



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden  
August-Bebel-Straße 10  
01219 Dresden  
Az: 521ppw/019-2019#020  
Datum: 30.09.2021  
EVH-Nr.: 3416816

## **Planfeststellungsbeschluss**

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

### **ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)**

### **Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf.**

km 62,770 bis 63,680 der Strecke 6240 Schöna Grenze - Dresden-Neustadt

km 62,770 bis 63,680 der Strecke 6241 Dresden Hbf. – Dresden-Neustadt

km 0,943 – km 11,390 der Strecke 6248 Dresden-Friedrichstadt - Elsterwerda

km 0,230 – km 1,250 der Strecke 6258 Dresden – Werdau

km 0,000 – km 0,583 der Strecke 7827 Dresden Hbf. W 475 Gleis 358 - Dresden Altstadt W 102

**in der Landeshauptstadt Dresden**

**Vorhabenträgerin:**

**DB Netz AG**

**Infrastrukturprojekte Südost**

**vertreten durch**

**Projektportfolio Dresden/Zwickau (I.NI-SO-D-V)**

**Ammonstraße 8**

**01069 Dresden**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>Verfügender Teil</b>	<b>5</b>
<b>A.1</b>	<b>Feststellung des Plans</b>	<b>5</b>
<b>A.2</b>	<b>Planunterlagen</b>	<b>5</b>
<b>A.3</b>	<b>Besondere Entscheidungen</b>	<b>11</b>
A.3.1	Konzentrationswirkung	11
A.3.2	Wasserrechtliche Entscheidungen	12
A.3.2.1	Dauerhaftes Einleiten von Stoffen in das Grundwasser	12
A.3.2.2	Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung	14
A.3.2.3	Allgemeine Nebenbestimmungen für die Gewässerbenutzung	16
<b>A.4</b>	<b>Nebenbestimmungen und Hinweise</b>	<b>16</b>
A.4.1	Allgemeine Nebenbestimmungen	16
A.4.2	Bauablauf	17
A.4.3	Immissionsschutz	18
A.4.3.1	Allgemeine Grundsätze	18
A.4.3.2	Sonn- und Feiertagsarbeit	19
A.4.3.3	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen	19
A.4.3.4	Entschädigungen in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum	19
A.4.3.5	Baubedingte Erschütterungen	21
A.4.3.6	Lärmvorsorge	21
A.4.3.7	Stoffliche Immissionen	22
A.4.4	Naturschutz	23
A.4.5	Gesundheits-, Brand- und Katastrophenschutz	24
A.4.6	Abfall / Altlasten / Bodenschutz	25
A.4.7	Geologie/Hydrogeologie	26
A.4.8	Straßenwesen	27
A.4.9	Medienträger	27
A.4.10	Vermessungswesen	29
A.4.11	Denkmalschutz / Archäologische Sachzeugen	29
A.4.12	Technische Spezifikationen für Interoperabilität	29
<b>A.5</b>	<b>Zurückweisung von Einwendungen</b>	<b>30</b>
<b>A.6</b>	<b>Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge</b>	<b>31</b>
A.6.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen	31
A.6.1.1	Landeshauptstadt Dresden	31
A.6.1.2	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB)	33
A.6.1.3	DB Regio AG	34
A.6.1.4	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)	35

A.6.2	Stellungnahmen der Medienträger	36
A.6.2.1	ENSO Netz GmbH, jetzt SachsenNetze GmbH	36
A.6.2.2	Deutsche Telekom Technik GmbH	36
A.6.2.3	DREWAG Netz GmbH, jetzt Sachsen Energie AG	36
A.6.2.4	Stadtentwässerung Dresden GmbH	37
A.6.2.5	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH	38
A.6.3	Weitere Beteiligte	38
<b>A.7</b>	<b>Sofortige Vollziehung</b>	<b>38</b>
<b>A.8</b>	<b>Gebühr und Auslagen</b>	<b>38</b>
<b>B</b>	<b>Begründung</b>	<b>39</b>
<b>B.1</b>	<b>Sachverhalt</b>	<b>39</b>
B.1.1	Vorhaben	39
B.1.2	Verfahren	40
B.1.3	Anhörungsverfahren	41
B.1.3.1	Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange	41
B.1.3.2	Öffentliche Planauslegung	42
B.1.3.3	Vereinigungen	43
B.1.3.4	Erörterung	43
B.1.4	Änderungen und Ergänzungen des Plans	44
B.1.4.1	Allgemeines	44
B.1.4.2	Beschreibung der Planänderungen und Planergänzungen	46
B.1.4.3	Dokumentation der Änderungen und Ergänzungen	57
B.1.5	Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde	59
B.1.5	Vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG	59
<b>B.2</b>	<b>Verfahrensrechtliche Bewertung</b>	<b>60</b>
B.2.1	Rechtsgrundlage	60
B.2.2	Zuständigkeit	60
<b>B.3</b>	<b>Umweltverträglichkeit</b>	<b>61</b>
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	61
<b>B.4</b>	<b>Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens</b>	<b>65</b>
B.4.1	Planrechtfertigung/Variantenuntersuchung	65
B.4.2	Kommunale Belange/Regionalplanung	67
B.4.3	Tangierende Planungen	68
B.4.4	Wasserhaushalt	68
B.4.5	Eingriffe in Natur und Landschaft	70
B.4.6	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)	72
B.4.7	Artenschutz	72
B.4.8	Immissionsschutz	74
B.4.8.1	Allgemeines	74

B.4.8.2	Baubedingte Lärmimmissionen	74
B.4.8.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	79
B.4.8.4	Baubedingte Staubimmissionen	79
B.4.8.5	Betriebsbedingte Lärmimmissionen	80
B.4.8.6	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen	83
B.4.8.7	Betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen	84
B.4.9	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	84
B.4.10	Geologie / Geotechnik	85
B.4.11	Denkmalschutz und Archäologie	85
B.4.12	Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz	85
B.4.13	Betroffenheit in eigenen Belangen/Grundstücksangelegenheiten	87
B.4.14	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	88
B.4.15	Ausnahmen vom Regelwerk (UiG und ZiE)	89
B.4.16	EU-Konformität/Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung	89
B.4.17	Kapazität	90
<b>B.5</b>	<b>Gesamtabwägung</b>	<b>95</b>
<b>B.6</b>	<b>Sofortige Vollziehung</b>	<b>96</b>
<b>B.7</b>	<b>Entscheidung über Gebühr und Auslagen</b>	<b>96</b>
<b>C</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>97</b>

## **A Verfügender Teil**

### **A.1 Feststellung des Plans**

Gemäß § 18 Abs. 1 AEG<sup>1</sup> werden auf Antrag der DB Netz AG als Vorhabenträgerin die Änderungen der Betriebsanlagen einer Eisenbahn des Bundes im Rahmen des oben genannten Vorhabens mit den in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgeführten Ergänzungen, Änderungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Das Vorhaben hat zum Inhalt:

- Änderung des Kreuzungsbauwerkes (EÜ km 63,215) durch Ersatzneubau einschließlich der Anschlüsse an vorhandene Stützbauwerke
- Herstellung und Anpassung von Stützbauwerken infolge Gleisabsenkung, z. T. Ertüchtigung durch Injektionsanker und Teilrückbau,
- Umfangreiche Änderungen an Strecken- und Bahnhofsgleisen mit Erneuerung von Weichen, Einbau von Planumsschutzschichten, Böschungsanpassungen, Anpassungen der Oberleitung/Beleuchtung und des Kabelgefäßsystems einschließlich der Querungen,
- Herstellung von Entwässerungsanlagen, z. B. Versickerschlitze,
- Ersatzloser Rückbau der Bahnhofsgleise 49, 50, 51, 52, 55, 56, 57, 58 und 59,
- Neubau einer Weichenheizungsstation,
- Herstellung eines Schutzbauwerkes zur Erhaltung des vorhandenen Abwasserdükers,
- Teilabbruch der ehemaligen Postrampen 5 und 6,
- Rückbau Mischwasserpumpenwerk und Neubau Pumpwerkschacht einschließlich Einbau einer neuen Vorflutleitung bis zur Einleitstelle in den Mischwasserkanal,
- Verlängerung eines kommunalen Mischwasserkanals,
- Sicherung und Umverlegung bahneigener und von Medientrassen Dritter,
- Herstellen temporärer Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungen und Gleisüberfahrten sowie
- Landschaftspflegerische Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichmaßnahmen.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten wird auf die Planunterlagen verwiesen.

### **A.2 Planunterlagen**

Der Plan besteht aus nachstehend aufgeführten Dokumenten. Das Anlagenverzeichnis bezieht sich auf das Inhaltsverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen. Planunterlagen, die lediglich den Bestand dokumentieren, dienen nur der ergänzenden Information und sind

somit nicht Bestandteil des festgestellten Planes. Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farbig gemäß Legende kenntlich gemacht.

Unterlage	Stand	Register
<u>Titelblatt/Deckblatt</u> *)	16.07.2021	
<u>Inhaltsübersicht</u> *)		
<u>Erläuterungsbericht</u> (Seiten 1 - 41)	16.07.2021	1
<u>Übersichtskarten und -pläne</u> *)		2
Übersichtskarte M 1 : 10.000 Strecke 6240/6241, km 62,770 – 63,860 Strecke 6258, km 0,230 – 1,306	21.06.2019	2.1
Übersichtslageplan M 1 : 5.000 Strecke 6240/6241, km 62,770 – 63,860 Strecke 6258, km 0,230 – 1,306	21.06.2019	2.2
Gleisplan (verzerrt) Strecke 6240/6241, km 62,770 – 63,860 Strecke 6258, km 0,230 – 1,306	21.06.2019	2.3
<u>Lagepläne</u>		3
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,533 – km 62,961 Strecke 6258, km 0,000 – km 0,421	21.06.2019	3.1
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 – km 0,800	21.06.2019	3.2
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 63,333 – km 63,739 Strecke 6258, km 0,800 – km 0,918	21.06.2019	3.3
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407	15.01.2021	3.4
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6248, km 0,736 – km 1,449	31.01.2019	3.5
<u>Bauwerksverzeichnis</u> (Seiten 1 - 21)	25.01.2021	4
<u>Grunderwerbspläne</u>		5

Grunderwerbsplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 – km 0,800	16.07.2021	5.2
Grunderwerbsplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407	15.01.2021	5.4
<u>Grunderwerbsverzeichnis</u> (Seiten 1 - 2)	16.07.2021	6
<u>Bauwerkspläne</u>		7
Übersichtslageplan für die Bauwerkspläne M 1 : 500	27.09.2019	7.0
Bauwerksplan M 1 : 200 Stützwand km 62,895, Strecke 6240 Draufsicht	31.01.2019	7.1.1
Bauwerksplan M 1 : 100 Stützwand km 62,895, Strecke 6240 Schnitt A-A	31.01.2019	7.1.2
Bauwerksplan M 1 : 200 Stützbauwerk km 63,061, Strecke 6240 Draufsicht	31.01.2019	7.2.1
Bauwerksplan M 1 : 100 / 200 Stützbauwerk km 63,061, Strecke 6240 Ansicht, Schnitt A-A	31.01.2019	7.2.2
Bauwerksplan M 1 : 200 Kreuzungsbauwerk EÜ km 63,215, Strecke 6240 Draufsicht	27.09.2019	7.3.1
Bauwerksplan M 1 : 100 Kreuzungsbauwerk EÜ km 63,215, Strecke 6240 Schnitte	21.06.2019	7.3.2
Bauwerksplan M 1 : 50 / 100 Rettungstreppe Gleis 327/357 Draufsicht, Schnitt	31.01.2019	7.4
Bauwerksplan M 1 : 50 / 100 / 200 Schutzbauwerk Düker km 0,710, Strecke 6258 Draufsicht, Schnitte	31.01.2019	7.5

Bauwerksplan M 1 : 100 / 200 Pumpenschacht km 0,740, Strecke 6258 Draufsicht, Schnitt	31.01.2019	7.6
Bauwerksplan M 1 : 200 Stützbauwerk km 0,753, Strecke 6258 Draufsicht	31.01.2019	7.7.1
Bauwerksplan M 1 : 200 Stützbauwerk km 0,753, Strecke 6258 Ansicht, Schnitte	31.01.2019	7.7.2
Bauwerksplan M 1 : 100 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Grundriss	12.07.2021	7.8.1
Bauwerksplan M 1 : 100 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Längsschnitt	12.07.2021	7.8.2
Bauwerksplan M 1 : 25 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Neue Stützen Achse B1 und E1 Querschnitt	15.12.2020	7.8.3
<u>Querschnitte</u>		7
km 0,578 Strecke 6258, M 1 : 100	31.01.2019	8.1
km 0,676 Strecke 6258, M 1 : 100	31.01.2019	8.2
km 0,738 Strecke 6258, M 1 : 100	31.01.2019	8.3
km 0,842 Strecke 6258, M 1 : 100	31.01.2019	8.4
km 63,375 Strecke 6240/6241 M 1 : 100	31.01.2019	8.5
km 63,484 Strecken 6240/6241 M 1 : 100	31.01.2019	8.6
<u>Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan</u>		9
Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 - km 0,800	21.06.2019	9.2
Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 63,333 – km 63,739 Strecke 6258, km 0,800 – km 0,918	31.01.2019	9.3



Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 - km 1,407	15.01.2021	9.4
Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan M 1 : 1.000 Strecke 6248, km 0,736 - km 1,449	31.01.2019	9.5
<u>Kabel- und Leitungslageplan</u>		10
Kabel- und Leitungslageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,533 – km 62,961 Strecke 6258, km 0,000 - km 0,421	31.01.2019	10.1
Kabel- und Leitungslageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 - km 0,800	21.06.2019	10.2
Kabel- und Leitungslageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 63,333 – km 63,739 Strecke 6258, km 0,800 - km 0,918	31.01.2019	10.3
Kabel- und Leitungslageplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 - km 1,407	15.01.2021	10.4
<u>Trassierungslageplan</u>		11
Trassierungslageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,870 – km 63,285 Strecke 6258, km 0,330 - km 0,782	31.01.2019	11.1
Trassierungslageplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 63,285 – km 63,810	31.01.2019	11.2
Trassierungslageplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,782 - km 1,200	31.01.2019	11.3
<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u>		
Erläuterungsbericht *) (Seiten 1 – 46)	07/2021	12.1
Anhang 1: Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung *)	09/2018	12.1
Anhang 2: Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung *) (1 Blatt)	29.07.2021	12.1
Maßnahmenblätter (8 Stck)	29.07.2021	12.2
Bestands- und Konfliktplan *) Strecke 6258, km 0,4+50 bis km 1,3+30 Strecke 6240, km 62,9+61 bis km 63,7+35	15.01.2021	12.3.1

Bestands- und Konfliktplan *)	15.01.2021	12.3.2
Strecke 6248, km 0,5+41 bis km 1,2+36		
Maßnahmenplan	15.01.2021	12.4.1
Strecke 6258, km 0,4+50 bis km 1,3n30		
Strecke 6240, km 62,9+61 bis km 63,7+35		
Maßnahmenplan	15.01.2021	12.4.2
Strecke 6248, km 0,5+41 bis km 1,2+36		
Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag *) (Seiten 1 - 19)	31.01.2019	13
<u>Untersuchung zu Schall- und Erschütterungsimmissionen *)</u>	26.04.2021	14
Textteil Betriebsbedingte Schallimmissionen (Seiten 1 – 27)		14.1
Anlage 1: Dokumentation der Eingabedaten		
Anlage 2.1a - 2.3a: Dokumentation des Betriebsprogramms, Straßenbahnverkehr und Straßenverkehr		
Anlage 3.1 a - 3.3a: Dokumentation der Berechnungsergebnisse als Pegelliste		
Anlage 4.1 a - 4.3a: Darstellung der Berechnungsergebnisse in Rasterlärnkarten, sowie Übersicht geprüfte Schallschutzmaßnahme		
Anlage 5a: Konformitätserklärung		
Anlage 6: Ablöseberechnung SSW nach Kostenkennwertekatalog 2016		
Erschütterungstechnische Untersuchungen (betriebsbedingt)		14.3
Bericht (Seiten 1 - 19) und Anlagen: Verkehrsmengen Ist 2018 und Prognose 2030		
Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen (baubedingt)		14.4
Bericht (Seiten 1 - 45) und Anlagen; Dokumentation der Eingabedaten, Lageplan, Darstellung der Berechnungsergebnisse		
Anlagen: Rasterlärnkarten		14.5
<u>Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte *)</u>		15
Erläuterungsbericht (Seiten 1 - 4)	31.01.2019	15.1
Hydraulische Berechnungen	31.01.2019	15.2
Pumpenhaus Bahn-km 0,7+40 (Seiten 1 - 4)		15.2.1
Nachweis Versickerschlitze (Blatt 1 - 15)		15.2.2
Bemessung der Versickeranlagen (1 Blatt)		15.2.3
Bewertungsverfahren nach DWA-M-153 (Seiten 1 - 16)		15.2.4
Lage der Versickerschlitze (1 Blatt)		15.2.5
Lagepläne Einzugsgebiete		15.3

Lageplan Einzugsgebiet M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,533 – km 62,961 Strecke 6258, km 0,000 – km 0,421	31.01.2019	15.3.1
Lageplan Einzugsgebiet M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 – km 0,800	21.06.2019	15.3.2.
Lageplan Einzugsgebiet M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 63,333 – km 63,739 Strecke 6258, km 0,800 – km 0,918	31.01.2019	15.3.3
Lageplan Einzugsgebiet M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407	15.01.2021	15.3.4
<u>Kampfmittelerkundungs- und Räumkonzept *)</u> Erläuterungsbericht (Seiten 1 - 33) Anlage 1 Luftbildauswertung Anlage 2 Auswertebereich Luftbildauswertung Anlage 3 Übersichtsplan Kampfmittelverdachtsflächen Anlage 4 Übersichtsplan Teilmaßnahmen für Oberflächensondierung Anlage 5 Übersichtsplan Teilmaßnahmen für Bohrlochsondierung Anlage 6 Übersichtsplan Maststandorte Anlage 7 Übersichtsplan Teilmaßnahmen für Volumenräumung	22.06.2018	16
<u>Brand- und Katastrophenschutz *)</u> Lageplan M 1 : 200 Strecke 6240 km 62,8 bis km 63,8	21.06.2019	17 17.1
<u>Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept *)</u> Textteil mit 2 Tabellen (Seiten 1 - 28)	30.10.2018 Oktober 2018	17

\*) Nur zur Information!

### **A.3 Besondere Entscheidungen**

#### **A.3.1 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, nicht erforderlich.

Rechtsgrundlage dafür ist § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG<sup>2</sup>. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs.1 Satz 2 VwVfG<sup>2</sup>).

### A.3.2 Wasserrechtliche Entscheidungen

Im Zuge des Vorhabens entstehen wasserrechtlich relevante Sachverhalte. Folgende wasserrechtliche Belange und Erlaubnisse sind auf Grundlage des WHG<sup>3</sup> zu betrachten:

#### A.3.2.1 Dauerhaftes Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

Der DB Netz AG, Großprojekte Südost, I.NI-SO, Brandenburger Straße 1, 04103 Leipzig wird die gehobene Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 i. V. m. § 15 WHG<sup>3</sup> und § 6 Abs.1 S. 2 SächsWG<sup>4</sup> sowie § 19 Abs. 1 und 3 WHG<sup>3</sup> für die Einleitung von nicht schädlich verunreinigtem, gesammeltem Niederschlagswasser mittels Versickerung in den Untergrund erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser des Bahnkörpers der Strecken 6240, 6241 und 6258 in der Kreisfreien Stadt Dresden, Gemarkung Altstadt I, Flurstücke 2968/41, 3039/1, 3028 und 3037/2 sowie Gemarkung Altstadt II, Flurstücke 536 und 527/20 in den Untergrund.

