Belange und damit das Interesse der Betroffenen an der Abwehr jener Beeinträchtigung zurückgestellt werden müsste. Dies ist für den Einwender nicht der Fall.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Ein Anspruch auf Unverändertheit der straßenverkehrlichen und insbesondere der Parksituation in einem Stadtgebiet besteht nicht. Dafür, dass diesbezüglich unzumutbare Verhältnisse entstehen werden, bestehen keine Anhaltspunkte.

Einwender 181M: Die Einwender haben für sich und ihre Kinder zur Ursprungsplanung unter Verweis auf das Vorhandensein eines Außenwohnbereiches und ihr auch berufsbedingtes Schlaf-, sonstiges Erholungs-, Konzentrations- und Ruhebedürfnis sowie auf die bestehende Lärmvorbelastung gegen das Vorhaben und dessen von diesem aus ihrer Sicht herrührende zusätzliche Lärmbelastung einschließlich des Bau- und des vom Haltepunkt Markkleeberg Nord herrührenden Lärms gewandt. Sie haben den Bedarf für den Haltepunkt in Frage gestellt. Sie haben erhöhte Feinstaub- und Erschütterungsimmissionen gerügt. Sowohl die baubedingte (Umleitungen) als auch die betriebsbedingte (Haltepunkt Markkleeberg Nord) Straßenverkehrszunahme mit der Folge einer Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie die Verschärfung der

Parkplatzsituation seien unzumutbar.

Die Einwender haben sich unter Lärm-/Klimaschutzgesichtspunkten gegen die Gehölzentfernungen auf den Bahndammböschungen gewandt.

Sie haben Entschädigungen für bau- und betriebsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen einschließlich Erschütterungsschäden, eine Erweiterung des Lärmschutzkonzeptes, das Abrücken einer geplanten Baustellenfläche von ihrem Grundstück, die Begrenzung von Nachtarbeit, ein Verkehrskonzept für die Bewältigung der Straßenverkehrsveränderungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Haltepunktes Markkleeberg Nord einschließlich verkehrsberuhigender Maßnahmen für ihre Straße und der Zurverfügungstellung von Anwohnerparkflächen sowie die Überwachung der Feinstaubbelastung gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost-, Nord- und Südseite des 3. Geschosses und die Ostseite des 2. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche - insbesondere wegen der Einhaltung der Tageszeitimmissionsgrenzwerte hinsichtlich des erwähnten Außenwohnbereiches - bestehen nicht.

Ein Anspruch auf Unverändertheit der straßenverkehrlichen und insbesondere der Parksituation in einem Stadtgebiet besteht nicht. Dafür, dass diesbezüglich unzumutbare Verhältnisse entstehen werden, bestehen keine Anhaltspunkte.

Die Kritik an den Gehölzentfernungen stellt nicht die Geltendmachung eigener schutzwürdiger Belange dar. Die von den Einwendern kritisierte Baustelleneinrichtungsfläche soll an das Grundstück der Einwender angrenzen. Sie ist hinzunehmen. Eine unmittelbare Grundinanspruchnahme ist nicht geplant. Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheidet Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus.

Einwender 182M: Die Einwender haben sich mit gesonderten, aber gleichlautenden Schreiben gegen die aus ihrer Sicht unzumutbaren betriebsbedingten Lärmimmissio-

nen sowie den Bau des Haltepunktes Markkleeberg Nord gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zur Planrechtfertigung für den Haltepunkt Markkleeberg Nord befinden sich unter B.4.1 und B.4.11 (Stellungnahme des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig) und bezüglich der bau- und betriebsbedingten Immissionen unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 183M: Der Einwender hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 184M: Die Einwenderin, eine Wohnungsbaugesellschaft, hat zu allen drei Planfassungen Einwendungen erhoben und zur Ursprungsplanung sowie zur 1. Planänderung Listen der aus ihrer Sicht planbetroffenen und in ihrem Eigentum stehenden Objekte übersandt.

Die Einwendungen richten sich sowohl gegen die geplanten Änderungen an den Strecken 6362, 6377 und 6379 als auch schlechthin gegen die weitere Nutzung - insbesondere für baubedingte Umleitungsverkehre - der letztgenannten Strecke.

Die Einwenderin hat unter Reklamierung eines Nichteintrittes der Präklusionswirkung gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG einen Mangel der Anstoßfunktion der Planunterlagen gerügt. Sie hat außerdem - unter anderem unter Verweis auf die beiden von der Stadt Markkleeberg im Jahre 2009 vorgelegten Gutachten der Müller-BBM GmbH zur schalltechnischen und erschütterungstechnischen Untersuchung - die Erwartung des planbedingten Eintrittes unzumutbarer betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen

sionen geäußert.

Zur schalltechnischen Untersuchung hat sie unter anderem ausgeführt, diese gehe zu Unrecht von identischen Betriebsprogrammen für heute sowie den Prognosehorizont 2020 aus.

Es fehlten außerdem Angaben über Außenwohnbereiche.

Die Einwenderin hat im Hinblick auf Erschütterungsimmissionen unter anderem Objekte benannt, die innerhalb des von der Vorhabensträgerin ausgewiesenen Betroffenheitskorridors liegen, auf die Ausstattung eines Teils jener Objekte mit Holzbalkendecken hingewiesen und - insbesondere für das ihr zufolge unter Denkmalschutz stehende Objekt Rathausstraße 26 - die Festlegung von Schutzmaßnahmen gefordert.