Zu diesem Zweck ist die DB Netz AG befugt Niederschlagswasser aus den in den Lageplänen 15\_03\_02\_GP\_63\_21\_WR-2 und 15\_03\_03\_GP\_63\_215\_WR-3 aus 12/2018 Maßstab 1 : 500 mit grün dargestellten Entwässerungsgebieten Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

lfd. Nr.	aus	von der abflusswirksamen Fläche $A_u$ [m <sup>2</sup> ]	Einleitmenge [l/s]	Flurstück	Gemarkung	in den
1	Strecke 6241, km 63,069 bis km 63,129 (AE: 480 m <sup>2</sup> )	288	5,42	2968/41	Altstadt I	Untergrund
2	Strecke 6240, km 63,069 bis km 63,167 (AE: 980 m <sup>2</sup> )	588	11,07	2968/41	Altstadt I	Untergrund
3	Strecke 6240, km 63,043 bis km 63,067 (AE: 192 m <sup>2</sup> )	115	2,17	2968/41	Altstadt I	Untergrund
4	Strecke 6241, km 63,125 bis km 63,215 (AE: 810 m <sup>2</sup> )	486	9,15	2968/41	Altstadt I	Untergrund

5	Strecke 6240, km 63,235 bis km 63,295 (AE: 360 m <sup>2</sup> )	216	4,07	2968/41	Altstadt I	Untergrund
6	Strecke 6240, km 63,257 bis km 63,312 (AE: 550 m <sup>2</sup> )	330	6,21	2968/41 3039/1	Altstadt I	Untergrund
7	Strecke 6240, km 63,312 bis km 63,377 (AE: 325 m <sup>2</sup> )	195	3,67	3039/1	Altstadt I	Untergrund
8	Strecke 6240, km 63,332 bis km 63,457 (AE: 1.250 m <sup>2</sup> )	750	14,12	3039/1	Altstadt I	Untergrund
9	Strecke 6241, km 63,285 bis km 63,402 (AE: 702 m <sup>2</sup> )	421	7,93	2968/41 3039/1 536	Altstadt I Altstadt I Altstadt II	Untergrund
10	Strecke 6241, km 63,418 bis km 63,510 (AE: 552 m <sup>2</sup> )	331	6,23	536 527/20	Altstadt II	Untergrund
11	Strecke 6241, km 63,510 bis km 63,610 (AE: 600 m <sup>2</sup> )	360	6,78	527/20 3039/1	Altstadt II Altstadt I	Untergrund
12	Strecke 6240, km 63,480 bis km 63,562 (AE: 820 m <sup>2</sup> )	492	9,26	3039/1	Altstadt I	Untergrund
13	Strecke 6240, km 63,575 bis km 63,610 (AE: 350 m <sup>2</sup> )	210	3,95	3039/1	Altstadt I	Untergrund
14	Strecke 6240, km 63,506 bis km 63,610 (AE: 832 m <sup>2</sup> )	500	9,39	3039/1 3028 3037/2	Altstadt I	Untergrund
15	Strecke 6258, km 0,440 bis km 0,483 (AE: 473 m <sup>2</sup> )	284	5,34	2968/41	Altstadt I	Untergrund

Koordinaten der Einleitungsstellen und Bauwerke nach UTM 33N/ETRS89:

lfd. Nr.	Bezeichnung	Sickerschlitz Anfang		Sickerschlitz Ende	
		Rechtswert	Hochwert	Rechtswert	Hochwert
1	Sickerschlitz 1	410564	5655269	410517	5655405

<b>2</b>	Sickerschlitz 2	410570	5655377	410496	5655441
<b>3</b>	Sickerschlitz 3	410597	5655371	410579	5655384
<b>4</b>	Sickerschlitz 4	410523	5655405	410457	5655465
<b>5</b>	Sickerschlitz 5	410458	5655496	410419	5655541
<b>6</b>	Sickerschlitz 6	410435	5655506	410400	5655550
<b>7</b>	Sickerschlitz 7	410396	5655571	410372	5655606
<b>8</b>	Sickerschlitz 8	410390	5655565	410326	5655672
<b>9</b>	Sickerschlitz 9	410409	5655519	410336	5655629
<b>10</b>	Sickerschlitz 10	410334	5655633	410295	5655716
<b>11</b>	Sickerschlitz 11	410294	5655720	410262	5655813
<b>12</b>	Sickerschlitz 12	410318	5655694	410287	5655770
<b>13</b>	Sickerschlitz 13	410284	5655784	410273	5655817
<b>14</b>	Sickerschlitz 14	410319	5655724	410283	5655821
<b>15</b>	Sickerschlitz 15	410664	5655360	410629	5655385

### **A.3.2.2 Nebenbestimmungen und Hinweise für die Gewässerbenutzung**

1. Der Betreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
2. Der Erlaubnisinhaber ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, dass für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Be-

trieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die im Erlaubnisbescheid festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

3. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Grundwasser haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
4. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.
5. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstige technische Bauvorschriften.
6. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
7. Bei Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
8. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
9. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche kolmatiert wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünter Flächen) zu erwarten sind.
10. Im Baustellenbereich anfallende nicht vermeidbare Abwässer sind zu sammeln und

einer Reinigung zuzuführen. Spülwässer, Wasser aus Pumpensämpfen, Betonschlempen oder verunreinigtes, in den offenen Baugruben gesammeltes Wasser sind zu fassen und einer sachgerechten Entsorgung mit entsprechendem Nachweis zuzuführen.

11. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Bundesbodenschutzverordnung (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
12. Unwesentliche Abweichungen von der Genehmigungsplanung sind durch Vorlage von Bestandsplänen zu dokumentieren.

### **A.3.2.3 Allgemeine Nebenbestimmungen für die Gewässerbenutzung**

1. Während der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass eine Verunreinigung der Gewässer (Grundwasser), z. B. durch Erdaushub, Baustoffe, Mineralöl oder andere wassergefährdende Stoffe oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist.
2. Sofern Verschmutzungen des Grundwassers festgestellt werden, ist dies unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereich 6-Ost) mitzuteilen.
3. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.

## **A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise**

### **A.4.1 Allgemeine Nebenbestimmungen**

**A.4.1.1** Die Baumaßnahme ist entsprechend der festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Ergänzungen des Planes bedürfen, sofern planfeststellungsrelevant, einer gesonderten planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

**A.4.1.2** Für den Zeitraum der Baumaßnahme sind Baustelleneinrichtungsflächen ggf. zum restlichen oder benachbarten Grundstück grundsätzlich durch eine feste Abgrenzung (Bauzaun) zu sichern oder geeignete Maßnahmen der Verkehrssicherung zu treffen.

**A.4.1.3** Soweit Bestandteile des Vorhabens keine Betriebsanlagen der Eisenbahn sind, hat die Vorhabenträgerin die Ausführungsunterlagen mit den entsprechenden Fachbehörden und Dritten abzustimmen. Kommt eine Lösung hierbei nicht zustande, behält sich die



Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung auf Antrag der Vorhabenträgerin vor.

- A.4.1.4** Soweit in den Planunterlagen nichtplanfeststellungspflichtige Ausrüstung, Zubehör und Unterhaltungsmaßnahmen erwähnt oder dargestellt sind, dient dies dem Gesamtverständnis des Vorhabens („Nur zur Information“).
- A.4.1.5** Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens von der Vorhabenträgerin gemachten Zusagen, insbesondere wie in den Erwidern zu den Stellungnahmen und Einwendungen der Verfahrensbeteiligten formuliert, werden für verbindlich erklärt und liegen den Entscheidungen zu Grunde.

#### **A.4.2 Bauablauf**

**A.4.2.1** Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist folgenden Behörden und Stellen vorher schriftlich anzuzeigen:

- a) dem Eisenbahn-Bundesamt; Sachbereich 1,
- b) der Landeshauptstadt Dresden
- c) dem Landesamt für Archäologie Sachsen,
- d) dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie,
- e) der DB Regio AG,
- f) dem Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN) und
- g) den betroffenen Medienträgern (siehe Punkt A.4.11.1).

Die Anzeige hat rechtzeitig, spätestens jedoch zwei Wochen vor Baubeginn, bei der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH 3 Monate vorher zu erfolgen. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, die verantwortlichen Bauleiter sowie deren Telefonnummern benennen.

**A.4.2.2** Der Abschluss der Bauarbeiten ist den genannten Stellen anzuzeigen. Diese sind auch bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten Maßnahmen je nach fachlicher Zuständigkeit durch die Vorhabenträgerin zu beteiligen. Die Einladung sollte jeweils rechtzeitig, d. h. mindestens vier Wochen vorher erfolgen. Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabenträgerin sind die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und ggf. Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen. Der Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass das Bauvorhaben unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden und Institutionen am Abnahmetermin teilgenommen haben.

**A.4.2.3** Durch die Vorhabenträgerin sind rechtzeitig mit allen betroffenen Eigentümern und Pächtern in Anspruch zu nehmender Flächen Rücksprachen zu halten und Vereinbarungen zu treffen, um die Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme so gering wie möglich zu halten. Zeitweilig genutzte Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme in die Qualität des Ursprungszustandes zu versetzen, sofern nicht der festgestellte Plan oder privatrechtliche Vereinbarungen etwas anderes vorsehen. Eventuell eintretende Schäden durch die Baumaßnahmen (z. B. nachteilige Auswirkungen auf die Bewirtschaftung, Bodenqualität, Wasserverhältnisse ...) sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu regulieren. Die Vorhabenträgerin ist gehalten, vor Baubeginn und nach Beendigung der Bauarbeiten eine Beweissicherung/Bestandsdokumentation durchzuführen.

**A.4.2.4** Wird das planfestgestellte Vorhaben von der Vorhabenträgerin begonnen, so müssen alle Maßnahmen insgesamt vollzogen werden. Die Fertigstellung des Bauvorhabens und die Erfüllung aller mit der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung erteilten Auflagen sind - unbeschadet der Erfüllung anderer Anzeige- und Mitteilungspflichten - unter Angabe des Geschäftszeichens dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich eine abschließende Abnahme (Vollzugskontrolle) vor.

**A.4.2.5** Sofern in den Planfeststellungsunterlagen genaue Bautermine angegeben sind, handelt es sich um die von der Vorhabenträgerin derzeit avisierten Daten im Rahmen der Bauausführung, die der Planfeststellung grundsätzlich nicht unterliegen.

### **A.4.3 Immissionsschutz**

#### **A.4.3.1 Allgemeine Grundsätze**

- Die Baumaßnahmen sind so zu planen und auszuführen, dass erhebliche Belästigungen der Umwelt bzw. der Anwohner durch Lärm, Erschütterungen, Staub und Abgase nicht auftreten.
- Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm<sup>5</sup> sind grundsätzlich einzuhalten, hier tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) in Gebieten mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind sowie tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) in Gebieten in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind.
- Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die nach dem BImSchG<sup>6</sup> zuständige Behörde bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte Anordnungen, insbesondere nach den §§ 24 und 25 BImSchG<sup>6</sup> treffen, d. h. Maßnahmen zur Verhinderung der

Überschreitung der Immissionsrichtwerte anordnen kann; dies schließt auch das Recht zur Stilllegung von Baumaschinen mit ein.

#### **A.4.3.2 Sonn- und Feiertagsarbeit**

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt für die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit nicht zuständig ist. Hierfür gelten die im Sächs-SFG<sup>7</sup> geregelten Zuständigkeiten.

#### **A.4.3.3 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen**

Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der AVV Baulärm<sup>5</sup> anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige (weitergehende) Maßnahmen zur Lärminderung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und sonstigen Umstände zu ergreifen. Einzelne, kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen dürfen den Richtwert nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Zum Schutz der Anwohner vor Baulärm hat die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planunterlagen) in Punkt 8.2.3 vorgesehenen allgemeinen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bei Einrichtung und Betrieb der Baustellen umzusetzen.

Zusätzlich sind folgende Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Lärmintensive Arbeiten sind werktags und zur Tagzeit zu bündeln,
- Für das Einbringen von Spundwänden und Verbauträgern als Baugrubenverbauten sowie Spundwänden als dauerhafte Stützwände ist anstatt klassischer Rammverfahren, soweit bautechnologisch möglich, die Möglichkeit der Anwendung des Hydropressverfahrens zu prüfen. Beim Rückbau voluminöser Beton- oder Mauerwerksteile ist das Schneidverfahren statt „schlagendem“ Abbruch vorzusehen.
- Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind nur noch Automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine Automatische Pegelanpassung (APA) verfügen.

#### **A.4.3.4 Entschädigungen in Geld und Bereitstellung von Ersatzwohnraum**

- Den betroffenen Eigentümern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld in folgenden Fällen zu:
  - für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,

- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- für Immissionsorte gemäß den detaillierten Baulärmprognosen für die Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel tags von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,

Bemessungsgrundlage sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung unter Berücksichtigung der Vorbelastung.

Der Anspruch entfällt jedoch für Tage, an denen gemäß nachfolgendem Punkt Ersatzraum in Anspruch genommen wurde. Im Übrigen kann eine ggf. entschädigungsmindernde zusätzliche Schutzwirkung von Minderungs- bzw. Schutzmaßnahmen nach Punkt A.4.3.3. berücksichtigt werden.

- Zur Nachtzeit i. S. d. Nummer 3.1.2 der AVV Baulärm<sup>5</sup> (20 Uhr bis 07 Uhr) darf es in keinem Fall mehr als zwölf Mal innerhalb eines Zeitraums von 30 Tagen und in keinem Fall in mehr als vier aufeinanderfolgenden Nächten zu Überschreitungen der jeweils einschlägigen Immissionsrichtwerte i. S. d. Nummer 3.1.3 der AVV Baulärm<sup>5</sup> kommen. Auf jede Phase der Überschreitung der vorgenannten Immissionsrichtwerte zur Nachtzeit hat eine Erholungsphase zu folgen, in der die vorgenannten Immissionsrichtwerte für jeweils mindestens vier Nächte eingehalten werden. Die Gesamtdauer der nächtlichen Bauarbeiten darf 90 Tage nicht überschreiten.
- Sollten durch die nächtlichen Bauarbeiten (ab zwei Nächten) die Beurteilungspegel außen voraussichtlich mehr als 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume bzw. der Spitzenpegel außen mehr als 70 dB(A) betragen, so haben die dadurch betroffenen Eigentümer dem Grunde nach einen Entschädigungsanspruch gegen die Vorhabenträgerin für jede Nacht der Überschreitung. Derartige Belastungszeiten sind den Betroffenen rechtzeitig mitzuteilen und den Anwohnern Ersatzwohnraum für diese Zeiträume anzubieten.
- Werden Immissionsrichtwerte nach Ziffer 3.1.1 der AVV Baulärm<sup>5</sup> tagsüber überschritten, so haben die dadurch betroffenen Eigentümer dem Grunde nach einen Entschädigungsanspruch in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches (Terrassen, Balkone und in ähnlicher Weise nutzbare sonstige Außenanlagen wie z. B. Freisitze von Restaurants und Gaststätten) für die Monate April bis September.

#### **A.4.3.5 Baubedingte Erschütterungen**

- Die Vorhabenträgerin hat zu gewährleisten, dass durch die Baumaßnahmen während der Bauarbeiten keine Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150-3 überschreiten. Der Zustand von erschütterungsgefährdeten Bauwerken ist deshalb insbesondere bei Rammarbeiten zu kontrollieren.
- Darüber hinaus sind bei einer Erschütterungseinwirkung von bis zu 78 Tagen Dauer die Anhaltswerte der Tabelle 2, Stufe II (tagsüber, d.h. 6:00 bis 22:00 Uhr) und der Tabelle 1 (nachts, d.h. von 22:00 bis 6:00 Uhr) für Erschütterungen durch Baumaßnahmen der DIN 4150-2 einzuhalten. Bei einer Erschütterungseinwirkung von über 78 Tagen Dauer sind die Anhaltswerte der Tabelle 1 der vorgenannten DIN 4150-2 einzuhalten.
- Besonders erschütterungsintensive Maßnahmen sind grundsätzlich tagsüber durchzuführen.
- Zum Schutz der Anwohner hat die Vorhabenträgerin die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planunterlagen) in Punkt 8.2.3 vorgesehenen allgemeinen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bei Einrichtung und Betrieb der Baustellen umzusetzen.
- Der einzusetzende Immissionsschutzbeauftragte (Mitarbeiter einer nach § 29 b BImSchG<sup>6</sup> bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) entscheidet darüber hinaus über zeitliche und örtliche konkretisierte Maßnahmen zur Minderung der Bauerschütterungen unter Berücksichtigung der verwendeten Bauverfahren und Baugeräte. Hierzu wird auf die Ausführungen jeweils in Kapitel 6.7 der Unterlagen 14.4 der Planunterlagen verwiesen.

#### **A.4.3.6 Lärmvorsorge**

- A.4.3.6.1** Für die in Unterlage 14.01 Anlage 3.1 a - 3.3 a: Dokumentation der Berechnungsergebnisse als Pegelliste benannten Objekte wird ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt. Die Eigentümer dieser Gebäude haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke,

für die in der Planfeststellungsunterlage eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV<sup>8</sup> ausgewiesen ist.

**A.4.3.6.2** Ergänzend wird für das Objekt Ammonstraße 68, Flurstück 1822/1, Gemarkung Dresden Altstadt I, ebenfalls ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach für die Westfassade angeordnet.

**A.4.3.6.3** Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV<sup>9</sup>. Bei jedem der Gebäude, das Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstige notwendigen Schallschutzmaßnahmen durch ein anerkanntes Ingenieurbüro nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Dimensionierung soll auf den aus der Gesamtlärmbelastung resultierenden Außenpegel erfolgen.

Die Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über deren Ergebnisse und ggf. über ihren Anspruch auf die Erstattung von Schalldämmmaßnahmen zu informieren.

Die Einzelheiten sind vor der Durchführung der entsprechenden Änderungen an Fenstern/Lüftungseinrichtungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Gebäude-ID	Adresse	Anzahl IO aus 16. BImSchV/Gesamtlärm mit verbleibender Überschreitung
10-32	Güterbahnhofstraße 8	8 / 14
10-24	Güterbahnhofstraße 10	8 / 12
10-25	Güterbahnhofstraße 12	11 / 10
10-26	Güterbahnhofstraße 14	14 / 8
10-23	Rosenstraße 36	23 / 55
10-37	Rosenstraße 33	- / 17

#### **A.4.3.7 Stoffliche Immissionen**

Es ist sicherzustellen, dass eine Staubbelästigung in der Nachbarschaft gemäß § 22 BImSchG<sup>6</sup> durch die Baustellentätigkeit nach dem Stand der Technik verhindert bzw. durch geeignete Maßnahmen auf ein Minimum begrenzt wird, z. B. durch

- Container- und Fahrzeugabdeckungen,
- Umhüllung von Übergabe- und Abwurfstellen,
- geringe Abwurfhöhen,

- Befeuchten staubender Materialien im Bereich nahegelegener Wohnbebauung, besonders bei anhaltender Trockenheit und Wind,
- Reinigen und Befeuchten der Arbeitsflächen und Fahrwege.

Bei Bautransporten, die über öffentliche Straßen direkt zur Baustelle vorgesehen werden, ist dafür Sorge zu tragen, dass geeignete Zufahrten eingerichtet werden. Die Bereiche der Baustraßeneinmündungen in das öffentliche Straßennetz sind so zu gestalten (Befestigungen, Abrollstrecken), dass größere Verschmutzungen der öffentlichen Straßen vermieden werden. Werden trotz der getroffenen Maßnahmen derartige Verschmutzungen im öffentlichen Straßennetz durch Baustellenverkehr hervorgerufen, sind diese schnellstmöglich zu beseitigen. Auf die Anforderungen der 39. BImSchV<sup>10</sup> wird hingewiesen.