Die Einwenderin hat außerdem in allen drei Einwendungsschreiben die Befürchtung unzumutbarer baubedingter Belastungen für ihre Mieter durch Lärm- und Staubimmissionen geäußert und Entschädigungsfestlegungen wegen befürchteter Mietausfälle gefordert.

Die Einwenderin hat sich - in den ersten beiden Einwendungsschreiben unter Verweis auf die Objekte Nr. 4 bis 9 ihrer beiden insoweit identischen Objektlisten - Verkehr auf der Waldbahn und die von diesem herrührenden Lärmimmissionen gewandt.

Die Einwenderin hat sich zur 2. Planänderung außerdem - unter anderem unter Rüge der Fehlerhaftigkeit von Datengrundlagen - gegen das Umleitungskonzept und die Bauablaufkonzeption gewandt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Das im ersten Einwendungsschreiben benannte Objekt Hauptstraße 274 ist im Schreiben zur 1. Planänderung nicht mehr benannt worden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass sich dieses Gebäude nicht mehr in der Verwaltung der Gesellschaft befindet.

Dem Eigentümer des Gebäudes Friedrich-Ebert-Straße 7 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. Geschosses und für die Nord-, Ost- und Südseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j). Dem Eigentümer des Gebäudes Rathausstraße 26 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2 - dort irrtümlich als Friedrich-Ebert-Straße 26 ausgewiesen) der schalltechnischen Untersu-

chung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für das 4. Geschoss zu. Dem Eigentümer der Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 36, 37, 39, 44, 46, 52 und 54 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Friedrich-Ebert-Straße 38 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ost- und Südseite des 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer der Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 50, 57 und 59 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. und 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Friedrich-Ebert-Straße 56 stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Ostseite des 2. bis 4. Geschosses und für die Südseite des 4. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Rathausstraße 22 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord- und Südseite des 4. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Hauptstraße 164 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 4) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 2. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Straße des Aufbaus 35 und 37 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Straße des Aufbaus 39 und 41 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 2. und 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Straße des Aufbaus 43 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Südwestseite des 2. bis 4. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Straße des Aufbaus 45 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Süd-

westseite des 1. bis 4. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Hauptstraße 272 stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite des 2. und 3. Geschosses zu. Dem Eigentümer des Gebäudes Hauptstraße 272a stehen gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nordseite des 3. Geschosses und für die Süd- und Westseite des 1. bis 3. Geschosses zu. Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen Untersuchung ist für die Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 28 bis 34 unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden. Das Gleiche gilt gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung für das Gebäude Hauptstraße 10, gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 2) für die Gebäude Hauptstraße 31, 56, 58 und Rathausstraße 16, 18, 20, gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) für die Gebäude Hauptstraße 78a bis 78e, gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 4) für die Gebäude Hauptstraße 139 bis 153 sowie gemäß Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 6) für die Gebäude Hauptstraße 224 bis 238 und Straße des Aufbaus 20 bis 26.

Die Gebäude Hauptstraße 130 bis 134 (gewerblich genutztes Gelände) und die Gebäude Hauptstraße 28a, 280, 284 und 308 liegen außerhalb des erheblichen baulichen Eingriffes. Auf eine Prognose konnte verzichtet werden, da es in Ansehung der Lage der Objekte ausgeschlossen ist, dass die erheblichen baulichen Eingriffe in die planbefangenen Strecken sich in Gestalt einer wesentlichen Änderung der Beurteilungswerte im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV auf die Objekte auswirken werden.

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwenderin genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Eigentümer gestellt.

Den ausgelegten Planunterlagen mangelt es nicht an der hinreichenden Anstoßfunktion für das Erkennen der Planbetroffenheit in eigenen Belangen. Die Einwendungen der Einwenderin sprechen ohnehin für das Gegenteil.

Der von der Einwenderin in den Abschnitten B ihrer Einwendungsschriftsätze ausge-

fürten Ansicht, im Rahmen der Abwägung seien auch ihre "Chancen und Möglichkeiten, wenn diese sachlich erkennbar und bedeutsam sind", zu berücksichtigen, wird zurückgewiesen. Die Einwenderin hat jenseits dessen auch nicht vorgetragen, worin dieselben aus ihrer Sicht bestehen. Ihre in den Abschnitten A der Einwendungsschreiben gesondert umrissenen Interessen sind es nicht.

Soweit sich die Einwenderin zur 2. Planänderung gegen das Umleitungskonzept und die Bauablaufkonzeption gewandt hat, wird dies mangels eines auf die Abwehr der Beeinträchtigung eigener schutzwürdiger Belange gerichteten Vortrags zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf den Punkt B.4.8 verwiesen, in dem auch auf den insoweit gleichgearteten Vortrag der Stadt Markkleeberg eingegangen wird.

Die sinngemäße Kritik der Einwenderin an der Verwendung identischer Prognosebetriebsprogramme für die Lärmimmissionsberechnungen für Prognose-Null- und Prognose-Plan-Fall wird zurückgewiesen, da jene Vorgehensweise den einschlägigen rechtlichen Vorschriften entspricht - siehe den Eingang der Zugzahlen über den Faktor I und den daraus gebildeten weiteren Faktor D_1 im Abschnitt 5.3 der gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV anzuwendenden Schall 03 in deren Gleichungen (1) und (6) über die Emissions- und Immissions-, das heißt Beurteilungspegel. Diese gesetzlich vorgeschriebene Vorgehensweise hat zum Ziel, nur diejenigen Immissionspegelerhöhungen, die gerade durch den Umbau eines Verkehrsweges (insbesondere durch das Heranrücken an schutzwürdige Nutzungen) verursacht werden, in die Vorhabensbewertung einfließen zu lassen, nicht aber diejenigen Erhöhungen, die auch ohne einen Umbau allein als Folge etwaiger allgemeiner Verkehrszunahmen eintreten würden.

Soweit die Einwenderin das Fehlen von Angaben über Außenwohnbereiche gerügt hat, wird sie darauf verwiesen, dass laut schalltechnischer Untersuchung mit der Ausnahme zweier Gebäude im Schachtweg keine tagzeitlichen Immissionsgrenzwertüberschreitungen prognostiziert worden sind und nur diese zu Lärmschutzansprüchen für - lediglich tagzeitlich schutzwürdig zu nutzende - Außenwohnbereiche führen würden.

Soweit die Einwenderin sich gegen Verkehr auf der Strecke 6379 und den durch diesen ausgelösten Verkehrslärm gewandt hat, wird auf den Punkt B.4.5.1.4 sowie auf die Entscheidung zu den Einwendungen der "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes verwiesen. Hinsichtlich der Umleitungsverkehrslärmauswirkungen auf die von der Einwenderin benannten Objekte wird auf das diesbezügliche schalltechnische Gutachten der KSZ Ingenieurbüro GmbH Berlin, vom 22.03.2010 (Bericht Nr. 10-013-1), insbesondere die Abschnitte IV und V des Textteiles, verwiesen.

Einwender 185M: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung das Lärmschutzkonzept, die geplante Gehölzbeseitigung auf den Bahndammböschungen sowie aus seiner

Sicht ungenügende Informationen über die Gestaltung der Lärmschutzwände gerügt. Er hat die Befürchtung erschütterungsbedingter Gebäudeschäden geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen zu den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 3) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Ein über die Informationen der Planunterlagen hinausgehendes Informationsrecht des Einwenders hinsichtlich der Lärmschutzwandgestaltung besteht mangels Berührtheit individueller schutzwürdiger Belange nicht.

Einwender 186M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 187M: Der Einwender hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 11M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 11M.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 3) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 188M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 3M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 3M.

Soweit der Einwender sich gegen den Verkehr auf der Strecke 6379 gewandt hat, wird auf den Punkt B.4.5.1.4 sowie auf Entscheidung zu den Einwendungen der "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes verwiesen.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 2) der schalltechnischen

Untersuchung ist für das Anwesen der Einwender unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 189M: Der Einwender hat sich zur Ursprungsplanung unter Forderung einer verbesserten Lärmschutzplanung und der Transparentausbildung der Lärmschutzwände gegen betriebsbedingte Lärmimmissionen gewandt. Er hat Entschädigungsregelungen für von ihm befürchtete bau- und betriebsbedingte Grundstückswertverluste und Mietausfälle gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Entscheidungen einschließlich Begründungen den bau- und betriebsbedingten Immissionen befinden sich unter B.4.5.1.1 bis B.4.5.1.3 sowie B.4.5.2 bis B.4.5.4.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das Anwesen des Einwenders unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Eine transparente Ausbildung der Lärmschutzwände kommt unter dem Gesichtspunkt der damit verbundenen unzulässigen Reflexionen nicht in Betracht - siehe auch Punkt B.4.10 (Stellungnahme der Stadt Leipzig).

Da bei Umsetzung der Planung keine unzumutbaren mittelbaren Beeinträchtigungen der Grundstücksnutzung zu erwarten sind, scheiden Entschädigungen der von den Einwendern genannten Art aus. Etwaige Mietminderungen sind insoweit in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko des Einwenders gestellt.

Einwender 190M: Die Einwenderin hat sich im Wesentlichen wortgleich wie Einwender 8M geäußert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Dem Eigentümer des Gebäudes stehen gemäß Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen Untersuchung neben den aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen für die Nord-, Süd- und Ostseite des 3. Geschosses zu - vgl. Punkt A.4.4 j).

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender 191M: Die Einwenderin (Konsumgenossenschaft Leipzig eG) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Sie betreibt einen Verbrauchermarkt in der Markkleeberger Rathausstraße westlich des dortigen Bahnübergangs an der Strecke 6379. Sie rügt die bauzeitlichen, sperr- und umleitungsbedingten Erreichbarkeitserschwernisse, verstärkt durch die eisenbahnnumleitungsverkehrsbedingten Schließzeiten am genannten Bahnübergang. Sie befürchtet die Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Marktes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die gerügten Beeinträchtigungen bereits aus der Ursprungsplanung ersichtlich gewesen sind. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Es wird jedoch auf die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M hingewiesen. Die Einschränkungen der Erreichbarkeit für den Kraftfahrzeugverkehr sind zumutbar. Die zur Verfügung stehenden Umleitungsstrecken über Breitscheidstraße und Seenallee sind nicht überlang. Die Sperrungen der Rathausstraße am Bahnübergang werden nur für diejenigen Kraftfahrzeugnutzer relevant, deren Quelle oder Ziel im relativ begrenzten Gebiet zwischen der planbefangenen Bahntrasse, der Breitscheidstraße im Norden sowie der Koburger Straße - beide Bestandteil der Umleitungsstrecke - und der Strecke 6379 im Westen liegt und das durch die Umleitungsstrecke gerade relativ entfernungsarm an die westliche Rathausstraße, in welcher sich der Markt der Einwenderin befindet, angebunden sein wird.