#### **A.4.4 Naturschutz**

- A.4.4.1** Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung - Schwerpunkt Artenschutz - nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet (Maßnahme 001\_S). Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der Umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat die Vorhabenträgerin unverzüglich für Ersatz zu sorgen. Der Baubeginn sowie die entsprechenden Ansprechpartner sind den Umweltfachbehörden rechtzeitig vor Durchführungsbeginn mitzuteilen.
- A.4.4.2** Die Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sind vollständig umzusetzen.
- A.4.4.3** Die Ausgleichsmaßnahmen gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) sind vollumfänglich umzusetzen und so auszuführen, dass sie die ihnen zugeordneten Funktionen erfüllen können. Die Kompensationsmaßnahmen sind zeitnah,

spätestens in der auf die Flächeninanspruchnahme folgenden Vegetationsperiode umzusetzen. Die Nachweise für die vollständige Durchführung der Kompensationsmaßnahmen sind spätestens einen Monat nach deren Abschluss der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden und dem Eisenbahn-Bundesamt zu übermitteln. Als Unterhaltungszeitraum gemäß § 15 Abs. 4 Satz 1 und 2 BNatSchG<sup>11</sup> gelten die Angaben der Maßnahmenblätter in Unterlage 12.2.

#### **A.4.5 Gesundheits-, Brand- und Katastrophenschutz**

**A.4.5.1** Alle Maßnahmen sind zur Verhinderung von Bränden und Explosionen auf die Beachtung und Einhaltung einschlägiger Normen (DVGW-Regelwerk, technische Regeln etc.) auszurichten. Sicherheits- und Brandschutzmaßnahmen sind zu beachten. Die mit der Bauausführung beauftragten Fachkräfte sind über Verhaltensanforderungen und Sicherheitsvorkehrungen zu belehren. Es ist sicherzustellen, dass im Gefahrenfall eine sofortige Meldung an die zuständige Stelle erfolgen kann. Diesbezüglich sollte mindestens ein Funktelefon an der jeweiligen Arbeitsstelle zur Verfügung stehen. Den Beschäftigten sind die Notrufnummern bekannt zu geben. Bei einer Gefahrensituation während der Arbeitszeit ist nach Möglichkeit zu gewährleisten, dass eine kundige Person die Einsatzkräfte der Feuerwehr und des Rettungsdienstes vor Ort empfängt und einweist.

**A.4.5.2** Zufahrtswege, Flächen für Rettungsfahrzeuge und Zufahrten zur Baustelle sind für Fahrzeuge der Notfallrettung und des Krankentransportes freizuhalten. Notwendige Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichen sind an den entsprechenden Stellen anzubringen. Gefahrenstellen sind ausreichend und wirksam abzusperren. Zur Bekämpfung von Entstehungsbränden ist eine ausreichende Anzahl geeigneter und einsatzbereiter Handfeuerlöcher vorzuhalten.

**A.4.5.3** Während der Bauzeit ist ein gesicherter Zugang zu den Gleisanlagen für Einsatzkräfte der Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu ermöglichen. Flächen für die Feuerwehr, insbesondere Zufahrten und Bewegungsflächen sowie Löschwasserentnahmestellen sind für den Gefahrenfall für die Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes ständig freizuhalten. Sollte sich im Zuge der Baumaßnahme eine Nichtbefahrbarkeit von öffentlichen Verkehrsflächen ergeben, welche mit Einschränkungen für die Nutzbarkeit durch Lösch-, Sonder-, und Rettungsfahrzeuge einhergehen, sind die konkreten Termine dem Brand- und Katastrophenschutzamt der Landeshauptstadt Dresden, Abteilung Einsatz und Fortbildung, anzuzeigen. Die Richtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ und die DIN 14090 sind zu beachten.

**A.4.5.4** Um der Gefahrenvorsorge nachzukommen ist vor Baubeginn eine technische Erkundung gemäß „Kampfmittelerkundungs- und Räumkonzept“ vom 22.06.2018 (Unterlage



16) durchzuführen. Diese beinhaltet die Flächensondierung im Gleisbereich und im Störbereich von Bestandsbauwerken, vorzugsweise nach Abtrag der kampfmittelunverdächtigen Schotterschicht sowie die Bohrlochsondierung an den Verbauachsen, den Fundamentbereichen und den Maststandorten mit unmittelbarer Auswertung vor Ort durch baubegleitende Fachkundigenaufsicht nach § 19 SprengG<sup>12</sup> mit Befähigungsschein nach § 20 SprengG<sup>12</sup>.

Für den Fall, dass Kampfmittel oder andere Gegenstände militärischer Herkunft (Spreng-, Zünd-, Brand-, Nebel-, Reiz-, Rauch-, Leucht- und Kampfstoffe) aufgefunden werden sollten, ist gemäß § 3 Kampfmittelverordnung<sup>13</sup> unverzüglich Anzeige an die nächste Polizeibehörde oder Polizeidienststelle zu erstatten. Das gilt auch im Zweifelsfall. Absteckung und Räumung der ausgewiesenen Störkörper mit Kampfmittelverdacht und Kampfmittelräumung sind gleichfalls mit entsprechender Fachkundigenaufsicht durchzuführen. Das gilt auch für eine visuelle Beobachtung des Erdaushubes bei anschließenden Tiefbauarbeiten.

**A.4.5.5** Böschungs- und Rettungstreppen sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten gegen unerlaubte Benutzung durch entsprechende Absperrungen zu sichern.

**A.4.5.6** Nach § 75 Abs. 5 SächsWG<sup>4</sup> und § 5 Abs. 2 WHG<sup>3</sup> ist die Vorhabenträgerin im Rahmen des ihr Möglichen und Zumutbaren verpflichtet, im überschwemmungsgefährdetem Gebiet der Weißeritz bei Hochwasserereignissen, die über das ehemalige HQ 100 hinausgehen, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen für Mensch, Umwelt oder Sachwerte und zur Schadensminderung zu treffen.

#### **A.4.6 Abfall / Altlasten / Bodenschutz**

**A.4.6.1** Diese Entscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von ihren Pflichten, die ihr hinsichtlich der Verwertung bzw. Beseitigung anfallenden Abfalls nach dem KrWG<sup>14</sup> und im Rahmen des Nachweisverfahrens gemäß NachwV<sup>15</sup> in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen des SächsKrWBodSchG<sup>16</sup> obliegen. Nachweise und Belege für die ordnungsgemäße Entsorgung (Verwertung/Beseitigung) der Abfälle, wie Entsorgungsnachweise, Begleitscheine, Übernahmescheine und Lieferscheine u. a., sind der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden vorzulegen.

**A.4.6.2** Gemäß § 4 Abs. 1 BBodSchG<sup>17</sup> hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG<sup>17</sup> nicht hervorgerufen werden. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen gemäß § 1 Satz 3 BBodSchG<sup>17</sup> u. a. Beeinträchtigungen seiner Funktionen soweit wie möglich vermieden werden.

**A.4.6.3** Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen. Schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren. Es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (z. B. gegen Verdichtung, Vernässungen, Erosion, Durchmischung von Boden mit Fremdstoffen). Baubetriebsbedingte Bodenbelastungen sind auf das unabdingbar notwendige Maß zu beschränken. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich ist, sind die schädlichen Bodenveränderungen nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen. Die bauzeitlichen Betriebs- und Zwischenlagerflächen sind nach Abschluss der Arbeiten zu beräumen und in ihren ursprünglichen bzw. in den geplanten Zustand zu versetzen.

**A.4.6.4** Während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene oder verursachte schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV<sup>18</sup> sind der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde gemäß § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG<sup>16</sup> unverzüglich mitzuteilen. Entsprechendes gilt beim Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten. Mit der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden sind entsprechend § 13 Abs. 2 SächsKrWBodSchG<sup>16</sup> 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<sup>17</sup> zu berücksichtigen.

#### **A.4.7 Geologie/Hydrogeologie**

**A.4.7.1** Für die Fachgebiete Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie ist von der Vorhabenträgerin eine umweltfachliche Bauüberwachung einzusetzen, die sicherstellt, dass die in den Planunterlagen bereits abgeleiteten und mit der Ausführungsplanung ggf. weiter präzisierten geotechnischen Erfordernisse während der Baudurchführung eingehalten werden. Die Baubegleitung beinhaltet u. a. die komplette Überwachung/Dokumentation der Erdbau- und Gründungsarbeiten. Die einzelnen Maßnahmen der Bauausführung sind in einem Konzept zur Eigen- und Fremdüberwachung zusammenzufassen. Das Konzept ist mit den fachlich beteiligten Behörden abzustimmen. Ggf. sind Ergänzungen oder eine Optimierung bzw. baubegleitende Plananpassung notwendig. Das gilt auch für Grundwasserabsenkungen.

**A.4.7.2** Die zusätzlichen Anforderungen aus „Unternehmensinterne Genehmigung (UiG) 804.0101-UiG-104 KrBw Dresden Hbf (6240\_063,215) schiefwinkliger integrale Bauweise“ vom 16.08.2021 sind zu erfüllen.

**A.4.7.3** Weiterhin sind die Modalitäten und Anforderungen gemäß Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes Teil VII zu beachten. Im Zuge der Bauausführung sollten die Baugrundverhältnisse auf Übereinstimmung mit der zu Grunde liegenden Baugrunderkundung und Gründungsempfehlung verantwortlich geprüft und dokumentiert werden um im Bedarfsfall baubegleitende Plananpassungen vorzunehmen.

#### **A.4.8 Straßenwesen**

**A.4.8.1** Sollten die Maßgaben des Gemeingebrauchs bei der Benutzung öffentlicher Straßen überschritten sein, wie z. B. durch Verkehrsraumeinschränkungen; Baustellenabsperungen; Aufgrabungen und Lademaßüberschreitungen, sind bei der zuständigen Straßenbaubehörde, bei Ortsdurchfahrten bei der Gemeinde, gemäß § 18 SächsStrG<sup>19</sup> bzw. gemäß § 29 und § 45 Abs. 6 StVO<sup>20</sup> bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde entsprechende Sondernutzungen zu beantragen. Die Anträge sind rechtzeitig, jedoch mindestens 14 Tage vor Baubeginn (bei unumgänglichen Vollsperrungen in der Regel vier Wochen) einschließlich eines Beschilderungs- und Umleitungsplanes einzureichen. Erforderliche Umleitungen sind eindeutig auszuschildern. Bei Nichtbefahrbarkeit von öffentlichen Verkehrsflächen im Rahmen der Baumaßnahme ist darüber hinaus die zuständige Regionalleitstelle rechtzeitig zu informieren.

Im Zusammenhang mit der Verkehrssicherung ist vor Baubeginn bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde eine Abstimmung und Beantragung für die Kennzeichnung der Baustellenzufahrten im öffentlichen Straßennetz mittels Verkehrszeichen durchzuführen.

**A.4.8.2** Die im Rahmen der tangierenden Planungen instandgesetzten, teilerneuterten und neu gebauten Straßenverkehrsanlagen sind in ihrer straßenrechtlichen Widmung lagemäßig und funktional anzupassen, wenn entsprechende Änderungen vorgenommen werden.

**A.4.8.3** Art, Umfang und Termine der Bauarbeiten sowie baubedingte Einschränkungen der betroffenen Straßen- und Wegeverbindungen sind frühzeitig vor Ort und in den einschlägigen Druckerzeugnissen (Tagespresse oder Amtsblatt) bekannt zu machen.

#### **A.4.9 Medienträger**

**A.4.9.1** Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Medienträgern rechtzeitig, soweit im Folgenden nicht ausdrücklich abweichend geregelt, spätestens zwei Wochen vor dem geplanten Beginn der Bauarbeiten bekanntzugeben:

- der SachsenNetze GmbH Dresden, vormals DREWAG,

- der SachsenNetze HS.HD GmbH, Regionalbereich Heidenau, vormals ENSO Netz GmbH
- der Deutschen Telekom Technik GmbH und
- der Vodafone GmbH / Kabeldeutschland GmbH.

**A.4.9.2** Die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung entbindet nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren (Erlaubnisschein für Erdarbeiten). Dies betrifft auch oberirdische Leitungen, z. B. Sicherungsmaßnahmen an Hochspannungsanlagen. In der Bauausschreibung sind die Bauunternehmen auf die bekannten Ver- und Entsorgungsleitungen sowie auf die entsprechenden Abstimmungs- und Sicherungspflichten hinzuweisen. Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben. Auf geäußertes Verlangen eines Leitungsunternehmens, ansonsten bei Bedarf, ist zu Beginn der Bauarbeiten eine Einweisung der den Bau durchführenden Firma durch den jeweiligen Leitungsträger zu veranlassen.

**A.4.9.3** Sämtliche sich im Planungsgebiet befindlichen Leitungen von Ver- und Entsorgungsträgern dürfen, soweit nicht ausdrücklich im planfestgestellten Bauwerksverzeichnis oder im Planfeststellungsbeschluss abweichend geregelt, weder beschädigt noch ohne vorherige einvernehmliche Abstimmung mit dem jeweils betroffenen Leitungsinhaber in ihrer Lage verändert oder überbaut werden. Das Überbauungsverbot beinhaltet auch die Versiegelung von Flächen oberhalb verlegter Erdleitungen. Das Einbetonieren vorhandener Kabel in Fundamente hat zu unterbleiben. Abweichungen von diesen Regelungen sind mit dem betroffenen Leitungsträger vorab einvernehmlich abzustimmen.

**A.4.9.4** Der störungsfreie Betrieb der sich im Plangebiet befindlichen Anlagen, Leitungen bzw. Kabel sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten hierzu ist auch während der Durchführung der Baumaßnahme für Mitarbeiter der jeweiligen Ver-/Entsorgungsunternehmen zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Unternehmen rechtzeitig vorher zur Kenntnis zu geben.

**A.4.9.5** Maschinelle Arbeiten dürfen nur so ausgeführt werden, dass eine Gefährdung von Versorgungsanlagen ausgeschlossen ist. Müssen erdverlegte Leitungen freigelegt werden, darf das nur in Handschachtung erfolgen.

**A.4.9.6** Das Befahren und Überqueren von Leitungsschutzstreifen für Erdleitungen mit schweren Baufahrzeugen ist nur an mit dem Leitungsträger abgestimmten Stellen erlaubt. Auf Verlangen des Leitungsträgers sind die Überquerungsstellen besonders zu sichern (z. B. durch Baggermatten).

**A.4.9.7** Von den genannten Medienträgern formularmäßig verwendete „Auflagen und Hinweise“ zum Schutz ihrer Leitungen sind in technischer Hinsicht zu beachten. Die Bauarbeiten sind unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik (DIN-Vorschriften; VDE-Richtlinien, BG-Vorschriften usw.) durchzuführen, soweit diese nicht im Widerspruch zu den Festsetzungen der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung stehen.

**A.4.9.8** Die weiteren technischen und organisatorischen Hinweise der Stellungnahmen von Medienträgern sind bei der Vorhabenrealisierung zu beachten und im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

#### **A.4.10 Vermessungswesen**

Grenz- und Vermessungsmarken sowie geodätische Lagefestpunkte sind gemäß § 6 Abs. 2 SächsVermKatG<sup>21</sup> grundsätzlich nicht zu entfernen oder zu verändern. Sie sind durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass sie durch Baumaßnahmen, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr o. a. Handlungen nicht beschädigt, in ihrer Lage verändert oder in ihrer Erkenn- und Verwendbarkeit eingeschränkt werden. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind über die Lage der im Baubereich befindlichen Vermessungs- und Grenzmarken vor Baubeginn zu unterrichten. Werden Grenz- oder Vermessungsmarken durch die Baumaßnahme derart gefährdet, dass ihre Erhaltung nicht gewährleistet werden kann, so sind rechtzeitig Maßnahmen zur Sicherung bzw. Verlegung der betroffenen Marken zu veranlassen. Grenzpunkte, die im Zuge der Maßnahme beschädigt oder entfernt werden, sind auf Kosten des Verursachers wiederherzustellen.

#### **A.4.11 Denkmalschutz / Archäologische Sachzeugen**

Auf die gesetzliche Anzeigepflicht beim Fund von Kulturdenkmalen gemäß § 20 SächsDSchG<sup>22</sup> wird hingewiesen. Den mit den Untersuchungen beauftragten Mitarbeitern ist uneingeschränkter Zugang zu den Baustellen und jede mögliche technisch-logistische Unterstützung zu gewähren. Die bauausführenden Firmen sind nachweislich darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde etc.), unverzüglich, der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Archäologie anzuzeigen ist.

#### **A.4.12 Technische Spezifikationen für Interoperabilität**

Soweit die planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen Bestandteile des Eisenbahnsystems im Sinne des § 2 Nr. 3 Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung

(EIGV<sup>34</sup>) sind, bedürfen diese einer Inbetriebnahmegenehmigung. Die für die Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Anträge und Anzeigen sind Gegenstand eines gesonderten Verfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt. Die Regelungen der EIGV<sup>34</sup> in Bezug auf die Teilsysteme Infrastruktur, Energie, streckenseitige Zugsteuerung, Zugssicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur (VV IBG Infrastruktur) sind zu beachten.

#### **A.4.13 Hinweise zur Ausführungsplanung**

Die Maßnahmen zu den Belangen der Erneuerung der Oberleitungsanlage im o.g. Streckenabschnitt sind in den Ausführungsunterlagen zu präzisieren. Dabei sind folgende Technischen Unterlagen und Richtlinien der DB AG zu beachten:

- Oberleitungsanlagen; planen, errichten und instandhalten - Modul 997.0101 und
- Oberleitungsanlagen; Rückstromführung, Bahnerdung, Potenzialausgleich - Module 997.02.

Im Zuge dieses Bauvorhaben sind alle Maste der Erstelektrifizierung im Bahnhofsbereich gegen neue Maste auszutauschen. Da Teile der Ingenieurbauten im Rissbereich errichtet werden müssen, ist darauf zu achten, dass eine Bahnerdung (ggf. auch mit Preilleitern) durchgeführt werden muss. Die Lage der Erdungsleiter ist mit dem Fachbereich LST abzustimmen.

#### **A.5 Zurückweisung von Einwendungen**

Die von den Verfahrensbeteiligten geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind, ihnen durch die Zusage der Vorhabenträgerin oder Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Sofern Träger öffentlicher Belange oder sonstige Stellen auch in eigenen Rechten betroffen sind, gelten die Stellungnahmen auch in dieser Hinsicht. Die gegenüber den Beteiligten von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens schriftlich gemachten Zusagen, insbesondere wie von der Vorhabenträgerin in der Erwiderung formuliert, werden für verbindlich erklärt und sind Grundlage dieser Entscheidung.

## **A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

### **A.6.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen**

#### **A.6.1.1 Landeshauptstadt Dresden**

**(61) 61.6.72 Krbw Hbf 02.09.2020 und 20.07.2021**

##### Denkmalschutzrechtliche Belange

Einwendungen wurden nicht erhoben. Auf den Hinweis, dass die Denkmalbehörde einzubeziehen ist, wenn sich bauliche Maßnahmen im Bereich der Kunadstraße 3 und 8 ergeben, sicherte die Vorhabenträgerin die Beachtung in der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu. Der genannte Bereich wird durch eine Baustraße tangiert (vgl. Unterlage 9.4). Beeinträchtigungen der beiden Kulturdenkmale sind nicht angezeigt. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

##### Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft

Einwendungen wurden nicht erhoben.

##### Lärm

Die Einwendungen haben sich erledigt. Mit ihrer Stellungnahme vom 20.07.2021 bestätigt die Stadt Dresden, dass alle ihre Forderungen vom 02.09.2020 zur Ausgangsplanung mit der 1. Tektur erfüllt wurden. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

##### Altlasten

Einwendungen wurden nicht erhoben.

##### Wasser

Die Einwendungen haben sich erledigt. In ihrer Stellungnahme vom 02.09.2020 führt die Stadt Dresden zur Übernahme in den Planfeststellungsbeschluss alle Versickerungsanlagen auf, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in das Grundwasser zu erteilen ist, benennt Auflagen und begründet die Entscheidung und die Auflagen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung die Beachtung aller Auflagen in der Ausführungsplanung und der Bauausführung zugesichert.

Die Planfeststellungsbehörde hat die wasserrechtlichen Entscheidungen in Punkt A.3.2 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen. Eine weitere Entscheidung an dieser Stelle ist daher obsolet.

### Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Einwendungen haben sich im Wesentlichen erledigt. Die in der Stellungnahme vom 02.09.2020 zur Ausgangsplanung aufgeführten Hinweise und Forderungen hat die Vorhabenträgerin mit der 1. Tektur umgesetzt. In der Stellungnahme vom 20.07.2021 zur 1. Tektur äußert die Stadt Dresden zwar Kritik an der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung und stellte fest, dass das hohe positive Punkteergebnis nicht nachvollziehbar sei, stimmte der Tektur jedoch wegen der planerisch-argumentativen Beschreibung des Vorhabens und der Gesamtsituation vor Ort hinsichtlich des Eingriffsausgleichs zu.

Mit der Erwiderung hat die Vorhabenträgerin je eine überarbeitete Fassung der Tabelle zur Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung (Anhang 2 zur Unterlage 12.1) und des Maßnahmenblattes zur Maßnahme 005\_A „Entwicklung Sukzessionsstandort“ (Unterlage 12.2) übergeben. Im Ergebnis wird der Punkteüberschuss deutlich geringer. Diese geänderten Unterlagen wurden der Planfeststellung zu Grunde zu legen (siehe Punkt B.1.4 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung).

Die Stadt Dresden hat in ihrer Stellungnahme außerdem um Aufnahme mehrerer Auflagen und Hinweise in den Planfeststellungsbeschluss gebeten und begründete diese. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung mit einer Ausnahme die Beachtung in der Ausführungsplanung und der Bauausführung zugesichert. Die Ausnahme betrifft die Forderung, nach Abbruch des Mischwasserpumpwerkes auf die Verfüllung mit Magerbeton zu verzichten, da der Abbruch als Entsiegelung dargestellt und in der Bilanzierung entsprechend geführt sei. Die Vorhabenträgerin begründet nachvollziehbar, dass auf diese Verfüllung nicht verzichtet werden kann; sie hat im Gegenzug die Bilanzierung auch in diesem Punkt korrigiert. Die genannte Forderung der Stadt Dresden ist damit gegenstandslos. Maßgebliche Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

### Stadtplanung

Einwendungen wurden nicht erhoben.

Hinsichtlich der ursprünglich erhobenen Forderung, die Bauwerksgestaltung der Rohrbrücke der DREWAG (Details, Farbgebung, Material) abzustimmen stellt die Vorhabenträgerin klar, dass die Rohrbrücke (Überbau) nicht erneuert werden würde, es würden lediglich die beiden Stützen an anderer Stelle neu gegründet. Daher ist eine weitere Entscheidung obsolet.

### Geodaten/Kataster

Einwendungen wurden nicht erhoben.



### Straßenbaulastträger

Einwendungen wurden nicht erhoben. Im Übrigen sicherte die Vorhabenträgerin die Beachtung der vom Straßenbaulastträger gegebenen Hinweise in der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

### Stadtentwässerung

Belange der Stadtentwässerung werden durch die Maßnahmen Mischwasserdüker Falkenbrücke, Durchlass Güterbahnhofstraße und Mischwasserpumpwerk berührt. Grundsätzlich äußerte die Stadtentwässerung Dresden GmbH keine Bedenken gegen das Bauvorhaben. Zu den vorgenannten Maßnahmen gab sie im Schreiben vom 01.09.2020 Hinweise, deren Beachtung in der Ausführungsplanung und der Bauausführung die Vorhabenträgerin zusicherte.

Die Stadtentwässerung forderte den statischen Nachweis, dass auftretende Lasten abgeleitet und nicht auf den Mischwasserdüker „Falkenbrücke“ eingetragen werden, sowie den Ausschluss von Kriechströmen durch die Gleise, da der Düker aus einem Stahlrohr bestünde. Mit E-Mail vom 03.09.2021 erklärte die Stadtentwässerung Dresden GmbH, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung diese Forderungen beachtet hätte. In der Stellungnahme zur 1. Tektur wurde gleichfalls bestätigt, dass die Baumaßnahmen an der Rohrbrücke der DREWAG als abgestimmt gelten könnten und spezielle Schutzmaßnahmen gegenüber dem im Baufeld befindlichen Mischwasserkanal nicht erforderlich seien. Vorsorglich wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in Punkt A.4.9 aufgenommen, worauf hiermit verwiesen wird.

### Brand- und Katastrophenschutz

Einwendungen wurden nicht erhoben. Die aus den Hinweisen zum Brand- und Katastrophenschutz resultierenden maßgeblichen Nebenbestimmungen wurden in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung in Punkt A.4.5 aufgenommen.

#### **A.6.1.2 Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB) Planfeststellung-3203/1506/1-2021/330453 vom 20.07.2021**

Das Vorhaben berühre nach Aussage des SIB keine Planungen und Maßnahmen des Freistaats Sachsen. Jedoch sei die Inanspruchnahme des dem Freistaat Sachsen gehörenden Flurstücks 393/4 der Gemarkung Altstadt II für die Errichtung, Betreibung und Unterhaltung der Zugangstreppe zur Rohrbrücke der DREWAG erforderlich. Hierzu liege auf der Grundlage der 2. Tektur die Einverständniserklärung des SIB vom 15.06.2021 vor (Bestandteil der Stellungnahme der DREWAG/SachsenNetze zur 1. Tektur).

Namens des Studentenwerks Dresden bitte das SIB, bei baubedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen über 60 dB(A) nachts, statt der Bereitstellung von Ersatzwohnraum um eine Entschädigung, damit den Studenten eine Mietminderung angeboten werden kann.

***Entscheidung:***

Die Planfeststellungsbehörde hat in Punkt A.4.3 maßgebliche Nebenbestimmungen aufgenommen. Gegen eine Zahlung einer Mietminderung ist nichts einzuwenden, so lange die dort festgelegten Rahmenbedingungen eingehalten werden. Die Vorhabenträgerin hat dies bereits in einer entsprechenden Textpassage des Erläuterungsberichtes in Punkt 8.1.1 aufgenommen.

**A.6.1.3 DB Regio AG**

**Schreiben vom 21.07.2021**

Die DB Regio AG nahm erstmals im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur mit dem o.g. Schreiben Stellung. Sie beschrieb ihre im Eingriffsbereich vorhandenen Anlagen und die von ihr zu erbringenden Leistungen und forderte eine, wenn auch im Umfang eingeschränkte, zeitlich aber weitgehend durchgängige Erreichbarkeit bzw. Nutzung dieser Anlagen. Eine enge Abstimmung im Planungsprozess und während der Bauphasen sei unverzichtbar. Eintretende Wechselwirkungen auch hinsichtlich korrespondierender Maßnahmen im Umfeld seien ebenfalls abzustimmen.

Hierzu verwies die Vorhabenträgerin auf die bisher geführten und weiterzuführenden Abstimmungen mit mehreren Stellen der DB Infrastruktur. Am 21.01.2021 habe im Zusammenhang mit dem Vorhaben Kreuzungsbauwerk DD-Hbf. unter Teilnahme der DB Regio AG eine Beratung zur Baubetriebstechnologie 2023 ff. stattgefunden, wo über Randbedingungen und Zwänge aufgeklärt worden sei. Forderungen der DB Regio würden, sofern noch umsetzbar, berücksichtigt, grundsätzliche Änderungen zum gegenwärtigen Planungsstand, den betrieblichen Einordnungen und dem avisierten Baubeginn in 2023 seien jedoch nicht mehr möglich. Eine Abstimmung mit der DB Regio AG sicherte die Vorhabenträgerin jedoch zu.

Hinsichtlich einzelner Forderungen zu Gleisanlagen, Ingenieurbauwerken und temporär zu errichtender Anlagen verwies die Vorhabenträgerin auf diese grundsätzlichen Aussagen oder auf die Entwurfsunterlagen hin oder sicherte die Beachtung in der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu. Die Vorhabenträgerin ist im Detail in ihrer Erwiderung darauf eingegangen. Zu dieser Erwiderung hat sich die DB Regio AG nicht nochmals geäußert.

***Entscheidung:***

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Konflikte, die nicht in der weiteren Abstimmung zum Bauablauf zu bewältigen werden können. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde haben die plangegenständlichen Inhalte der 1. und 2. Tektur keine erstmaligen oder stärkeren Auswirkungen auf die Belange der DB Regio AG zum Inhalt. Damit wäre die DB Regio AG im Übrigen mit ihren Forderungen präkludiert, da sich zur Ursprungsplanung keine fristgerechte Einwendung erhoben hat.

Eine weitergehende Bewertung zum Thema Kapazität wird auf die Begründung in Punkt B.4.17 verwiesen.

**A.6.1.4 Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)**

**Schreiben vom 24.08.2020 und 06.07.2021**

Die vom VVO in der Stellungnahme zur Ausgangsplanung geäußerte Annahme, dass die Weichenverbindungen W499-Krztg 502-W505 und W498-Krztg 500-W504 erhalten bleiben, wurde von der Vorhabenträgerin nicht bestätigt, Sie hat die veränderten Fahrbeziehungen in der Erwiderung nochmals schematisch dargestellt. In der Stellungnahme zur 1. Tektur forderte der VVO ohne nähere Begründung den Erhalt der genannten Weichenverbindungen; dem widersprach die Vorhabenträgerin. Die Änderungen am Spurplan führten auch zu veränderten Fahrbeziehungen. Dies sei betrieblich unter dem Aspekt der Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes für den öffentlichen Personennahverkehr abgestimmt. Die genannten Weichenverbindungen könnten aus Gründen der Trassierung nicht erhalten werden, die notwendigen Ein- und Ausfahrten im Hbf Dresden seien jedoch gewährleistet. Durch die Neuordnung der Weichen würden über das Streckengleis 506 von Dresden-Friedrichstadt (DF) der Fernbahnsteig 12 der Nordhalle und die Bahnsteige 9, 10 und 11 der Mittelhalle nicht mehr erreicht. Bestellt seien nur die Regeleinfahrten von DF in die Südhalle (Gleise 1,2 und 3) sowie in die Mittelhalle (Gleise 5, 6, 7 und 8). Ansonsten seien weiterhin alle Fahrbeziehungen (analog dem Bestand) grundsätzlich möglich.

Nach Einschätzung der Vorhabenträgerin würden sich durch den Entfall der Kreuzungen auch einige Fahrbeziehungen verbessern - Gleiswechsel zwischen 360 und 362 bzw. 361 und 363 seien möglich und teilweise gleichzeitig möglich, die betriebliche Flexibilität werde somit erhöht. Durch den Einbau von Weichen mit größerem Abzweigradius würden außerdem einige Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in den Dresdner Hauptbahnhof bis auf 80 km/h erhöht.

***Entscheidung:***

Ein Rechtsanspruch auf eine bestimmte Infrastruktur besteht nicht. Es wurde auch keine substantiierte Begründung für den Erhalt der o. g. Weichenverbindungen beigebracht. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, dass die notwendigen Ein- und Ausfahrten im Hbf Dresden gewährleistet werden. Der VVO hat sich zur Erwidern der DB Netz AG nicht nochmals geäußert. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

**A.6.2 Stellungnahmen der Medienträger**

**A.6.2.1 ENSO Netz GmbH, jetzt SachsenNetze GmbH**

**Reg.-Nr.: 13336-20 vom 13.07.2020 und HS.HD-Reg.-Nr.: 11576-2021**

Die Vorhabenträgerin sicherte die Beachtung der von der ENSO Netz, jetzt Sachsen-Energie AG, zum Schutz ihrer Anlagen erhobenen Forderungen zu. Vorsorglich wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in Punkt A.4.11 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

**A.6.2.2 Deutsche Telekom Technik GmbH**

**T NL Ost, PTI11 Reg-Nr.: 90749928 vom 13.07.2020**

Die Telekom forderte, vorhandene Telekommunikationslinien nicht zu überbauen und jederzeit zugänglich zu lassen. Um Beschädigungen zu vermeiden, sollten sich die Bauausführenden über die vorhandenen Telekommunikationslinien informieren.

Die Vorhabenträgerin verwies auf Nr. 65 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 4), wonach die TK-Leitung bauzeitlich zu sichern und der uneingeschränkte Zugang zu gewährleisten ist. Sie erwarte ihrerseits die Übergabe eines genauen Lageplans aus dem Baubereich mit Angabe der Tiefenlage. Mit der Ausschreibung werde dem Auftragnehmer aufgegeben, vor Baubeginn den Erlaubnisschein für Erdarbeiten einzuholen.

***Entscheidung:***

Die Planfeststellungsbehörde hat vorsorglich entsprechende Nebenbestimmungen in Punkt A.4.11 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

**A.6.2.3 DREWAG Netz GmbH, jetzt SachsenNetze GmbH Dresden**

**NTK vom 18.08.2020 und N-NxK vom 12.07.2021**

Die von der DREWAG Stadtwerke erbetene Klarstellung des Eigentümers in Nr. 9.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) wurde mit der Tektur vollzogen.

Für die Sparten Gas und Strom liege nach Aussage der DREWAG Netz keine Betroffenheit vor.

Auf die mit Bezug auf Nr. 5.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) für Fernwärmeleitungen im Bereich Rosenstraße erhobenen Forderungen verweist die Vorhabenträgerin zu Recht darauf hin, dass es sich dabei um eine tangierende Planung handele, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sei.

Die Forderungen, notwendige Änderungen an Fernmeldeanlagen frühzeitig abzustimmen und die Anlagen während der Bauzeit zu schützen, erscheinen eher deklaratorischer Art. Die Vorhabenträgerin verweist auf im Zuge der Planung bereits geführte Abstimmungen. In Nr. 62 des Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) sind außerdem die bauzeitliche Sicherung und der uneingeschränkte Zugang festgelegt.

***Entscheidung:***

Die Planfeststellungsbehörde hat Vorsorglich entsprechende Nebenbestimmungen in Punkt A.4.11 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen, diese berücksichtigen die Interessen der DREWAG Netz GmbH, welche inzwischen unter SachsenNetze GmbH firmiert.

***Ergänzung:***

DREWAG Netz GmbH hat der Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass der Zugang zum Inspektionsweg an der Rohrbrücke wegen Kabelfunden in der Ausführung etwas geändert wurden und die Einverständniserklärungen der Eigentümer (EVE) dazu vorlägen. Auswirkungen auf das vorliegende planungsrechtliche Zulassungsverfahren sind nicht angezeigt. Im Zusammenhang mit der Nachanhörung zur 1. Tektur wurden geänderte Pläne, die EVE sowie die Erklärung eingereicht, dass dies keine Auswirkungen auf das Vorhaben Kreuzungsbauwerk hat, siehe hierzu auch Punkt B.1.4.2 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

**A.6.2.4 Stadtentwässerung Dresden GmbH**

**(SE.KB 42) 76.14.01 PE 20-2204 vom 01.09.2020 und PE 21-1768 vom 22.07.2021**

Belange der Stadtentwässerung Dresden GmbH wurden in Punkt A.6.1.1 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung integriert, da die Planfeststellungsbehörde diese Thematik inhaltlich die Zugehörigkeit zur koordinierenden Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden sieht.

#### **A.6.2.5 Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

**Az.: S00881775 + S00881776 vom 25.08.2020**

**Az.: S01032794 + S01033076 vom 20.07.2021**

**Az.: 2018-0081 vom 27.09.2021**

Einwendungen wurden nicht erhoben. Die Hinweise beziehen sich auf den Schutz und Sicherung des Anlagenbestandes.

Es werde gefordert, die durch Ersatz bzw. Verlegung von Anlagen entstehenden Kosten zu ersetzen.

##### ***Entscheidung:***

Festlegungen zur Kostenerstattung sind einer Entscheidung im planungsrechtlichen Zulassungsverfahren nicht zugänglich. Die Kostenübernahme richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. privatrechtlichen Verträgen/Vereinbarungen.

Die Vorhabenträgerin sicherte die Beachtung der zum Schutz der Anlagen erhobenen Forderungen bzw. gegebenen Hinweise zu. Im Übrigen bestätigte in der Stellungnahme zur 1. Tektur, dass sich die Vorhabenträgerin mit ihm abgestimmt habe und die Arbeiten auf der Grundlage der bestehenden vertraglichen Vereinbarungen erfolgen würden.

Vorsorglich wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in Punkt A.4.11 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen. Einer weiteren Entscheidung bedarf es daher nicht.

#### **A.6.3 Weitere Beteiligte**

Die maßgeblichen Forderungen und Hinweise weiterer Beteiligter sind in den Nebenbestimmungen in Punkt A 3.3.2 und A.4 und der rechtlichen Würdigung unter Punkt B.4 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung thematisiert worden.

#### **A.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

#### **A.8 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

## **B Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Vorhaben**

Diese Maßnahmen erstrecken sich vom Bereich des westlichen Gleisvorfeldes des Dresdener Hauptbahnhofes (km 62,770 Strecke 6240) bis zur EÜ Freiburger Straße (km 63,680 Strecke 6240) sowie bis in Richtung Dresden-Altstadt (ca. km 1,250 Strecke 6258). Durch das Vorhaben sind die Gemarkungen Altstadt I und Altstadt II n der Landeshauptstadt Dresden berührt.

Die überführten Strecken 6240 Schöna-Grenze – Dresden-Neustadt und 6241 Dresden-Hbf -Dresden-Neustadt sind im Bereich des Kreuzungsbauwerkes Bestandteil des TEN-T Kernnetzes - (Verkehrscode P4/F1), die überführte Strecke 7827 Dresden Hbf 30W475 Gleis 358 – Dresden-Altstadt W 102 Bestandteil des TEN-Netzes ohne Klassifizierung und die unterführte Strecke 6258 Dresden Hbf – Werdau Bestandteil des TEN-T Gesamtnetzes - (Verkehrscode P4/F2).

Das Bauvorhaben umfasst hauptsächlich die Erneuerung der sanierungsbedürftigen Eisenbahnüberführung km 63,215 (Kreuzungsbauwerk) auf der Strecke 6240 Schöna Grenze – Dresden im westlichen Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes in Dresden. Die Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes erfolgt als Rahmenbauwerk in Stahlbetonbauweise mit durchgehendem Schotterbett. Des Weiteren sind ein Abbruch der Pumpstation sowie ein Spurplanumbau im Bereich der Strecken 6240 und 6241 geplant. Neben dem Brückenbau sind umfangreiche Oberbau-, Tiefbau-, OLA- und LST-Maßnahmen verbunden. Die Streckengeschwindigkeit wird dabei auf 80 km/h erhöht.

Das vorhandene Mischwasserpumpwerk (westlich des Kreuzungsbauwerkes, Bahn-km 63,25 der Strecke 6240) wird bis zur Baugrubensohle abgebrochen und mit Magerbeton vollständig verfüllt. Die neue Pumpstation wird ca. 35 m westlich der alten errichtet (km 0,74 der Strecke 6258). Die Errichtung des neuen Pumpwerkschachtes erfolgt im Schutze eines wasserdichten Baugrubenverbaus. Der Zugang zum Pumpwerk erfolgt vom Gleis 357 über eine Treppe mit beidseitigem Geländer.

Für den schienengebundenen An- und Abtransport von Baumaterialien zum Vorhabenstandort ist ferner die Nutzung einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des ehem. Rangierbahnhofes Dresden-Friedrichstadt notwendig. Dafür werden im Vorfeld Gleise zurückgebaut. Im Verlauf der Baustraße ist ein geringfügiger Teilabbruch der ehemaligen Postrampen 5 und 6 (auch außerhalb des Bahngeländes) erforderlich. Nach Bauabschluss wird für die beanspruchten Flächen und für einen Bereich der zurückgebauten Gleisanlagen im Anschluss an die Baumaßnahme eine Begrünung vorgesehen.

Die Plandarstellung enthält planfeststellungspflichtige Änderungen ebenso wie für sich betrachtet nicht planfeststellungspflichtige Ausrüstung, Zubehör und Unterhaltungsmaßnahmen. Dies dient jedoch dem Gesamtverständnis des Vorhabens und der Plausibilität im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit.