Einwender 192M: Die Einwenderin (sapore - Kaffee & mehr) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Sie betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen der Einwender 43M und 191M.

Einwender 193M: Der Einwender (Rathaus-Apotheke) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Er betreibt eine Apotheke in der Markkleeberger Rathausstraße in der Nähe des Verbrauchermarktes der Einwenderin 191M.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl.

die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M und 191M.

Soweit der Einwender außerdem als Folge des Umleitungsverkehrs auf der Strecke 6379 Erschütterungsschäden am Gebäude sowie unter Verweis auf von ihm verwendete empfindliche Waagentchnik erschütterungsbedingte Geschäftsablaufstörungen befürchtet, ist er ebenfalls präkludiert. Der Umleitungsverkehr war schon in der Ursprungsplanung ersichtlich. Es wird jedoch auf Punkt B.4.5.2 hingewiesen. Die zweitgenannte Befürchtung ist spekulativ und nicht geeignet, Sicherungsmaßnahmen anzuordnen. Die Vorbelastung des Geschäftsstandortes durch das Bestehen und den Betrieb der Bahnstrecke sowie den vor dem Geschäft fließenden Kraftfahrzeug- und Straßenbahnverkehr ist insoweit Schutzanspruch mindernd zu berücksichtigen.

Einwender 194M: Die Einwenderin (Israelitische Religionsgemeinde zu Leipzig) hat durch anwaltlich Bevollmächtigte unter Verweis auf das Eigentum der Einwenderin am an eine Garagengemeinschaft verpachteten Flurstück aus Anlass der 2. Planänderung Einwendungen gegen die bauzeitliche Inanspruchnahme für eine Baustellenzufahrt und die dauerhafte Inanspruchnahme für eine Fluchtwegführung erhoben.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Inanspruchnahme des Flurstücks als Baustellenzuwegung bereits Inhalt der Ursprungsplanung gewesen ist. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren.

Der dargestellte Fluchtweg ist im Rahmen der 1. Planänderung im Jahre 2009 Teil der Planung geworden - siehe Blaudruck im Grunderwerbsverzeichnis sowie Seite 26 der Anlage 0 zur 1. Planänderung. Auch die diesbezügliche Einwendung ist also kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Einwender 195M: Die Einwender (abitare-Wohnambiente ...) haben erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, sind aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Sie betreiben ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 196M: Die Einwender (Blumen ... GbR) haben erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Sie betreiben ein Einzelhandelsgeschäft in der

Markkleeberger Mittelstraße unweit der Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M und 191M.

Einwender 197M und 198M: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender 199M: Der Einwender (Obst-Gemüse-Floristik) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Er betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M und 191M.

Einwender 200M: Die Einwenderin (HOLIDAY LAND Reiseagentur ...) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Sie betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 201M: Die Einwenderin (Süße Boutique & Geschenkservice) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Sie betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 202M: Der Einwender (Fleischerei ...) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Er betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Südstraße unweit der Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M und 191M.

Einwender 203M: Der Einwender (... Heimelektronik) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Er betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Hauptstraße unweit der Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 204M: Der Einwender (Augenoptiker ...) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Er betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 205M: Der Einwender (DEVK Versicherung ...) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben, ist aber auch Mitglied der Einwenderin 43M. Er betreibt eine Versicherungsagentur in der Markkleeberger Rathausstraße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M.

Einwender 206M: Der Einwender (My Extra Markkleeberg) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Er betreibt ein Einzelhandelsgeschäft in der Markkleeberger Rathausstraße in der Nähe des Verbrauchermarktes der Einwenderin 191M.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 191M.

Einwender 207M: Der Einwender (Innenblick) hat erstmals zur 2. Planänderung Einwendungen erhoben. Er betreibt ein Geschäft in der Markkleeberger Raschwitzer Straße östlich des Bahnhofes.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Sie sind präkludiert, vgl. die Entscheidungen zu den Einwendungen des Einwenders 43M und 191M.

Einwender L1T bis L6T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L07: Die Einwenderin, ein Immobilienverwaltungsunternehmen, hat zur Ursprungsplanung mit im Wesentlichen zum Schreiben der Einwender 8M wortgleichen Schreiben im Hinblick auf das von ihr verwaltete Grundstück in Markkleeberg für die Eigentümer des Grundstückes das Lärmschutzkonzept als ungenügend kritisiert, die Befürchtung unzumutbarer betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen geäußert und sich gegen den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt. Sie hat Entschädigungsregelungen für befürchtete Mietausfälle und Grundstückswertverluste gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 8M.

Im Anhang 4.3.1 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg West 1) der schalltechnischen

Untersuchung ist für das von der Einwenderin verwaltete Gebäude unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender L8T bis L12T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L13: Die Einwenderin, ein Immobilienverwaltungsunternehmen, hat zur Ursprungsplanung im Hinblick auf das von ihr verwaltete und zu Wohn- und Gewerbe-zwecken genutzte Grundstück in Markkleeberg für die Eigentümer und Mieter des Grundstückes unter Bezugnahme auf das Einwendungsschreiben der Einwenderin 13M das Lärmschutzkonzept als ungenügend kritisiert, sich gegen den Haltepunkt Markkleeberg Nord gewandt und Entschädigungsregelungen gefordert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen, vgl. die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 13M.

Im Anhang 4.3.2 (Untersuchungsabschnitt Markkleeberg Ost 1) der schalltechnischen Untersuchung ist für das von der Einwenderin verwaltete Gebäude unter Einbeziehung der geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen die vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte prognostiziert worden.

Weitergehende Ansprüche bestehen nicht.

Einwender L14T bis L26T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L27: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung Kritik an aus seiner Sicht mit der Umsetzung der Planung sowie der in Nichtangriffnahme von aus seiner Sicht gebotenen Baumaßnahmen verbundenen Kapazitätseinschränkungen und sonstigen Betriebserschwernissen geäußert.

Entscheidung: Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine planbedingte Beeinträchtigung in eigenen Belangen hat der Einwender nicht vorgetragen. Auf Punkt B.4.15 wird hingewiesen.

Einwender L28T: Der Einwender hat sich zur 1. Planänderung unter Vorlage einer Unterschriftenliste gegen die Lärmschutzplanung für den Bereich Leipzig-Connewitz gewandt. Er hat sinngemäß die Nichtberücksichtigung des 3. Geschosses des von ihm bewohnten Gebäudes und weiterer Gebäude gerügt. Außerdem hat er gefordert, die lärmimmissionschutzrechtliche Beurteilung der Planung an strengeren Maßstäben als an § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV auszurichten. Weiterhin hat er eine Lärmkartierung und eine Aktionsplanung nach §§ 47c und 47d BImSchG vor Er-

lass des Planfeststellungsbeschlusses sowie die Realisierung lärmabhängiger Trassenpreise für die verkehrliche Nutzung der umgebauten Eisenbahnstrecken gefordert.

Im Erörterungstermin hat der Einwender in Bezug auf die Bewohner des Riesenweges auch Sekundärluftschallimmissionen in Kellerräumen kritisiert.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Eine ergänzende schalltechnische Untersuchung auch für die dritten Geschosse der Gebäude hat ergeben, dass in Ermangelung einer wesentlichen Änderung der Beurteilungspegel im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Soweit der Einwender Sekundärluftschallimmissionen in Kellerräumen kritisiert hat, liegt eine nach Ablauf der Einwendungsfristen erhobene und deshalb gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG kraft Gesetzes ausgeschlossene Einwendung vor.

Darüber hinaus sind die Gebäude im Riesenweg ebenfalls Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung gewesen. In Ermangelung einer wesentlichen Änderung der Beurteilungspegel im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV besteht - wie für die anderen Gebäude (Hildeweg, Watestraße) - kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die Auffassung des Einwenders zur Lärmkartierung und Aktionsplanung nach § 47c und § 47d BImSchG ist rechtsirrig. Die genannten Instrumente richten sich nicht an die Vorhabensträgerin, sondern an das Eisenbahn-Bundesamt - jedoch nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Auf die Entscheidung zu den Einwendungen des Einwenders 3M wird verwiesen.

Die Trassenpreisgestaltung kann nicht in der Planfeststellung geregelt werden.

Einwender L29T bis L35T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L36T: Die Einwender haben zur 1. Planänderung die hinreichende Wirksamkeit der im Bereich des Gebäudes geplanten Lärmschutzwand in Zweifel gezogen.

Der Einwender hat im Erörterungstermin erstmals die Nichtberücksichtigung von im 3. Geschoss des Gebäudes gelegenen Wohnräumen gerügt.

Entscheidung: Die Einwendungen aus dem Erörterungstermin sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen.

Darüber hinaus werden die Einwendungen zurückgewiesen, da die schalltechnischen Untersuchung im Anhang 4.2.1 (Untersuchungsabschnitt Connewitz West) und eine

ergänzende schalltechnische Untersuchung für das dritte Geschoss ergeben haben, dass in Ermangelung einer wesentlichen Änderung der Beurteilungspegel im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Gleichwohl wird der Einwender von den Wirkungen der geplanten 3,5 m hohen Lärmschutzwand profitieren.

Einwender L37T bis L51T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L52: Der Einwender, ein Kleingartenverein, hat zur Ursprungsplanung Forderungen zur Konkretisierung der Planangaben für eine Stützwand am Weg zum östlichen Ende der geplanten Fußgängerbrücke am Bahnhof Leipzig-Connewitz, eine hinsichtlich der Details abgestimmte zaunweise Sicherung des Weges entlang der Stützwand in Richtung Kleingartenanlage sowie den Abschluss einer Entschädigungsvereinbarung im Hinblick auf die vorübergehende Inanspruchnahme von kleingärtnerisch genutzten Teilflächen gefordert.

Die Vertreterin des Einwenders hat im Erörterungstermin auf nach ihrer Kenntnis vorhandene Leitungen (Wasser, Elektroenergie) im Bereich der Zuwegung zur geplanten Fußgängerbrücke hingewiesen und den Ausbau der Zuwegung zur geplanten Fußgängerbrücke angeregt.

Entscheidung: Soweit den Einwendungen nicht entsprochen wird, werden sie zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat die Erfüllung der Forderungen in ihrer schriftlichen Erwiderung im Wesentlichen zugesagt und für die Grundinanspruchnahme außerdem eine Beweissicherung vor Beginn der Inanspruchnahme und die ordnungsgemäße Wiederherrichtung der Fläche vor Rückgabe angekündigt. Die Vorhabensträgerin hat auch die Beachtung der vorhandenen Leitungen zugesagt. Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt.