### **B.1.2 Verfahren**

Die DB Netz AG, Regionalbereich Südost, Brandenburger Str. 1, 04103 Leipzig, - in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung Vorhabenträgerin genannt - vertreten durch die DB Netz AG, Großprojekte Sachsen, jetzt Projektportfolio Dresden/Zwickau (I.NI-SO-D-V), Ammonstraße 8, 01069 Dresden, hat mit Schreiben, Az.: I.NG-SO-K vom 13.03.2019 die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung für dieses Vorhaben beantragt. Der Antrag ist am 20.03.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden - in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung Planfeststellungsbehörde genannt - eingegangen.

Die Vorhabenträgerin hat gemäß § 25 Abs. 3 VwVfG<sup>2</sup> eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, welche für Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, vorgesehen ist, in Form einer Projektvorstellung bei der Stadtverwaltung Dresden durchgeführt.

Mit Schreiben vom 08.05.2019 hatte die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der übergebenen Planunterlagen gebeten, um die Verfahrenstauglichkeit der Planfeststellungsunterlagen zu gewährleisten. Die von der Vorhabenträgerin korrigierten Planfeststellungsunterlagen wurden mit Schreiben vom 12.06.2019 und 30.08.2019 bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht.

Am 20.09.2019 hat die Planfeststellungsbehörde erneut um Überarbeitung/Ergänzung der Antragsunterlagen gebeten, um die Verfahrenstauglichkeit der Planfeststellungsunterlagen zu gewährleisten. Die Vorhabenträgerin übergab daraufhin am 04.10.2019 weitere Austauschunterlagen und eine vollständige digitale Fassung der aktuellen Unterlagen auf CD.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 17.10.2019 die Planfeststellungsunterlagen der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Referat 32 - in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung Anhörungsbehörde genannt - zur Durchführung des Anhörungsverfahrens übersandt und damit das Anhörungsverfahren gemäß § 18a AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 1 des BEVVG<sup>23</sup> eingeleitet. Bezüglich der Beteiligung wurde die von der Vorhabenträgerin eingereichte Vorschlagsliste, ergänzt durch Hinweise der Planfeststellungsbehörde, fortgeschrieben.



Mit verfahrensleitender Verfügung vom 02.04.2019, Az.: 521ppw/019-2019#020, hat die Planfeststellungsbehörde gemäß § 5 Abs. 1 UVPG<sup>24</sup> festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Die Mehrfertigungen der Planunterlagen für das Anhörungsverfahren wurden der Landesdirektion Sachsen von der Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 04.06.2020 zur Verfügung gestellt.

### **B.1.3 Anhörungsverfahren**

#### **B.1.3.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange**

Die Anhörungsbehörde hatte die von der Planung in ihren Aufgabenbereichen bzw. den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belangen potentiell berührten Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange sowie die von der Planung berührten Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und der Telekommunikation in öffentlichen Telekommunikationsnetzen mit Schreiben vom 19.06.2020 unter Übersendung der Planfeststellungsunterlagen (Papierform und/oder digital) unter Setzung einer Frist bis zum 31.08.2020 und unter Verweis auf das an diesem Tage eintretende Ende der Einwendungsfrist um Stellungnahmen gebeten.

Der Verteilungsschlüssel der Beteiligten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

1.	Landeshauptstadt Dresden
2.	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
3.	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
4.	Landesamt für Archäologie Sachsen
5.	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen
6.	Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, GB Zentrales Flächenmanagement
7.	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
8.	Sächsisches Oberbergamt
9.	Polizeidirektion Dresden
10.	Polizeiverwaltungsamt, Kampfmittelbeseitigungsdienst
11.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
12.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
13.	DB AG, DB Immobilien
14.	DB Regio AG
15.	DB Station&Service AG
16.	Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht des Freistaates Sachsen

17. Dresdner Verkehrsbetriebe AG
18. Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
19. Regionalverkehr Dresden GmbH
20. ENSO Netz GmbH / SachsenNetze HS.HD GmbH
21. Deutsche Telekom Technik GmbH
22. DREWAG Netz GmbH / SachsenNetze GmbH Dresden
23. Stadtentwässerung Dresden GmbH
24. Vodafone GmbH, Region Ost
25. Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Die Beteiligten der lfd. Nr. 3, 5, 15, 16 und 19 hatten keine Einwendungen oder gaben keine Stellungnahme ab.

Über die im Anhörungsverfahren eingebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Hinweise der Beteiligten unter lfd. Nr. 1, 6, 14, 18, 20, 22 bis 25 wurde unter Punkt A.6 entschieden. Die weiteren Hinweise haben sich durch Erwidern erledigt bzw. wurde ihnen durch Aufnahme von Nebenbestimmungen in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung entsprochen.

Innerhalb der Landesdirektion Sachsen wurden die Raumordnungsbehörde sowie die Umweltbehörden im Anhörungsverfahren beteiligt.

Das Referat 43 (Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Grundwasser) benannte die im Sächsischen Altlastenkataster aufgeführten Altlastenverdachtsflächen und empfahl Absprachen mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde. Hierzu hat die Vorhabenträgerin jedoch bereits Abstimmungen mit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden geführt und entsprechende Schlussfolgerungen im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Unterlage 18) aufgenommen. Die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde hat keine Bedenken zum Vorhaben geäußert.

Die übrigen Referate der Abteilung Umweltschutz gaben Fehlmeldungen ab oder äußerten sich nicht, so dass weitere verfahrensrelevante Hinweise nicht zu Buche stehen.

### **B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung**

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 16.07.2020 bis 17.08.2020 zur allgemeinen Einsichtnahme in der Stadtverwaltung Dresden ausgelegt. Die Auslegung der Planunterlagen wurde zuvor im Dresdner Amtsblatt am 09.07.2020 ortsüblich bekannt gemacht.

Die Bekanntmachung sowie die Planunterlagen konnten während des Auslegungszeitraumes auch auf der Internetseite der Anhörungsbehörde unter <http://www.ids.sachsen.de/bekanntmachungen>, Rubrik Infrastruktur – Eisenbahnen, eingesehen werden.

Im Zuge der Auslegungsbekanntmachung ist darauf hingewiesen worden, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis zum 31.08.2020, schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadtverwaltung Dresden oder bei der Anhörungsbehörde erhoben werden können und dass Einwendungen gegen den Plan, die nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben werden, ausgeschlossen sind.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen sind über die Auslegung der Planunterlagen sowie über den Inhalt der diesbezüglichen ortsüblichen Bekanntmachung von der Landeshauptstadt Dresden sowie der Landesdirektion Sachsen informiert worden.

Einwendungen von in eigenen Rechten Betroffenen (Private) wurden nicht erhoben.

### **B.1.3.3 Vereinigungen**

Gemäß § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG<sup>2</sup> hatten die nach § 3 UmwRG<sup>25</sup> anerkannten Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme. Die ortsübliche Bekanntmachung gemäß Punkt B.1.3.2 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung diente auch als Benachrichtigung gemäß § 73 Abs. 5 Satz 1 und 2 VwVfG<sup>2</sup>. Zusätzlich hat die Anhörungsbehörde die anerkannten Vereinigungen über die öffentliche Auslegung und die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Planunterlagen in der Stadtverwaltung Dresden und in der Landesdirektion Sachsen sowie im Internet mit Schreiben vom 18.06.2020 informiert.

Die im Anhörungsverfahren beteiligten Vereinigungen bzw. Mitglieder der Landesarbeitsgemeinschaft der anerkannten Naturschutzvereinigungen Sachsens (LAG), haben keine Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen eingereicht.

### **B.1.3.4 Erörterung**

Die Anhörungsbehörde hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am 20.08.2020 an die Vorhabenträgerin übermittelt und dieser Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Vorhabenträgerin hat hiervon Gebrauch gemacht und am 18.12.2020 Erwidern vorgelegt. Die Anhörungsbehörde hat diese den Beteiligten, deren Vortrag sie betreffen, je besonders mit dem Hinweis übersandt, dass in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde gemäß § 18a Ziffer 1 AEG<sup>1</sup> auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden könne. Die Träger öffentlicher Belange erhielten die Möglichkeit, sich bei Bedarf zum Verzicht auf die Durchführung des Erörterungstermins zu äußern. Einwendungen gegen den Verzicht wurden nicht vorgebracht.

Da aufgrund der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden Plankorrekturen erforderlich gewesen sind, wurde die Erwidern einschließlich der geänderten Unterlage

(Tekturunterlagen) mit Schreiben vom 30.04.2021 übersandt, welche insbesondere eine überarbeitete Schalltechnische Untersuchung und Änderungen an der Rohrbrücke der DREWAG beinhalteten.

Aufgrund der nicht vorhandenen Einwendungen privater Betroffener und anerkannter Umweltvereinigungen sowie der überwiegenden planerischen Umsetzung der vorgetragenen Einwände der Träger öffentlicher Belange durch die Vorhabenträgerin prüfte die Anhörungsbehörde, inwieweit von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins gemäß § 18a Nr. 5 Satz 1 AEG<sup>1</sup> abgesehen werden konnte. Es wurden keine weiteren Bedenken gegen das Absehen von einem (förmlichen) Erörterungstermin von den Beteiligten geäußert. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde war nach pflichtgemäßem Ermessen eine weitere Erörterung vorliegend nicht geeignet, Einwände gegen das Vorhaben auszuräumen oder den Entscheidungsstoff für die Planfeststellungsbehörde in anderer Weise verfahrensfördernd weiter zu entwickeln. In Anbetracht dessen ist diese Entscheidung rechtlich grundsätzlich nicht zu beanstanden. Die Rechte und Interessen der Beteiligten werden durch die beschriebene Verfahrensweise nicht beeinträchtigt, da eine inhaltliche Auseinandersetzung bzw. Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss erfolgt.

Mit E-Mail vom 29.07.2021 übergab die Vorhabenträgerin eine 2. Tektur, die auf Veranlassung der DREWAG, jetzt SachsenNetze GmbH, Änderungen des Zugangs zu deren Rohrbrücke beinhaltete. Von der Änderung betroffen sind die Landeshauptstadt Dresden, der Freistaat Sachsen (vertreten durch das Sächvon SIB) sowie die Deutsche Bahn AG. Die Einverständniserklärung des SIB vom 15.07.2021 liegt vor; die Landeshauptstadt Dresden und die DB Immobilien erklärten grundsätzlich, keine Einwände zu haben, möchten aber statt einer Einverständniserklärung einen Gestattungsvertrag abschließen bzw. den bestehenden ergänzen. Auf eine weitere Anhörung und auf eine Erörterung hat die Anhörungsbehörde verzichtet.

## **B.1.4 Änderungen und Ergänzungen des Plans**

### **B.1.4.1 Allgemeines**

Als Ergebnis der planerischen Umsetzung von Hinweisen beteiligter Fachbehörden hat die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 30.04.2021, 12.07.2021, 29.07.2021 und 03.08.2021 sogenannte Blaudrucke (Tekturen) eingereicht.

Anlass für die 1. Planänderung ergaben sich insbesondere aus der Anpassung der Rohrbrücke (Falkenbrücke) sowie auf Grund der geänderten Verkehrsprognose und Summenpegelbildung bei der schalltechnischen Untersuchung.

Die Änderungen und Ergänzungen sind in blauer Farbe und/oder durch Stempelaufdruck kenntlich gemacht.

Die korrigierten Unterlagen wurden der Landeshauptstadt Dresden, der Sachsen Energie AG zusammen mit der Erwidern der Vorhabenträgerin übersandt. Eine weitere Einbeziehung weiterer Verfahrensbeteiligter war entbehrlich, da von den Änderungen keine erstmalige oder stärkere Betroffenheit ausgeht.

Der geänderte Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) lag in der Zeit vom 10.06.2021 bis 09.07.2021 in der Stadtverwaltung Dresden, World Trade Center, Erdgeschoss, Ausstellungsraum des Stadtmodells, Ammonstraße 70, 01067 Dresden während der Sprechzeiten zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Die Auslegung der Planunterlagen wurde zuvor im Dresdner Amtsblatt am 03.06.2021 ortsüblich bekannt gemacht; auf das Ende der Einwendungsfrist wurde verwiesen.

Bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das war bis zum 23.07.2021, konnten bei der Landesdirektion Sachsen, 09105 Chemnitz, schriftlich, bei der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden, schriftlich oder zur Niederschrift, oder bei der Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung, Freiburger Straße 39, 01067 Dresden, schriftlich oder während der Sprechzeiten im Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung, Freiburger Straße 39, 01067 Dresden, nach vorheriger Anmeldung beim zuständigen Bearbeiter zur Niederschrift, Einwendungen gegen den Plan erhoben werden.

Während des Auslegungszeitraumes waren die Bekanntmachung und die Planunterlagen auch auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen unter <http://www.lids.sachsen.de/bekanntmachungen>, Rubrik Infrastruktur - Eisenbahnen einsehbar.

Nicht ortsansässig Betroffene wurden über die Auslegung und den Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung von der Landeshauptstadt Dresden informiert. Die in Punkt B.1.4.1 genannten Träger öffentlicher Belange und sonstigen Stellen sowie die Naturschutzvereinigungen wurden am Anhörungsverfahren beteiligt.

Erstmals geäußert haben sich die TÖB Nr. 5, 14, 15 und 16; die TÖB Nr. 3, 9, 12, 19 und 21 haben keine oder keine erneute Stellungnahme abgegeben. Die Naturschutzvereinigungen haben sich nicht geäußert, Einwendungen Privater liegen ebenfalls nicht vor.

Im Ergebnis der 1. Tektur wurde auf Veranlassung der Sachsen Energie/ DREWAG in einer weiteren Änderung (2.Tektur) die Lage der Treppe zur Rohrbrücke wegen Bestandskabeln, die nicht beeinträchtigt werden dürfen, erforderlich.

#### **B.1.4.2 Beschreibung der Planänderungen und Planergänzungen**

##### Medienträger

Für die Rohrbrücke DREWAG (Falkenbrücke) wurden folgende Ergänzungen festgeschrieben:

Die Eigentümerbezeichnung „DREWAG Netz GmbH, Rosenstraße 32, 01067 Dresden“ wurde in „DREWAG Stadtwerke Dresden GmbH, Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden“ geändert.

Die Angaben zum Flurstück 527/25 der Gemarkung Altstadt II wurden aktualisiert. Folgende Grundstücksinanspruchnahmen wurden bzgl. der dinglichen Sicherung ergänzt bzw. bestehende dingliche Sicherungen für die Anlagen der DREWAG (jetzt ENSO in SachsenNetze HS.HD GmbH) erweitert:

lfd. Nr. 5 (Schlüsselnummer 5)	Flurstück 1081/2 der Gemarkung Altstadt II	10 m <sup>2</sup>
lfd. Nr. 6 (Schlüsselnummer 6)	Flurstück 393/4 der Gemarkung Altstadt II	2 m <sup>2</sup>
lfd. Nr. 7 (Schlüsselnummer 7)	Flurstück 2968/41 der Gemarkung Altstadt I	13 m <sup>2</sup>

Die Erinverständniserklärungen hierzu wurden von der Vorhabenträgerin beigebracht.

Die Pylone der Rohrbrücke „Falkenbrücke“ sollen eine Tiefgründung mit bis zu 12,50 m langen Kleinbohrpfählen DD 160 erhalten. Im Zuge des Umbaus wird der Gangsteg auf der Rohrbrücke, einschließlich Geländer, erneuert. Der Gangsteg dient der Inspektion und bei Bedarf als Zugang für kleinere Instandsetzungsmaßnahmen. Genutzt wird dieser ausschließlich durch unterwiesenes Personal der DREWAG. Am Übergabebauwerk Nord (Achse F) wird dem Bestand entsprechend wieder eine abschließbare Steigleiter mit Rückenschutz montiert. Da die Mitnahme von Werkzeug und Instandsetzungsmaterialien über die Steigleiter nur sehr eingeschränkt (Rucksack oder verschließbarer Werkzeug-/Materialbeutel) möglich ist, soll westlich dem Übergabebauwerk Süd (Achse A) eine Zugangstreppe mit 1,00 m Nutzbreite aus einer verzinkten Stahlkonstruktion errichtet werden. Zur Gewährleistung der erforderlichen Arbeitsräume über dem Medienschnitt westlich des Übergabebauwerkes Achse A ist es erforderlich, den unteren Treppenlauf um 90° nach Westen abzuwinkeln. Dies wird über ein zusätzliches Zwischenpodest realisiert. Die Treppe erhält eine abschließbare Tür und wird seitlich (Süden) bis mind. 2,00 m über Gelände mit einer Drahtgitterfüllung verschlossen. Für die Zugänglichkeit unter der Treppe wird in der vorbenannten Drahtgitterfüllung eine abschließbare Tür vorgesehen. Um eine unberechtigte Zugänglichkeit zur Treppenkonstruktion über die nördlich angrenzende Brüstungsmauer zu erschweren, wird unmittelbar neben der Zugangstür zur Treppe ein Übersteigschutz vorgesehen. Dieser wird am Türrahmen (Stahlhohlprofil) befestigt.

## Natur und Landschaft

Bezüglich des Schutzgutes „Boden“ wurde ergänzt: „Eine Dokumentation des Rückbaus erfolgt innerhalb der Ausführungsplanung und Bauausführung. Diese wird beim Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden vorgelegt.“

Bezüglich des Schutzgutes „Wasser“ wurde ergänzt: „Im weiteren Umfeld wurde aber lokal Grundwasser zwischen 109,4 und 113,0 m DHHN 92 angetroffen.“

Die Beschreibung der Vorhabenmerkmale im Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde ergänzt. Im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes Dresden-Friedrichstadt werden für die notwendige Baustelleneinrichtungsfläche im Vorfeld Gleise zurückgebaut.

In Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Dresden ist zudem für die Bewertung der Eingriffe das von der Landeshauptstadt Dresden entwickelte „Numerische Bewertungsschema für Natur und Landschaft“ (Dresdner Modell) vom 07.02.2002 in der überarbeiteten Fassung vom 30.01.2018 in Ansatz zu bringen.

Berücksichtigt wurde auch ein weiterer Laubmischbestand auf BE-Flächen und des Baufeldes in der Nähe der Feldschlösschenstraße bei km 63,25 der Strecke 6241. Der Gehölzbestand befindet sich auf Bahngelände und besteht aus Bäumen mit einem Stammumfang < 30 cm und vereinzelt Sträuchern. Grünflächen- und Freiflächen in Vorhabenbereichen sind dem Biototyp sonstige Freiflächen 949 zuzuordnen.

Der Lebensraum vom Biototyp Ruderalflur (einschließlich Aufwuchs von Gebüsch und Gehölzen) / Biototyp Feldgehölz, Baumgruppe Laubmischbestand ist wie folgt zu bewerten: Hohe Bedeutung für das Untersuchungsgebiet (KrBw) und im Bahnhof Dresden-Friedrichstadt. Neben ihrer relativ artenreichen Flora selbst haben diese Vegetationsbestände potenziell auch eine große faunistische Bedeutung. Als bedeutende bzw. empfindliche Artenvorkommen sind die Vorkommen von Reptilien zu nennen, wobei eine enge Verzahnung mit dem Bahngelände gegeben ist. Nachgewiesen werden konnten Zauneidechsen, jedoch mit spärlichem Besatz. Blindschleichen, die den gleichen Lebensraum nutzen, konnten hingegen zu den Erfassungszeitpunkten weder im Vorhabenbereich (KrBw) noch in Dresden-Friedrichstadt nachgewiesen werden.

Der Lebensraum vom Biototyp Einzelgehölz ist wie folgt zu bewerten: Bestände bzw. Populationen von Einzelgehölzen haben für das Untersuchungsgebiet eine hohe Bedeutung.

Der Lebensraum vom Biototyp Bahnanlage ist wie folgt zu bewerten: Alle Gleisbereiche und sonstige Bahnanlagen, sofern diese keine oder kaum Vegetationsbestände aufweisen, einschließlich der Bebauung im Bahngelände, haben für die Flora und Fauna des

Gebietes nur eine geringe Bedeutung/Empfindlichkeit, da sie aufgrund der hohen Störungsintensität sowie durch Unkrautbekämpfung etc. und damit Verhinderung der Vegetationsentwicklung kaum Lebens- bzw. Rückzugsräume bieten.