Hinsichtlich der im Erörterungstermin aufgeworfenen Frage eines über planbedingt erforderliche Maßnahmen hinausgehenden Ausbaues der Zuwegung zur geplanten Fußgängerbrücke wird auf die ähnlich gelagerte Forderung der Stadt Leipzig und die diesbezüglichen Entscheidung im Punkt B.4.8 verwiesen.

Einwender L53T: Siehe "Einwender Waldbahn" am Ende des vorliegenden Abschnittes.

Einwender L54T: Der Einwender hat durch anwaltlich Bevollmächtigten am letzten Tag der Einwendungsfrist zur 1. Planänderung ohne jegliche inhaltliche Eingrenzung "gegen das geplante Vorhaben Einwendungen" erhoben und um die Übersendung der

Planunterlagen an seine Kanzlei gebeten. Die Anhörungsbehörde hat dieser Bitte nicht entsprochen und auf den Ablauf der Einwendungsfrist hingewiesen. Der nicht ortsansässige Einwender selbst war über die Auslegung und das Ende der Einwendungsfrist mit Schreiben vom 23.04.2009 informiert worden.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Es liegt keine wirksame Erhebung von Einwendungen vor. Das Schreiben des Bevollmächtigten lässt in keiner Weise und damit nicht hinreichend Schlüsse auf den vom Einwender als beeinträchtigt erachteten schutzwürdigen Belang und die aus Sicht des Einwenders beeinträchtigenden Planungsaspekte erkennen.

Einwender L55: Der Einwender hat zur Ursprungsplanung die Betriebsprogrammprognosezahlen im Erläuterungsbericht als nicht nachvollziehbar sowie unter Unterbreitung von Alternativvorschlägen die aus seiner Sicht schlechte Erreichbarkeit der Bahnsteige des Bahnhofes Leipzig-Connewitz aus westlicher Richtung (Klemmstraße) gerügt. Er hat außerdem Fragen zum Schicksal von Gleisen der Strecken 6375 und 6377 nach Inbetriebnahme der 1. Ausbaustufe des ESTW Leipzig-Connewitz gestellt.

Entscheidung: Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Eine planbedingte Beeinträchtigung individueller schutzwürdiger Belange ist vom Einwender weder gerügt worden noch sonst ersichtlich.

Einwender L56T bis L59T: Siehe "Einwender Waldbahn".

Einwender Waldbahn: Die Einwender haben sich in großer Anzahl und größtenteils bereits mit anwaltlicher Hilfe am Verfahren beteiligt. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Einwendungsschreiben und anwaltlichen Schriftsätze verwiesen.

Entscheidung: Die Einwendungen von Einwendern, die sich gegen den Umleitungsverkehr auf der Waldbahn im Rahmen der 1. und 2. Planänderung erstmalig gewandt haben, werden zurückgewiesen, denn sie sind nach § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, da die Absicht der Führung von baubedingtem Umleitungsverkehr über die Strecke 6379 bereits der ursprünglichen Planung im Jahre 2008 zu entnehmen war und die Einwender sich hiergegen seinerzeit nicht gewandt haben. Einwendungen gegen den Plan sind nach Ablauf der Einwendungsfrist ausgeschlossen. § 18 a Nr. 7 Satz 1 AEG normiert eine materielle Verwirkungspräklusion, die sich nach Wortlaut sowie Sinn und Zweck der Regelung auch auf ein nachfolgendes gerichtliches Verfahren erstreckt, in dem sie folglich von Amts wegen zu beachten ist. Planänderungen eröffnen nicht die Möglichkeit, Einwendungen zu Sachverhalten zu erheben, die bereits in der Ursprungsplanung erkennbar waren. Soweit sich dieser Planfeststellungsbeschluss dennoch mit den Einwendungen beschäftigt, geschieht dies von Amts wegen, aber nicht mit dem Ziel, den präkludierten Ein-

wendern eine Klagemöglichkeit zu eröffnen.

Es wird im Hinblick auf Verkehrslärmimmissionen auf die Punkte B.4.5.1.1, B.4.5.1.2 und B.4.5.1.4, im Hinblick auf Erschütterungsimmissionen auf den Punkt B.4.5.2 sowie im Hinblick auf Luftschadstoffimmissionen auf den Punkt B.4.5.3 verwiesen. Soweit den Einwendungen dort nicht entsprochen wird, wären sie auch ohne Präklusion zurückzuweisen gewesen.

Soweit von vielen Einwendern in Bezug auf Verkehrslärmimmissionen spezifische persönliche Verhältnisse, insbesondere das Leben von Kindern im Haushalt, Krankheiten bzw. Krankheitsdispositionen oder ein berufsbedingt gesteigertes Erholungs- und Ruhebedürfnis, dargelegt worden sind, bieten diese Verhältnisse keine rechtliche Grundlage dafür, zu Lasten der Vorhabensträgerin ein höheres als das im Punkt B.4.5.1.4 dargelegte Schutzniveau anzuordnen.