Der Lebensraum vom Biotoptyp Wohngebiet/Gewerbegebiet ist wie folgt zu bewerten: Die dichte Bebauung hat für die Flora und Fauna nur eine geringe Bedeutung.

Der Lebensraum vom Biotoptyp Verkehrsflächen ist wie folgt zu bewerten: Keine Bedeutung/Empfindlichkeit für die Gebietsflora/-fauna haben alle versiegelten Verkehrsflächen wie Straßen, befestigten Parkplätze u. a., da sie keine Lebensräume bieten und darüber hinaus Barrieren für die Ausbreitung der Arten darstellen.

Die Bauarbeiten konzentrieren sich ausschließlich auf bahneigene Flächen. Böden mit einer hohen Bedeutung sind hier nicht betroffen. Mit der Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes erfolgt auch die Erneuerung der überführten und unterführten Gleise. Durch den Rückbau der Pumpstation erfolgt zudem eine Entsiegelung. Diese ist jedoch eingeschränkt zu betrachten, da die Pumpstation an anderer Stelle (ca. 30 m entfernt) neu errichtet wird. Die Funktion des Bahnkörpers bzw. der Bahnanlage bleibt auch nach den Umbaumaßnahmen bestehen. Das Kreuzungsbauwerk steht mit keinem Oberflächen-gewässer in Verbindung. Trinkwasserschutzgebiete sind nicht ausgewiesen. Im Rahmen der Baumaßnahmen ist ebenso keine Neuversiegelung vorgesehen. Von erheblichen Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt ist somit nicht auszugehen. Es zeigt sich die typische Bahnvegetation aus jungen Gehölzbeständen und gering strukturierten Ruderalfluren.

Insgesamt werden statt zuvor ca. 1.600 m<sup>2</sup> nunmehr ca. 3.180 m<sup>2</sup> am Eingriffsort Kreuzungsbauwerk in Anspruch genommen und in Dresden-Friedrichstadt statt zuvor ca. 2.730 m<sup>2</sup> nunmehr ca. 3.300 m<sup>2</sup>.

Explizit das Kreuzungsbauwerk wie auch die Pumpstation wurden hinsichtlich der Nutzung durch Fledermäuse untersucht. Es konnten keine Nachweise oder Anzeichen einer Nutzung festgestellt werden.

Durch die Baumaßnahmen, die mit Lärm und Bewegungsfrequenz einhergeht, sind Wirkweiten von ca. 100 m zu erwarten. Eine dauerhafte Vertreibung von sich im weiteren Umfeld ggf. befindlichen Arten der Avifauna ist nicht zu erwarten. Der Standort ist generell durch den Zugverkehr vorbelastet.

Die Anlage- und Betriebsphase entspricht weitestgehend dem Zustand vor der Baumaßnahme, wobei Auflagen für Niststrukturen infolge der nicht mehr vorhandenen Bäume und Sträucher fehlen werden. Auf den baulich genutzten Flächen wird sich in den folgenden Vegetationsperioden zunehmend ein ähnlicher Vegetationsbestand einstellen



(Jungwuchs, Ruderalfluren) wie sich dies vor Baubeginn darstellte. Veränderungen des landschaftlichen Charakters treten nicht ein.

Bei den Rodungen im Bahnhof Dresden-Friedrichstadt handelt es sich dabei nicht um landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen.

Bei baubedingten Eingriffen wurde ergänzt:

- Konflikt Boden – Bo\_1

Inanspruchnahme von Bodenflächen durch die geplanten Baumaßnahmen (Abriss und Neubau Mischwasserpumpwerk, Neubau Stützwände). Infolge der Baumaßnahmen wird der Untergrund verdichtet.

- Konflikt Wasser – W\_1

Potenzielle Beeinträchtigung des Grundwassers auf den baulichen Flächen.

Bei anlagebedingten Eingriffen wurde ergänzt:

- Der Umbau erfolgt in gleicher Lage. Bestehende Anlagen werden durch neue Anlagen in gleicher Ausformung ersetzt. Der Baukörper stellt sich nach der Baumaßnahme so dar, wie er vorher auch existierte. Es lassen sich daher keine anlagebedingten Eingriffe, die über bereits bestehende hinausgehen, ableiten.

Bei den Schutzmaßnahmen wurde ergänzt:

Einzelstehende Bäume sowie Baumgruppen, die im Rahmen der Baumaßnahme nicht in Anspruch genommen werden, sind durch geeignete Schutzmaßnahmen, wie gepolsterte Bretterummantelung bzw. Bauzaun vor einer baubedingten Inanspruchnahme zu schützen. Die Baumwurzeln sind ebenfalls vor einer Beschädigung durch Überfahren mittels Lastverteilungsplatten zu schützen.

#### 001\_S

Die Beschreibung der Tätigkeiten zur Überwachung der Baumaßnahme unter ökologischen/artenschutzfachlichen Aspekten wurde detaillierter beschrieben.

- Durchführung lt. Umwelt-Leitfaden des EBA Teil III, Kap. 3
- Kontrolle der Einrichtung und der Rücknahme der BE-Flächen
- Begleitendes Monitoring und Berichterstattung - Kontrolle der sach- und fachgerechten Beseitigung ggf. anfallender kontaminierter und kontaminationsverdächtiger Stoffe sowie von Bau- und Betriebsstoffen, entsprechend den Vorgaben des KrWG (i.V. mit Maßnahme 002\_S)

- Kontrolle des Umgangs mit wassergefährdenden Stoffen (explizit von Bau- und Betriebsstoffen) gemäß den Vorschriften aus dem Wasserhaushaltsgesetz, Durchführung sämtlicher Arbeiten entsprechend den anerkannten Regeln der Technik (i.V. mit Maßnahme 003\_S)

Zusätzlich sind vorgesehen:

002\_S

Sach- und fachgerechte Beseitigung ggf. anfallender kontaminierter und kontaminationsverdächtiger Stoffe sowie von Bau- und Betriebsstoffen, entsprechend den Vorgaben des KrWG, ordnungsgemäße Beräumung der Baustellenflächen nach Bauabschluss.

003\_S

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (explizit von Bau- und Betriebsstoffen) gemäß den Vorschriften aus dem Wasserhaushaltsgesetz, Durchführung sämtlicher Arbeiten entsprechend den anerkannten Regeln der Technik, Bodenflächen, auf denen Wasser gefährdende Stoffe gelagert oder umgeschlagen werden, werden wasserundurchlässig ausgebildet.

004\_S

Schutz und Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen von benachbarten Gehölzen durch gepolsterte Bretterummantelung bzw. Bauzaun und Wurzelschutz.

Folgende Maßnahmenpräzisierung wurde des Weiteren vorgenommen:

002\_CEF

Absammeln von Zauneidechsen

900 m<sup>2</sup> auf Flurstück 2968/41 der Gemarkung Altstadt I werden einbezogen, auf Flurstück 527 der Gemarkung Altstadt I reduziert sich die Fläche von 8.500 m<sup>2</sup> auf 7.500 m<sup>2</sup>.

003\_CEF

Absammeln von Zauneidechsen

Die Maßnahme findet auf dem Flurstück 362/80 der Gemarkung Friedrichstadt statt und reduziert sich von 19.800 m<sup>2</sup> auf 19.500 m<sup>2</sup>.

004\_CEF

Einordnung Ausweichfläche für Zauneidechsen

Die Maßnahme findet auf dem Flurstück 362/80 der Gemarkung Friedrichstadt statt.

Als Basis der Bilanzierung wird das „Numerische Bewertungsschema für Natur und Landschaft – Dresdner Modell“<sup>19</sup> in Ansatz gebracht. Nach dem Modell erfolgt die differenzierte Beurteilung der verschiedenen Schutzgüter im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes nach ~~Arten und Biotopen~~, Biotop- und Nutzungstypen, Biotopverbundfunktion, Boden und Wasserhaushalt, Überflutungsflächen, Stadtklima, Erholungseignung und

Landschaftsbild, die separat bewertet werden. Dabei ist zu erwähnen, dass die Ruderalflächen im Randbereich der Abstandsgleise der Bahnanlage als Sukzessionsflächen (4 bis 7 Jahre, statt 1 bis 3 Jahre) bewertet wurden.

Ausgehend von den Ergebnissen zur Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung gemäß dem Dresdner Modell (siehe Anhang 3) ergibt sich eine ausgeglichene Bilanz. Die im Rahmen des Vorhabens ausgleichbaren Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt werden unmittelbar am Eingriffsort durch entsprechende Maßnahmen vollständig kompensiert, es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen im Zuge des Vorhabens.

Die Tabelle „Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung“ im Anhang 2 wurde neu gefasst. Die Bilanzierung wurde auch dahingehend korrigiert, dass auf die Verfüllung mit Magerbeton nach Abbruch des Mischwasserpumpwerkes nicht verzichtet wird. Im Hinblick auf das Schutzgut Biotop- und Nutzungstypen wird ein Überschuss von 1.680 Punkten erzielt. Bei den Biotopverbundfunktionen weist die Gesamtbilanz 701 Punkte, beim Boden - 3 Punkte, beim Wasserhaushalt 3.128 Punkte und beim Stadtklima 53 Punkte. Erholungseignung und Landschaftsbild verbleiben 0 Punkten.

Durch den Rückbau von Gleisanlagen in Dresden-Friedrichstadt und die Ausweisung eines Teils dieser Flächen (ca. 5.000 m<sup>2</sup>) als Ruderalfläche, können die Eingriffe vollständig kompensiert werden. Zudem wird sich auf den restlich zurückgebauten Flächen ein Bewuchs nach Ende der Baumaßnahme einstellen, welcher einer natürlichen Sukzession entsprechen wird.

Folgende Maßnahmenpräzisierung wurde des Weiteren vorgenommen:

005\_A

Bezeichnung der Maßnahme: Entwicklung Sukzessionsstandort

Die Maßnahme findet auf dem Flurstück 362/80 der Gemarkung Friedrichstadt statt. Die Gesamtgröße der Maßnahme vergrößert sich von bisher 1.440 m<sup>2</sup> auf 7.000 m<sup>2</sup>.

#### Baubedingte Immissionen

Bei nachweislich durch Messungen festgestellten verbleibenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm<sup>5</sup> kann bei Anspruchserhebung durch die betroffenen Eigentümer und ermittelter Anspruchsberechtigung eine geldwerte Entschädigung entrichtet werden. Dies gilt bei Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches für die Monate April - September für den Tagzeitraum und bei Überschreitung des Innenraumpegels der VDI 2719 "Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen" in schutzwürdigen Räumen, die also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Bei der Ermittlung der Innenraumpegel ist von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen. Bemessungsgrundlage der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Sind passive Schallschutzmaßnahmen nachweislich durch Messungen unwirksam, kann nach Anspruchserhebung durch die betroffenen Eigentümer und ermittelter Anspruchsberechtigung für Ersatzwohnraum, z.B. in Hotels oder Pensionen gesorgt werden. Ist dies unverhältnismäßig, wird eine Entschädigung in Geld geleistet.

#### Betriebsbedingte Immissionen

In den Erläuterungen zu den Betriebsbedingten Schall- und Erschütterungsimmissionen wurden folgende Änderungen vorgenommen:

##### *Zusammenfassung:*

~~Die schalltechnische Untersuchung zu betriebsbedingten Immissionen kommt zu dem Ergebnis, dass der erhebliche bauliche Eingriff durch den Neubau des Kreuzungsbauwerks und die geplanten Lageänderungen der Gleise zu keiner wesentlichen Änderung nach den Kriterien der 16. BImSchV führen wird. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen liegt somit nicht vor.~~

Die Ergebnisse zeigen, dass an insgesamt 64 Immissionsorten an fünf Adressen wesentliche Änderungen oberhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten sind. Für die Anwohner besteht prinzipiell Anspruch auf Lärmvorsorge, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind jedoch weder am Fahrweg noch auf dem Ausbreitungsweg technisch realisierbar oder verhältnismäßig.

Für die verbleibenden Betroffenen besteht der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung der Geräuschvorbelastung durch alle vorhandenen Straßen- und Schienenwege zeigt, dass das Vorhaben zu einer rechnerischen Erhöhung des Gesamtlärmpegels von mehr als 0,1 dB(A) oberhalb von 60 dB(A) im Nachtzeitraum an den Immissionsorten der Adressen Güterbahnhofstraße 8 - 12, Rosenstraße 33 und Rosenstraße 36 führt. Diese Erhöhung ist zu kompensieren.

Es wird empfohlen, für die verbleibenden Betroffenen, 64 Immissionsorte aus der Untersuchung nach 16.BImSchV und 116 Immissionsorte durch eine Erhöhung des Gesamtlärmpegels oberhalb von 60 dB(A) nachts, passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorzusehen, die auf Schutz der festgestellten Außenpegel der Gesamtlärmuntersuchung zu dimensionieren sind.

##### *Im Einzelnen:*

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zu betriebsbedingten Immissionen waren neben den Auswirkungen des erheblichen baulichen Eingriffs (Lageänderung der Gleise) in die Bahntrasse, damit einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV<sup>8</sup>, außerdem im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung die Schallimmissionen sämtlicher Verkehrslärmquellen zu ermitteln und bewerten. Die Erhöhung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 80 km/h betrifft für die Strecken 6240 und 6241 im Bereich des erheblichen baulichen Eingriffs, ca. von Bahn-km 63,0 bis Bahn-km 63,8.

Als Grundlage dafür dienten insbesondere:

- Verkehrsdaten Prognose-Fall 2030 für die Strecken innerhalb des Krbw, DB Netz AG vom 06.11.2020
- Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose 2030, Landeshauptstadt Dresden, Bearbeitungsstand 14.12.2020
- Verkehrsbelegung der Straßenbahn zwischen Budapester Straße und Freiburger Str. (World Trade Center), Dresdner Verkehrsbetriebe AG, übermittelt per Mail am 11.12.2020
- Kostenkennwertekatalog Version V4.0, 808.0210A02, gültig ab 01.05.2016
- Annahme, dass für das Prognosejahr 2030 ein Umrüstgrad von Verbundstoff-Klotzbremsen bei Güterzügen von 100% enthalten ist.

An der bestehenden Eisenbahnüberführung Rosenstraße sowie dem bestehenden Kreuzungsbauwerk sind keine Schallschutzmaßnahmen, die eine Korrektur  $K_{LM}$  nach Spalte C der Tabelle 9 der Anlage 2 der 16. BImSchV<sup>8</sup> rechtfertigen, vorhanden. Derartige Maßnahmen zum Schutz vor tieffrequenten Geräuschimmissionen ist für das neue Kreuzungsbauwerk nicht vorgesehen, zumal es aus akustischer Sicht, als deutlich günstigeres Bauwerk anzusehen ist.

Dauerhaft wirksame Vorkehrungen gegen das Auftreten von Quietschgeräuschen sind weder für den Nullfall noch für den Planfall vorgesehen, da keine Pegelkorrekturen  $K_L$  für Auffälligkeiten von Geräuschen der akustisch maßgeblichen Strecken 6240 und 6241 vorzunehmen sind. Der Einsatz dieser Maßnahmen würde daher nicht zu einer signifikanten Verbesserung der Immissionsbelastung führen, zumal an den pegeldominanten Verkehrsachsen keine engen Kurvenradien, o.Ä. vorhanden sind. Somit kann eine Pegelkorrektur  $K_{LA}$  nach Spalte D der Tabelle 11 der Anlage 2 der 16. BImSchV<sup>8</sup> nicht wirkungsvoll eingesetzt werden.

Die Einbeziehung des Immissionsortes 33 (Ammonstraße 68) ist entfallen, das Gebäude ist nicht mehr existent.

Eine repräsentative Auswahl der zu untersuchenden wurde in der Abhängigkeit von tatsächlicher Schutzbedürftigkeit, Lage des Immissionsortes bzw. Abstand zwischen Immissionsort und Quelle getroffen. Die Ergebnisse aller relevanter Immissionsorte wurden in den gesonderten Anlagen 3 und 4 dargestellt.

Die bauliche Veränderung der Eisenbahnüberführung bzw. deren Baukonstruktion führt zu einer weitreichend verbesserten Schallimmissionssituation im Bereich um das Kreuzungsbauwerk. Durch die Lageänderung der Gleise sowie durch eine bereichsweise Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erhöhen sich jedoch Beurteilungspegel punktuell innerhalb des Änderungsabschnitts geringfügig, vor allem an Immissionspunkten nordöstlich der Baumaßnahme. Die Ergebnisse zeigen, dass an insgesamt 64 Immissionsorten an fünf Anwesen wesentliche Änderungen oberhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV<sup>8</sup> zu erwarten sind. Für die Anwohner dieser Immissionsorte besteht Anspruch auf Lärmvorsorge.

Eine statistische Zusammenstellung der in Anlage 3.1a aufgeführten Immissionspegel innerhalb des Bauabschnitts über Minima, Durchschnittswerte und Maxima sowie Anzahl der resultierenden Pegeländerungen von immissionsgrenzwerten (IGW) sind ebenso wie die Anzahl der Fälle mit wesentlicher Änderung nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Außerhalb des Bauabschnittes befinden sich südlich der Baumaßnahme u.a. der Immissionsort IO-2 (Hohe Str. 9) sowie nordöstlich des Bauabschnitts der Immissionsort IO-27 (Ammonstr. 70). Analog zu den Immissionsorten innerhalb des Bauabschnitts wird die Prüfung der Kriterien einer wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV<sup>8</sup> auch an Immissionsorten außerhalb des Bauabschnitts dargestellt. Die Ergebnisse zeigen, dass durch das Bauvorhaben keine wesentliche Änderung an Immissionsorten außerhalb des Bauabschnitts auftreten, insofern besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß Vorgaben der 16. BImSchV<sup>8</sup>.

### *Schallschutzmaßnahmen*

Bei bestehendem Anspruch auf Lärmvorsorge ist sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV<sup>8</sup> durch aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden, sofern die Kosten der aktiven Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Sind aktive Schutzmaßnahmen nicht verhältnismäßig bzw. technisch nicht realisierbar oder verbleiben trotz aktiver Schallschutzmaßnahmen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, ergibt sich an der entsprechend zu schützenden Nutzungseinheit ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Der Einsatz von Lärmschutzwänden bietet für den vorliegenden Bereich nur stark eingeschränkte Möglichkeiten. Die Errichtung von Außenwänden östlich des Gleisabschnitts

sind technisch prinzipiell möglich, jedoch erfolgt damit keine wirksame Abschirmung der pegelbestimmenden Schallquellen, hier der Strecke 6241. Aufgrund des großen Abstands zwischen Schallquelle und Immissionsorten von ca. 130 m bis 170 m sowie der teilweise hohen Lage der Immissionsorte an den umliegenden Gebäuden ist für die Adressen Güterbahnhofstraße 8 - 12 eine erforderliche Abschirmwirkung von außenliegenden Lärmschutzwänden nicht gegeben. Weitere Berechnungen zeigen auch, dass die untersuchte Außenlärmschutzwand entlang der Eisenbahntrasse, im Gesamtlärmkontext, eine unverhältnismäßig geringe Schutzauswirkung erreicht. Die Schutzwirkung für Wände mit einer Höhe von 2 m bis 6 m über Schienenoberkante erreichen lediglich eine Pegelminderung von ca. 0,2 - 0,7 dB(A) und sind nicht zu empfehlen.

Alle möglichen Schallschutzmaßnahmen (Variantenuntersuchung) und die Verhältnismäßigkeitsprüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen wurde ausführlich thematisiert.

#### *Gesamtlärmbetrachtung*

Ein Anspruch auf Schallschutz nach Maßgabe der 16. BImSchV<sup>8</sup> besteht grundsätzlich nur dann, wenn die von dem neuen oder wesentlich geänderten Verkehrsweg ausgehenden Verkehrsgeräusche für sich gesehen an den im räumlichen Bereich der Baumaßnahme liegenden Grundstücken die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV<sup>8</sup> überschreitet.

Eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung einer Geräuschvorbelastung durch bereits vorhandene Straßen und Schienenwege, gewerbliche Anlagen, Sportplätze oder Flugplätze ist im Rahmen der §§ 41 - 43 BImSchG<sup>6</sup> und der 16. BImSchV<sup>8</sup> grundsätzlich nicht vorgesehen. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen aus der Gesamtbelastung lassen sich nur ableiten, sofern eine erstmalige Überschreitung oder eine weitere Erhöhung oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht vorliegt.

Im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung wurden unter Berücksichtigung aller Schallquellen aus oben dargestelltem Schienennetz, dem Straßenbahnverkehr für den Bereich zwischen S-Bahnhof „Budapester Straße“ und Freiburger Straße (World Trade Center) sowie dem Straßenverkehr der Budapester Straße, Ammonstraße und Rosenstraße, die Schallimmissionen an o.g. Immissionsorten ermittelt. Für die Berechnung wurden die o.g. Angaben zu Verkehrsmengen verwendet. Die Geschwindigkeit für Straßenbahn sowie Straßenverkehr beträgt im Untersuchungsbereich 50 km/h. Korrekturfaktoren an den Quellen, z.B. für Bahnübergänge, etc., wurden bei Bedarf vergeben.

Eine Summenpegelbildung unter Berücksichtigung der Geräuschvorbelastung durch alle vorhandenen Straßen- und Schienenwege zeigt, dass das Vorhaben zu einer rechnerischen Erhöhung des Gesamtlärmpegels von mehr als 0,1 dB(A) oberhalb von 60 dB(A)

im Nachtzeitraum an den Immissionsorten von fünf Adressen, Güterbahnhofstraße 8 - 12, Rosenstraße 33 und Rosenstraße 36, führt. Diese Erhöhung ist zu kompensieren.

Zudem ist ersichtlich, dass aus den Schallquellen des Schienenverkehrs, Straßenbahnverkehrs und Straßenbahnverkehrs, die Höhe des Beurteilungspegels stark von dem Lärm des Straßenverkehrs abhängig ist. Der Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr liegt ca. 6 dB(A) höher als der Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr, und um 10 dB(A) höher als der Beurteilungspegel aus dem Straßenbahnverkehr, für die oben genannten Immissionsorte. Für die oben genannten Immissionsorte der Rosenstraße 36 beträgt der Beurteilungspegel des Straßenverkehrs ca. 3 dB(A) und ca. 8 dB(A) mehr als der Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr bzw. Straßenbahnverkehr.

Tabellarisch wurde eine statistische Zusammenstellung der aus den Gesamtlärm ermittelten Immissionspegel über Minima und Maxima sowie Anzahl der resultierenden Pegeländerungen von mehr als 0,1 dB(A) oberhalb von 60 dB(A) im Nachtzeitraum erstellt.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind jedoch weder am Fahrweg noch auf dem Ausbreitungsweg technisch vernünftig realisierbar oder verhältnismäßig. Die häufigste Form aktiver Schallschutzmaßnahmen sind Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle. Da die Bahnstrecke vorwiegend in Dammlage verläuft und aufgrund des geringen Abstandes der Nutzungseinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge, scheidet die Errichtung von Schallschutzwällen als aktive Schallschutzmaßnahme in diesem Abschnitt aus.

Eine weitere aktive Schallschutzmaßnahme stellt das besonders überwachte Gleis „büG“ dar. Anhand der sich aus den vorgegebenen Randbedingungen ergebenden Einschränkungen, die zum Teil auch den Bereich der Baumaßnahmen betreffen, ist der Einsatz des „büG“ im vorliegenden Fall nicht sinnvoll bzw. nicht möglich.

Ebenso ist der wirksame Einsatz von Schienenstegdämpfern bzw. -absorbern im hier vorliegenden Fall aufgrund zahlreicher vorhandener Weichenverbindungen nicht gesichert und die technische Machbarkeit einer Umsetzung nicht gegeben.

### *Fazit*

Für die verbleibenden Betroffenheiten, insgesamt 64 Immissionsorte aus der Untersuchung nach 16. BlmschV<sup>8</sup> und 116 Immissionsorte aus der Erhöhung der Gesamtlärmpegel oberhalb von 60 dB(A) nachts sind passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorzusehen, die auf Schutz der festgestellten Außenpegel der Gesamtlärmuntersuchung zu dimensionieren sind. Für die Anwohner besteht prinzipiell Anspruch auf Lärmvorsorge, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.



Gebäude im PFA mit Anspruch auf Entschädigung  
durch passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach

Gebäude-ID	Adresse	Anzahl IO aus 16.BImSchV/Gesamtlärm mit verblei- bender Überschreitung
------------	---------	--

Krbw Dresden, rechts der Bahnstrecke ca. km 63,450 bis km 63,700

10-32	Güterbahnhofstraße 8	8 / 14
10-24	Güterbahnhofstraße 1 0	8 / 12
10-25	Güterbahnhofstraße 1 2	11 / 10
10-26	Güterbahnhofstraße 14	14 / 8
10-23	Rosenstraße 36	23 / 55
10-37	Rosenstraße 33	- / 17

Mangels Alternative wird empfohlen, an den aus der Untersuchung nach 16. BImSchV<sup>8</sup> und Gesamtlärbetrachtung verbleibenden Immissionsorte passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorzusehen. Es wird empfohlen, den passiven Schallschutz auf den aus der Gesamtlärbelastung resultierenden Außenpegel zu dimensionieren.

#### B.1.4.3 Dokumentation der Änderungen und Ergänzungen

Die Änderungen und Ergänzungen der Vorhabenträgerin befinden sich in folgenden Unterlagenenteilen:

Unterlage	Stand	Register
<u>Titelblatt/Deckblatt</u> *)	16.07.2021	
<u>Erläuterungsbericht</u> (Seiten 17, 25 – 28 und 34)	16.07.2021	1
<u>Lagepläne</u>		3
Lageplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407	15.01.2021	3.4
<u>Bauwerksverzeichnis</u> (Seiten 17, 18 und 21)	25.01.2021	4
<u>Grunderwerbspläne</u>		5
Grunderwerbsplan M 1 : 500 Strecke 6240/6241, km 62,961 – km 63,333 Strecke 6258, km 0,421 – km 0,800	15.01.2021	5.2
Grunderwerbsplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407	15.01.2021	5.4

<u>Grunderwerbsverzeichnis</u> (Seiten 1 - 2)	16.07.2021	6
<u>Bauwerkspläne</u>		7
Bauwerksplan M 1 : 100 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Grundriss	12.07.2021	7.8.1
Bauwerksplan M 1 : 100 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Längsschnitt	12.07.2021	7.8.2
Bauwerksplan M 1 : 25 Rohrbrücke „Falkenbrücke“ Neue Stützen Achse B1 und E1 Querschnitt	15.12.2020	7.8.3
<u>Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan</u>		9
Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 - km 1,407	15.01.2021	9.4
<u>Kabel- und Leitungslageplan</u>		10
Kabel- und Leitungslageplan M 1 : 500 Strecke 6258, km 0,918 - km 1,407	15.01.2021	10.4
<u>Landschaftspflegerischer Begleitplan</u>		
Erläuterungsbericht *) (Seiten 6, 7, 13, 20, 21, 25, 26, 28 – 33, 37, 38, 41, 44)	07/21	12.1
Anhang 2: Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung *) (1 Blatt)	29.07.2021	12.1
Maßnahmenblätter (8 Stck)	29.07.2021	12.2
Bestands- und Konfliktplan *) Strecke 6258, km 0,4+50 bis km 1,3+30 Strecke 6240, km 62,9+61 bis km 63,7+35	15.01.2021	12.3.1
Bestands- und Konfliktplan *) Strecke 6248, km 0,5+41 bis km 1,2+36	15.01.2021	12.3.2
Maßnahmenplan Strecke 6258, km 0,4+50 bis km 1,3n30 Strecke 6240, km 62,9+61 bis km 63,7+35	15.01.2021	12.4.1
Maßnahmenplan Strecke 6248, km 0,5+41 bis km 1,2+36	15.01.2021	12.4.2

<u>Untersuchung zu Schall- und Erschütterungsimmissionen *)</u>	26.04.2021	14
Textteil Betriebsbedingte Schallimmissionen (Seiten 1 – 27)		13.1
Anlage 1: Dokumentation der Eingabedaten		
Anlage 2.1a - 2.3a: Dokumentation des Betriebsprogramms, Straßenbahnverkehr und Straßenverkehr		
Anlage 3.1 a - 3.3a: Dokumentation der Berechnungsergebnisse als Pegel-liste		
Anlage 4.1 a - 4.3a: Darstellung der Berechnungsergebnisse in Rasterlärm-karten, sowie Übersicht geprüfte Schallschutzmaß-nahme		
Anlage 5a: Konformitätserklärung		
Anlage 6: Ablöseberechnung SSW nach Kostenkennwertekatalog 2016		
<u>Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte *)</u>		15
Lageplan Einzugsgebiet M 1 : 500	15.01.2021	15.3.4
Strecke 6258, km 0,918 – km 1,407		

\*) Nur zur Information!

### **B.1.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde**

Die Träger öffentlicher Belange formulierten eine Reihe von Forderungen und Hinweisen und fordern deren Einhaltung und Beachtung durch die Vorhabenträgerin und deren Auf-tragnehmer während der Baumaßnahme. Die Anhörungsbehörde sah keine durchgrei-fenden Bedenken gegen das Vorhaben. Sie bewertet das Vorhaben in der abschließen- den Stellungnahme Gz.: 32-0522/1089/15 vom 16.09.2020 grundsätzlich als planfest- stellungsfähig.

### **B.1.5 Vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG**

Aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde war die von der Vorhabenträgerin begehrte vorläufige Anordnung nach § 18 Abs. 2 AEG<sup>1</sup> für Änderungen an der Rohrbrücke „Fal- kenstraße“ nach Lage der Dinge nicht erforderlich, maßgeblich dafür sind:

- Es handelt sich nicht um die Änderung einer Eisenbahnbetriebsanlage.
- Es sind keine negativen Auswirkungen auf die derzeitige und künftig geplante Eisen- bahnbetriebsanlage erkennbar.
- Es gab aus dem Anhörungsverfahren keine Einwendungen gegen diese (vorgezo- gene) Folgemaßnahme.

- Es liegt keine Änderung einer über 5 km langen Rohrleitung gem. Nr. 19.7.1 Anlage 1 UVPG<sup>24</sup> vor, die ggf. zu einer UVP-Pflicht führen könnte (Voraussetzungen des § 65 Abs. 2 S. 3 UVPG<sup>24</sup> sind erfüllt).
- Es sind nach § 1 Abs. Nr. 3 SächsBO darüber hinaus keine Vorschriften und damit Genehmigungspflichten zusätzlich anwendbar.
- Es wird aus Sicht der DREWAG keine UVP-Pflicht und damit auch keine Pflicht auf Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens gesehen. Zitat: „Die Erneuerung der Stützen, sowie die geringfügige Höherlegung der Rohrbrücke ist keine Erweiterung oder Änderung der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs der Fernwärmeleitung.“
- Es wird durch den Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der bereits erfolgten Aufnahme als Planbestandteil in den Planunterlagen sichergestellt, dass der neue Zustand dauerhaft legitimiert wird.
- Es wird eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Beteiligten geschlossen.
- Es sind durch die Vorhabenträgerin alle erforderlichen Aktivitäten, welche die Finanzierung betreffen, in eigener Verantwortung und rechtzeitig durchzuführen.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

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

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG<sup>1</sup> betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 BEVVG<sup>23</sup>). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiberin.

Was die Medienumverlegungen und Anpassung der Ver- und Entsorgungsanlagen Dritter anbelangt, sind diese als Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG<sup>2</sup> zu betrachten. Es handelt sich hierbei zwar um Anlagen Dritter, für die originär anderen Zuständigkeitsregelungen gelten, allerdings sind die diesbezüglichen Maßnahmen als

notwendige Folgemaßnahmen zu qualifizieren, so dass sich aufgrund der oben genannten Normen eine Zuständigkeitsverschiebung ergibt. Notwendige Folgemaßnahmen sind solche Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung des eisenbahnrechtlichen Vorhabens, die für eine angemessene planungsrechtliche Zulassungsentscheidung bezüglich der durch die Baumaßnahme an den Betriebsanlagen der Eisenbahn aufgeworfenen Konflikte erforderlich sind.

### **B.3 Umweltverträglichkeit**

#### **B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Gemäß § 7 Abs.1 UVPG<sup>24</sup> sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben, einem sogenannten Screening-Verfahren - einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist - zu unterziehen.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Änderung eines Schienenweges mit den dazugehörigen Betriebsanlagen gemäß Nr. 14.7 der Anlage 1 UVPG<sup>24</sup>. Der Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit dazugehörigen Betriebsanlagen wäre nach § 6 UVPG<sup>24</sup> i. V. m. Nr.14.7, Spalte 1 der genannten Anlage als Neuvorhaben UVP-pflichtig. Für die Änderung der bereits vorhandenen Betriebsanlagen im Sinne des § 2 Abs. 4 Ziff. 2 a) UVPG<sup>24</sup> ist jedoch nach § 9 Abs. 3 UVPG<sup>24</sup> eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nur dann durchzuführen, wenn eine Vorprüfung im Sinne des § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 UVPG<sup>24</sup> ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 3 und 4 i. V. m. § 7 Abs. 1, Abs. 5, Anlage 3 UVPG<sup>24</sup>.

##### 1. Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG<sup>24</sup> beurteilt.

Das Vorhaben hat zum Inhalt:

- Änderung des Kreuzungsbauwerkes (EÜ km 63,215) durch Ersatzneubau einschließlich der Anschlüsse an vorhandene Stützbauwerke
- Herstellung und Anpassung von Stützbauwerken infolge Gleisabsenkung, z. T. Ertüchtigung durch Injektionsanker und Teilrückbau,
- Umfangreiche Änderungen an Strecken- und Bahnhofsgleisen mit Erneuerung von Weichen, Einbau von Planungsschutzschichten, Böschungsanpassungen, Anpassungen der Oberleitung/Beleuchtung und des Kabelgefäßsystems einschließlich der Querungen,

- Herstellung von Entwässerungsanlagen , z. B. Versickerschlitz
- Ersatzloser Rückbau der Bahnhofsgleise 49, 50, 51, 52, 55, 56, 57, 58 und 59,
- Neubau einer Weichenheizungsstation,
- Herstellung eines Schutzbauwerkes zur Erhaltung des vorhandenen Abwasserdükers,
- Teilabbruch der ehemaligen Postrampen 5 und 6,
- Rückbau Mischwasserpumpenwerk und Neubau Pumpwerkschacht einschließlich Einbau einer neuen Vorflutleitung bis zur Einleitstelle in den Mischwasserkanal,
- Verlängerung eines kommunalen Mischwasserkanales,
- Sicherung und Umverlegung bahneigener und von Medientrassen Dritter,
- Herstellen temporärer Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungen und Gleisüberfahrten sowie
- Landschaftspflegeerische Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichmaßnahmen.

## 2. Standort des Vorhabens

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit wird insbesondere hinsichtlich Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG<sup>24</sup> unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich beurteilt.

Diese Maßnahmen erstrecken sich vom Bereich des westlichen Gleisvorfeldes des Dresdener Hauptbahnhofes bis zur Eisenbahnüberführung Freiburger Straße sowie bis in Richtung Dresden-Altstadt. Das Vorhaben findet zu einem großen Teil auf Flächen statt, die dem Eisenbahnzwecke zu dienen bestimmt sind.

## 3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter werden anhand der Kriterien in Punkten 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG<sup>24</sup> Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG<sup>24</sup> auch, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens, des Standortes oder durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin offensichtlich ausgeschlossen werden.

*Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,*

Der Mensch ist ausschließlich während der Bauzeit durch Emissionen von Lärm und Staub bzw. ggf. durch Erschütterungen betroffen. Zur Minimierung der zusätzlichen

Lärmbelastung sind neben dem Einsatz geräuscharmer Geräte und Bauverfahren organisatorische und technische Maßnahmen zur Reduzierung potenzieller Betroffenheit vorgesehen, z. B. weitgehende Reduzierung lärmintensiver Bautätigkeiten im Beurteilungszeitraum acht (20:00 Uhr bis 7:00 Uhr), insbesondere innerhalb einer nächtlichen Kernzeit (z.B. von 24:00 Uhr bis 5:00 Uhr). Letztlich ist für voraussichtlich zwei Anwesen mit prognostizierten Beurteilungspegeln über 60 dB(A) nachts über die Bereitstellung von Ersatzwohnraum zu befinden.

Gemäß der 16. BImSchV führt die Baumaßnahme zu keiner wesentlichen Änderung, Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen nicht.

Etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind gemäß aktuellem Planungsstand an benachbarten Wohngebäuden geometrisch bedingt nicht zu erwarten, hingegen sind entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-2 zum Schutz von Menschen in Gebäuden an einem Wohngebäude mit geringerem Abstand als ca. 50 m zur Baumaßnahme nicht auszuschließen.

Unzulässige Auswirkungen in Form überschrittener Grenzwerte für elektromagnetische Felder auf die „zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt“ bestimmten Orte (26. BImSchV § 3 Abs.2), insbesondere für die als Aufenthaltsräume bestimmten Orte im Bereich innerhalb des Gleisdreieckes, sind auszuschließen. Zusammengefasst ergibt sich daraus, dass zwischen den in der 26. BImSchV in Deutschland festgelegten Vorsorgegrenzwerten und den in der Praxis tatsächlichen auftretenden Werten große Sicherheitsabstände bestehen.

#### *Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt*

Der Baubereich ist durch die Nutzung als Verkehrsflächen vorgeprägt. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass sich die Baumaßnahmen negativ auf die lokale Tier- und/oder Pflanzenwelt und die biologische Vielfalt auswirken. Die Untersuchungen zu Reptilien brachten sowohl auf dem Gelände am Kreuzungsbauwerk als auch in Dresden-Friedrichstadt den Nachweis zu den auf Bahngeländen häufig zu findenden Zauneidechsen. Niststätten von Vögeln wie auch Quartiere von Fledermäusen konnten in den beanspruchten Bereichen nicht festgestellt werden. Eine Verletzung der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG<sup>11</sup> für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten kann entsprechend den Ergebnissen des Artenschutzfachbeitrages durch vorgelegte und begleitende Maßnahmen vermieden werden.

Die Abarbeitung der Eingriffsregelung erfolgte auf Basis des „Numerischen Bewertungsschemas für Natur und Landschaft – Dresdner Modell“. Die Kompensation soll durch

Gleisrückbau in Dresden-Friedrichstadt und die Ausweisung eines Teils dieser Fläche als Ruderalfläche erfolgen.

Besondere Schutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht tangiert.

#### *Fläche und Boden*

Mit den Baumaßnahmen ist die Inanspruchnahme von Flächen für die Baustelleneinrichtung, für Zufahrten und für die Erneuerung des Kreuzungsbauwerkes notwendig. Ferner ist die Inanspruchnahme einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Dresden-Friedrichstadt vorgesehen. Diese Flächeninanspruchnahme geht einher mit teilweiser Entfernung von Vegetationsbeständen bzw. der Nutzung von Schotterfluren und führt damit insbesondere zu einer Inanspruchnahme von Lebensräumen der Reptilien. Rodungen von geschützten Einzelbäumen sind nicht vorgesehen.

Bautechniken nach dem aktuellen Stand der Technik sowie die Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke sollen Schadstoffeinträge in den Boden verhindern. Anfallendes Rückbaumaterial ist baubegleitend zu deklarieren und entsprechend der fachgerechten Entsorgung/Verwertung zuzuführen.