Die ebenfalls von vielen Einwendern vertretene Auffassung, dass eine weitere eisenbahnverkehrliche Nutzung der Waldbahn angesichts der hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit zumindest eines Teiles der an der Strecke gelegenen Gebiete mit den Belangen von Natur und Landschaft nicht vereinbar sei, wäre ebenfalls zurückzuweisen gewesen, vgl. aber diesbezüglich Punkt B.4.4, dort insbesondere die Punkte B.4.4.2.1 bis B.4.4.2.3. Darüber hinaus können die Belange von Natur und Landschaft im vorliegenden Fall nicht von Einwendern als private Belange gegen das Vorhaben oder seine Auswirkungen ins Feld geführt werden.

Soweit viele Einwender unter Verweis auf die vor allem in den wärmeren Jahreszeiten hohe touristische Frequentierung des Bahnüberganges Equipagenweg, aber auch auf seine Bedeutung als Schulweg, zum einen die Unterbindung von Verkehr auf der Waldbahn und zum anderen den Bau einer Unterführung gefordert haben, wird auf den Punkt B.4.8, dort insbesondere auf die Ausführungen zum Vorbringen der Stadt Markkleeberg, verwiesen. Darüber hinaus können auch diese Belange nicht von Einwendern als private Belange gegen das Vorhaben oder seine Auswirkungen ins Feld geführt werden.

Das Vorgenannte gilt auch, soweit von vielen Einwendern im Interesse der Begründung eines auf schutzwürdigem Vertrauen fußenden Anspruches auf Unterlassung von Verkehr auf der Waldbahn sinngemäß vorgetragen worden ist, es habe ihnen eine - nicht zuletzt die Entscheidung für ihre Ansiedlung zumindest mitmotivierende - verbindliche Zusicherung der Einstellung des Eisenbahnverkehrs auf der Waldbahn vorgelegen. Das Eisenbahn-Bundesamt setzt sich im Punkt B.4.8 im Zusammenhang mit der Stellungnahme der Stadt Markkleeberg eingehend mit den schriftlichen Erklärungen der Vorhabensträgerin gegenüber Dritten zum Schicksal der Waldbahn auseinander.

Nach den im Anhörungsverfahren erlangten Kenntnissen ist eine verbindliche Zusicherung durch die Vorhabensträgerin weder abgegeben worden noch rechtlich möglich - siehe § 11 AEG.

Warum das Eisenbahn-Bundesamt den von vielen Einwendern unter umfangreicher Argumentation zur Eisenbahn- und konkreten Streckengeschichte erhobenen Einwand, die Waldbahn sei nicht planfestgestellt bzw. gewidmet und der auf ihr stattfindende Verkehr bzw. sie selbst sei mithin illegal, zurückweist wird im Punkt B.4.5.1.4 begründet.

Den von vielen Einwendern gestellten Antrag auf Einstellung des Anhörungsverfahrens sowie Abbruch der Erörterung ist durch Verfahrensfortsetzung entgegen getreten worden. Diese konkludente Ablehnung ist nicht zu bemängeln. Die zur Begründung herangezogenen "Verfahrensfehler" wurden im Zuge der 2. Planauslegung geheilt.

Soweit für die Einwender mit der Signatur "G" die Einsicht in die Verfahrensakten beantragt wurde, ist in Anwendung von § 72 Abs. 1 in Verbindung mit § 29 VwVfG (Gewährung von Akteneinsicht nach pflichtgemäßem Ermessen) die Möglichkeit der Einsichtnahme - mit der Ausnahme der Einsichtnahme in die Einwendungen nicht von den Rechtsanwälten vertretener Einwender einschließlich der diesbezüglichen schriftlichen Erwidern der Vorhabensträgerin - eingeräumt worden. Von ihr ist bisher nicht Gebrauch gemacht worden.

Soweit für die Einwender mit der Signatur "G" und durch mehrere andere Einwender eine Beiziehung von Akten anderer Verfahren, insbesondere von Akten der Stadt Markkleeberg über von dieser durchgeführte Bauleitplanverfahren, zum Zwecke der Akteneinsicht durch die Einwender beantragt worden ist, war dies abzulehnen. Zum einen kann aus § 29 VwVfG kein Anspruch auf Beiziehung von Akten anderer Behörden abgeleitet werden (vgl. Kopp/Ramsauer: VwVfG-Kommentar, 11. Aufl., Rn. 14 zu § 29). Zum anderen hat es der Vortrag der Einwender wie auch der Stadt Markkleeberg, die ihrerseits sinngemäß gerügt hat, durch Umleitungsverkehr über die Waldbahn in ihrer kommunalen Bauleitplanungshoheit beeinträchtigt zu werden, nicht erforderlich gemacht, die Stadt Markkleeberg um die Vorlage der Akten zu bitten. Die Stadt Markkleeberg hat die Akten im Übrigen nicht aus eigenem Entschluss zur Untermauerung ihres Vortrages vorgelegt. Soweit die Stadt Markkleeberg zur Frage der Zusicherung der Einstellung des Betriebes der Waldbahn sowie der Beeinträchtigung ihrer kommunalen Bauleitplanungshoheit vorgetragen hat, wird auf die Punkte B.4.8 und B.4.10 verwiesen.

B.5 Gesamt abwägung

Die vorgebrachten Hinweise, Anregungen und Bedenken der beteiligten Träger öffent-

licher Belange und sonstiger Stellen sowie von Betroffenen wurden ausgewertet, geprüft, abgewogen und es wurde darüber entschieden. Durch das Vorhaben werden in erheblichem Umfang schützenswerte öffentliche sowie private Belange berührt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist im Ergebnis der vorgenommenen Ermittlung berührter öffentlicher und privater Belange, der Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander zu der Auffassung gelangt, dass die gegen das Vorhaben bzw. einzelne Aspekte desselben vorgebrachten öffentlichen und privaten Belange jeweils für sich genommen nicht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegen. Auch die gegen das Vorhaben oder einzelne Aspekte derselben vorgebrachten öffentlichen und privaten Belange in ihrer Gesamtheit überwiegen nicht das öffentliche Interesse an der Vorhabensverwirklichung. Das Vorhaben wird keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben.

Die Streckenkapazität wird nur geringfügig verringert.

B.6 Sofortige Vollziehung

Für die Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden wurde gemäß Anlage zu § 1 BSWAG vordringlicher Bedarf gesetzlich festgestellt. Dieser Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist daher gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

Für den restlichen Teil wurde die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse angeordnet.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist geboten, weil die Abwägung der widerstreitenden Interessen ergibt, dass das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Durchführung des Vorhabens gegenüber den Interessen der Betroffenen am Fortbestand der unveränderten Verhältnisse bis zu einer denkbaren Ausschöpfung des Rechtswegs überwiegt. Nachfolgend wird im Einzelnen begründet, worin das besondere öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit besteht und warum die Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht abgewartet werden soll.

Die Netzergänzenden Maßnahmen, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, müssen zwingend durchgeführt werden, um die Inbetriebnahme und Netzeinbindung des City-Tunnels Leipzig termingerecht zu gewährleisten.

Der Planfeststellungsbeschluss für den City-Tunnel Leipzig ist bestandskräftig. Die Bauarbeiten zur Auffahrung des Tunnelbauwerks sind abgeschlossen. Für die Inbetriebnahme ist der 08.12.2013 vorgesehen. Um die Inbetriebnahme für den City-Tunnel Leipzig zu diesem Punkt zu gewährleisten, muss mit den Bauarbeiten für die Netzergänzenden Maßnahmen spätestens am 01.08.2011 begonnen werden.

Die Netzergänzenden Maßnahmen, die Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens sind, müssen unbedingt im Rahmen dieses Zeitplans in aufgenommen werden, damit die mit einem hohen Aufwand an öffentlichen Mitteln errichtete, für den Eisenbahnbetrieb im Knoten Leipzig hoch bedeutsame Infrastrukturmaßnahme "City-Tunnel Leipzig" termingerecht zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist deswegen sowohl im öffentlichen Interesse als auch im - mit dem öffentlichen Interesse weitgehend deckungsgleichen - überwiegenden Interesse der Vorhabensträgerin geboten.

Im Hinblick auf die vorstehend dargelegte Dringlichkeit kann ein etwaiges Rechtsbehelfsverfahren nicht abgewartet werden. Hierfür besteht auch keine Veranlassung, da in dem anhängigen Planfeststellungsverfahren zu den Netzergänzenden Maßnahmen keine Einwendungen vorgebracht wurden, die - selbst wenn man sie als berechtigt unterstellt - eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren nach sich ziehen würde (vgl. dazu VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 29.06.1994 - 10 S 2510/92 -, NVwZ 1995, 292, 293 unter Ziffer 2. b)).

Die wesentlichen Einwendungen von privater Seite, die im Planfeststellungsbeschluss ohnehin eingehend zu behandeln sind, beziehen sich auf das Lärmschutzkonzept der Vorhabensträgerin. Selbst wenn diese Einwendungen berechtigt wären, so hätte dies doch lediglich zur Folge, dass der Planfeststellungsbeschluss um entsprechende Schutzauflagen zu ergänzen wäre, nicht aber, dass er in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren aufgehoben würde (vgl. Kipp/Schütz, in: Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 20 Randnr. 274 ff., Randnr. 307).

Gerade die im Mittelpunkt der privaten Einwendungen stehenden Immissionsschutzbelange sind auch nach Herstellung der verfahrensgegenständlichen Maßnahmen bzw. während der Bauzeit beherrschbar, ohne dass die Durchführung der Maßnahmen selbst bis zum Abschluss eines etwaigen verwaltungsgerichtlichen Verfahrens hinten angestellt werden müsste (zu dem Gesichtspunkt der nachträglichen Beherrschbarkeit vgl. Bayerischer VGH, Beschluss vom 14.02.2005 - 8 CS 04.2912 -, NVwZ-RR 2006, 217, 218 unter Ziffer 7).

Im Hinblick darauf sind keine legitimen Interessen von Betroffenen erkennbar, die Realisierung des Vorhabens bis zum Abschluss eines etwaigen verwaltungsgerichtlichen Verfahrens hinten an zu stellen. Vielmehr gebührt den öffentlichen Interessen und den mit diesen weitgehend deckungsgleichen Interessen der DB Netz AG als Vorhabensträgerin an einer zeitgerechten Umsetzung der Maßnahmen der Vorrang.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenfestsetzung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 BEVVG in Verbindung mit Gebührennummer 2.1 der BEGebV.

C RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht in Bautzen erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Vorhabensträgerin, der der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden, August-Bebel-Straße 10, 01219 Dresden) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat für den Teil der Ausbaustrecke Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Die Anfechtungsklage gegen den

vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat auch im Übrigen keine aufschiebende Wirkung, da die sofortige Vollziehung angeordnet wurde.

Der Antrag auf Anordnung oder Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Obergericht in Bautzen gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

DS

Piprek