#### *Luft, Klima und Landschaft*

Die baubedingten Emissionen wie Licht, Schadstoffe, und Staubentwicklung sind lokal und zeitlich begrenzt. Die Staubbelastung wird, soweit möglich, auf ein Mindestmaß reduziert. Insgesamt sind weder anlagen- noch baubedingt erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Klima/Luft und Landschaft mit dem Vorhaben zu verzeichnen.

#### *Wasser*

Das Vorhaben befindet sich nicht im Bereich von Oberflächengewässern, von Wasserschutzgebieten oder festgesetztem Überschwemmungsgebieten. Negative Beeinflussungen des Grundwassers bei Abbruch der Anlagen werden entsprechend dem Stand der Technik nicht erwartet. Es ist keine bauzeitliche Wasserhaltung angezeigt.

#### *Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter*

Eine nachteilige Umweltauswirkung auf das kulturelle Erbe oder und sonstige Sachgüter ist in Verbindung mit der Lage innerhalb des Bahngeländes nicht angezeigt. Auf die Meldepflicht von Bodenfunden ist grundsätzlich hinzuweisen. Die landschaftsbildspezifische Ausprägung führt zu keinen Auswirkungen, die als Zustandsstörung zu empfinden sind.



### *Störfallrisiken gemäß 3d UVPG*

Im Zuge des Vorhabens erfolgen keine grundlegenden Änderungen am Bahnkörper bzw. an der Trassierung, die im Hinblick auf potenzielle Störfälle als Zustandsverschlechterung zu werten sind.

### *Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.*

Wechselwirkungen im Sinne des § 2 UVPG<sup>24</sup> sind die in der Umwelt ablaufenden Prozesse. Die Gesamtheit der Prozesse, das Prozessgefüge, ist Ursache des Zustandes der Umwelt wie auch ihrer weiteren Entwicklung. Die Prozesse unterliegen einer Regulation durch innere Steuerungsmechanismen (Rückkopplungen) und äußere Einflussfaktoren. Auswirkungen auf Wechselwirkungen sind die durch ein Vorhaben verursachten Veränderungen des Prozessgefüges. Ferner ist nicht feststellbar, dass die beantragte Maßnahme Einfluss auf die Wechselwirkungen zwischen den o. g. Schutzgütern haben könnte.

## 4. Ergebnis

Aus den vorgelegten Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Punkt 8: „Zusammenfassung der Umweltauswirkungen“, Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 12), Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Unterlage 13), Untersuchungen zu Schall und Erschütterungen (Unterlage 14), Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte (Unterlage 15) und der Umwelterklärung der Vorhabenträgerin (Formblatt U3) ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass durch das Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG<sup>24</sup> bei der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

## **B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens**

### **B.4.1 Planrechtfertigung/Variantenuntersuchung**

Das Bauvorhaben ist Bestandteil des Unternehmensplans der DB Netz AG, Regionalbereich Südost. Der Ausbau der Strecke Leipzig - Dresden ist als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) von 1992. Der BVWP 2030 vom August 2016 weist in seiner Anlage 2 (Projektliste Schiene) die ABS Leipzig-Dresden unter „Laufende und fest disponierte Projekte“ mit der Projektnummer L11 unter „Vollständig im Bezugsfall“ (d.h. eine nochmalige Bewertung ist nicht notwendig) auf. Zudem ist die Ausbaustrecke (ABS) Leipzig - Dresden als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des vordringlichen Bedarfs unter Abschnitt 1 Buchstabe Nr. 11

des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege in der Fassung des BSchWAG<sup>26</sup> enthalten.

Das Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf schließt an den 2007 fertiggestellten Abschnitt Dresden Hbf (a) - Dresden-Neustadt (a) / Marienbrücke an und optimiert den Spurplan zur finalen Einbindung der Ausbaustrecken Leipzig – Dresden (VDE 9), Berlin– Dresden und Sachsenmagistrale in den Hauptbahnhof Dresden.

Das bestehende Kreuzungsbauwerk ist aufgrund des Befundes der Bauwerksprüfung vom 10.08.2004 mit Ergänzung vom 22.10.2007 abgängig. Das Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf ist als Ersatzneubau für 5 überführte (Str. 6240/6241 und 7827) und 4 unterführte Gleise (Str. 6258) an gleicher Stelle geplant.

Mit der Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km /h werden der bestehende Geschwindigkeitseinbruch beseitigt sowie die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Durchlassfähigkeit und eine Verbesserung der Betriebsqualität geschaffen. Dies bedingt aufgrund der Trassierungsparameter unter anderem eine Anpassung der Weichenplatte Rosenstraße. Für die Festlegungen der neuen Nutzlängen der Gleise und die möglichen Fahrstraßen wurden Varianten mit unterschiedlichen baubetrieblichen Auswirkungen näher betrachtet. In diesem Zusammenhang wurde auch geprüft, ob und inwieweit eine gesamthafte Betrachtung der notwendigen und zukünftigen Infrastruktur für alle Verkehrsarten im Bahnhof Dresden Hbf erfolgt ist.

Für die Anpassung der DREWAG-Rohrbrücke hat die Vorhabenträgerin 2012 drei unterschiedliche Varianten betrachtet. Im Ergebnis dessen und in Abstimmung mit dem Medienträger wird die Rohrbrücke durch Neuordnung der 2 Stützenstandorte umgebaut. Die Planungen sind für das prognostizierte Betriebsprogramm nach aktuellem Stand des Regelwerkes der Bahn ausgelegt.

Mit der beantragten Maßnahme wird dazu beigetragen, die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur im Planungsabschnitt nachhaltig zu sichern. Die mit der Planung verfolgten Ziele entsprechen der in § 1 Abs. 1 S. 1 AEG<sup>1</sup> 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. Die allgemeine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, die von ihr betriebene Eisenbahninfrastruktur in einem betriebssicheren Zustand zu halten, ist in § 4 Abs. 3 AEG<sup>1</sup> geregelt. Die Vorschrift trägt dem Umstand Rechnung, dass das Betreiben von Eisenbahninfrastrukturen und das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen Teile der Daseinsvorsorge sind. Zu den Zielen, die der Planrechtfertigung eines Vorha-

bens dienen können, gehört wegen dieser Daseinsvorsorgefunktion neben der Aufrechterhaltung auch die Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.07.1990, Az. 4 C 26.87).

Nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG<sup>1</sup> sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltverträglichkeit, im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen. Damit im Rahmen dieser Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange die privaten Belange im Interesse der Zulassung und Verwirklichung des Vorhabens zurückgestellt und somit insbesondere Eingriffe in private Rechte Dritter zugelassen werden können, müssen die für das Vorhaben sprechenden Belange Ausdruck eines öffentlichen Interesses an seiner Verwirklichung sein; es bedarf einer sogenannten Planrechtfertigung. Maßgebend für die Planrechtfertigung sind die Ziele, die das für ein vorhabeneinschlägiges Fachplanungsgesetz, im Falle des Bauvorhabens also das AEG<sup>1</sup>, vorgibt. Die Planrechtfertigung besteht also, wenn die Planung den Zielstellungen des AEG<sup>1</sup> dient und die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen im Grundsatz geeignet sind, entgegenstehende Interessen und Rechte in der Abwägung zu überwinden. Dafür ist nicht erforderlich, dass das Vorhaben zur Erreichung der Ziele des Fachplanungsgesetzes vollkommen unausweichlich ist. Es genügt vielmehr, dass es, gemessen an diesen Zielen, vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2005, AZ. 9 VR 7.05 Rn. 5 m. w. N. im juris). Dies ist nur dann der Fall, wenn das Vorhaben zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich ist, etwa, weil nach den tatsächlichen Umständen ein dringendes Verkehrsbedürfnis besteht. Das Vorhaben wird dieser Anforderung gerecht.

Das Vorhaben ist gemessen an den Zielen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Sinne des Fachplanungsrechts vernünftiger Weise geboten und die Planrechtfertigung gegeben.

#### **B.4.2 Kommunale Belange/Regionalplanung**

Nach § 2 Abs. 1 der SächsGemO<sup>27</sup> erfüllen die Städte und Gemeinden in ihrem Gebiet im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit alle öffentlichen Aufgaben in eigener Verantwortung und schaffen die für das soziale, kulturelle, sportliche und wirtschaftliche Wohl ihrer Einwohner erforderlichen öffentlichen Einrichtungen, soweit die Gesetze nichts anderes bestimmen. Nach § 38 S. 1 BauGB<sup>28</sup> sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB<sup>28</sup> nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. Die Landeshauptstadt Dresden wurde von Amts wegen im Verfahren beteiligt. Es wurden keine Forderungen beigebracht, die

das Vorhaben vom Grundsatz her in Frage stellen würden. Die Belange der betroffenen Gemeinde wurden damit im Rahmen von Recht und Gesetz angemessen berücksichtigt.

Der Regionale Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge hat bestätigt, dass Konflikte zu den regionalplanerischen Vorgaben der 1. Gesamtfortschreibung sowie der als Satzung beschlossenen 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans für die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge nicht erkennbar sind.

Im vorgesehenen Baubereich befinden sich keine Anlagen der Dresdner Verkehrsbetriebe. Die Beachtung der auf die Wahrung der Interessen des ÖPNV gerichteten Forderungen sicherte die Vorhabenträgerin zu. Weitere Festlegungen bezüglich möglicher Verkehrsraumreduzierungen, Haltestellenverlegungen und Verkehrssperrungen sind obsolet, da diese nicht plangegegenständlich sind.

Die vom Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) geäußerten Bedenken bzw. widersprüchlichen Annahmen konnten von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Erwidern bereinigt werden. Zu Fragen der Kapazität wird im Übrigen auf die Ausführungen in Punkt B.4.17 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung verwiesen.

#### **B.4.3 Tangierende Planungen**

Die Vorhabenträgerin benannte die „Betriebliche Standortoptimierung Dresden Rosenstraße 65“ und die „Sanierungsplanung Rosenstraße“, Veranlasser Deutsche Bahn AG / DB Immobilien, als tangierende Vorhaben. Auf Grund der räumlichen und zeitlichen Trennung der Baufelder und Baustelleneinrichtungsflächen ist mit keinen gegenseitigen Beeinflussungen der Maßnahmen zu rechnen.

Das Vorhaben der Station & Service AG „Bf Dresden Hbf, Mittelhalle – Erneuerung Bahnsteige sowie EÜ km 0,080 und EÜ km 0,092, bei dem u.a. die Bahnsteige, die beiden den Hbf querenden Tunnel (ehemaliger Post- und Strohbachtunnel) sowie die Entwässerungsanlagen in der Mittelhalle des Bf Dresden Hbf erneuert werden, befindet sich bereits in einem weiten Realisierungsfortschritt, sodass es bis zum Beginn des plangegegenständlichen Vorhabens abgeschlossen sein wird.

#### **B.4.4 Wasserhaushalt**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Die Planung genügt dem Grundsatz der nachhaltigen, Funktions- und Leistungsfähigkeit sichernden Gewässerbewirtschaftung sowie dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen im Sinne von § 1 und § 6 WHG<sup>3</sup> sowie des § 3 SächsWG<sup>4</sup>. Das Benehmen mit der unteren Wasserbehörde wurde gemäß § 19 Abs. 3 2. Hs. WHG<sup>3</sup> hergestellt. Gegen die Zulassung bestehen keine Bedenken.

Das Einleiten von Stoffen in Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG<sup>3</sup> dar und erfordert eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG<sup>3</sup>. Diese wurde in die vorliegende planungsrechtliche Zulassungsentscheidung integriert. Die Versickerung des Niederschlagswassers aus dem Gleisbereich der unten aufgeführten Gleisabschnitte erfolgt über Versickerungsschlitze in den Untergrund. Die Versickerungsschlitze wurden gemäß DWA 138 für ein 5-jähriges Regenereignis dimensioniert.

Als dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG<sup>3</sup> ist das Einbringen der Bohrpfähle im Kontraktorverfahren in das Grundwasser als Tiefgründung des Kreuzungsbauwerks zu betrachten. Das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser ist gemäß § 49 WHG<sup>3</sup> anzeigepflichtig. Laut Antragsunterlagen können nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit ausgeschlossen werden. Eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG<sup>3</sup> ist daher nicht notwendig.

Das anfallende Niederschlagswasser auf dem Kreuzungsbauwerk und von den Gleisabschnitten, welche nicht über Versickerungsschlitze oder die Dammschulter entwässert werden, wird über ein bereits vorhandenes bzw. neu zu errichtendes, geschlossenes Entwässerungssystem (Rohrleitungen) dem bahneigenen Mischwasserkanal zugeleitet, welcher in das öffentliche Kanalnetz einbindet. Die Anschluss- und Benutzungsbedingungen sind von der Vorhabenträgerin direkt mit der Stadtentwässerung Dresden abzustimmen.

Das Kreuzungsbauwerk befindet sich an einem morphologischen Tiefpunkt und es steht ein nicht versickerungsfähiger Untergrund an. Zur Überwindung des Höhenunterschieds zwischen Bahnkörperentwässerung und Anbindung an den Mischwasserkanal sowie zur Ableitung von Niederschlagswasser soll ein Pumpwerk neu errichtet werden. Bereits seit 1964 existiert am Standort ein Mischwasserpumpwerk, welches zum Rückbau vorgesehen ist. Gemäß Antragsunterlagen werden dem neuen Pumpwerk an km 0,740 maximal 290 l/s zugeleitet. Das Pumpwerk wird mit einer Doppelpumpenanlage auf eine maximale Fördermenge von 349 l/s ausgelegt. Das Pumpwerk dient nur der Ableitung des anfallenden und gefassten Niederschlagswassers. Eine Ableitung von Grundwasser findet laut Antragsunterlagen nicht statt.

Die Ableitung und diffuse Versickerung des Niederschlagswassers aus den in den Lageplänen 15\_03\_02\_GP\_63\_215\_WR-2, 15\_03\_03\_GP\_63\_215\_WR-3 und 15\_03\_04\_GP\_63\_215\_Wr-4 violett dargestellten Gleisbereichen über die Dammschulter ist nicht erlaubnispflichtig.

Während der Arbeiten in Baugruben kann es durch hinzutretendes Schichten- und auch Niederschlagswasser notwendig werden, eine offene Wasserhaltung zu betreiben. Das

Wasser sollte in die vorhandenen Entwässerungsanlagen, welche zur öffentlichen Kanalisation führen, abgeleitet werden. Die Bedingungen hierfür sind ggf. mit der Stadtentwässerung Dresden abzustimmen. Sollte das anfallende Wasser versickert oder in ein Oberflächengewässer eingeleitet werden, ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG<sup>3</sup> notwendig.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken, wenn das Vorhaben gemäß den eingereichten Antrags- und Planungsunterlagen mit Stand vom 27.04.2021 sowie unter Einhaltung der in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommenen Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt wird.

Durch das Vorhaben werden keine Fließgewässer oder Hochwasserschutzgebiete berührt.

Die fachliche Beurteilung erfolgte unter besonderer Berücksichtigung der im Verfahren beteiligten Umwelt- und Wasserbehörden.

#### **B.4.5 Eingriffe in Natur und Landschaft**

Mit dem Ziel, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geeignete Schutzmaßnahmen zu vermeiden oder vermindern sowie nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch geeignete landschaftspflegerische Maßnahmen zu kompensieren, hat die Vorhabenträgerin einen Landschaftspflegerischen Begleitplan erstellt. Darin hat sie gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG<sup>11</sup> die entsprechenden Angaben zu Art und Umfang und zeitlichem Ablauf des Eingriffs angemessen dargestellt. Zu den rechtlichen Funktionen der landschaftspflegerischen Begleitplanung gehört die Ermittlung des objektiven Gewichts der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege. Des Weiteren sind hier Maßnahmen zu konzipieren, die den Eingriff aus Sicht von Natur und Landschaft vermeiden, minimieren bzw. einen Ausgleich oder Ersatz der Beeinträchtigungsfolgen möglichst zeitnah herbeiführen. Nach § 15 BNatSchG<sup>11</sup> sind Eingriffe, sofern zulässig, in angemessener Frist zu kompensieren.

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Das Vorhaben hat Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG<sup>11</sup> zur Folge, welche im Rahmen der Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes aufzuzeigen, zu bewerten und zu bewältigen waren. Bei einem Eingriff in Natur und Landschaft handelt es sich gemäß § 14 BNatSchG<sup>11</sup> um Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Fachplanerische Vorgaben ergeben sich aus dem BNatSchG<sup>11</sup>, dem SächsNatSchG<sup>30</sup> sowie der Gehölzschutzsatzung der Stadt Dresden. In Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Dresden war zudem für die Bewertung der Eingriffe das von der Landeshauptstadt Dresden entwickelte „Numerische Bewertungsschema für Natur und Landschaft“, sogenanntes „Dresdner Modell“ in Ansatz zu bringen.

Die Änderungen an den Infrastrukturelementen der Eisenbahn erfolgen in gleicher Lage bzw. im Bereich der bestehenden Verkehrsfläche. Bestehende Anlagen werden durch neue Anlagen in gleichartiger Ausformung ersetzt. Der Baukörper stellt sich nach der Baumaßnahme so dar, wie er vorher auch existierte. Es lassen sich daher keine anlagebedingten Eingriffe, die über die baubedingten Eingriffe hinausgehen, ableiten.

Für den schienengebundenen An- und Abtransport von Baumaterialien zum Vorhabenstandort ist die Nutzung einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des ehem. Rangierbahnhofes Dresden-Friedrichstadt notwendig. Dafür werden im Vorfeld Gleise zurückgebaut. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben sich durch Inanspruchnahme von Ruderalfluren sowie aufgelaufener junger Gehölzbestände. Dieser befindet sich auf Bahngelände und besteht aus Bäumen mit einem Stammumfang < 30 cm und vereinzelt Sträuchern. Es handelt sich dabei nicht um landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen. Als Kompensation ist die Entwicklung eines Sukzessionsstandortes (Maßnahme 005\_A) vorgesehen.

Das beantragte Bauvorhaben trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft Rechnung. Die verbleibenden Beeinträchtigungen lassen sich mit zumutbarem Aufwand nicht weiter verringern, ohne gleichzeitig den Planungserfolg zu gefährden. Die mit dem Bauvorhaben einhergehenden Eingriffe bzw. erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der Eingriffsregelung können nach § 15 Abs. 6 BNatSchG<sup>11</sup> als kompensiert gelten.

Durch das Vorhaben wird kein Wald i. S. d. § 2 SächsWaldG<sup>29</sup> berührt. Eine dauerhafte Waldumwandlung ist nicht zu verzeichnen.

Durch die Erwidern der Vorhabenträgerin bzw. die unter Punkt B.1.4 der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung beschriebenen Planänderungen wurden die von der unteren Naturschutzbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden ursprünglich gegen das Vorhaben geäußerten Bedenken ausgeräumt. bzw. die entsprechenden Änderungsforderungen berücksichtigt.

Die untere Naturschutzbehörde hat dem Vorhaben aus naturschutzrechtlicher Sicht nach Änderung bzw. Anpassung der umweltfachlichen Unterlagen zugestimmt. Gegen das plangegenständliche Vorhaben bestehen seitens weiterer beteiligter Fachbehörden grundsätzlich keine Bedenken. Über weitergehende Hinweise wurde entschieden, bzw.

wurden entsprechende Nebenbestimmungen in die vorliegende planungsrechtliche Zulassungsentscheidung aufgenommen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind damit angemessen berücksichtigt worden, sodass nunmehr eine Vereinbarkeit mit diesen Belangen besteht.

Die zu erwartenden Außenwirkungen des Vorhabens stehen seiner Zulässigkeit im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1 und 3 UVPG<sup>24</sup> nach Maßgabe der geltenden Gesetze nicht entgegen. Die mit der Planfeststellung verbindlich festgelegten Maßnahmen sind dazu geeignet, die an ein solches Vorhaben gestellten Anforderungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu erfüllen. Das Vorhaben kann als mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege verträglich gewertet werden.

#### **B.4.6 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Gebietsschutzes vereinbar. Die Betroffenheit besonderer Schutzgebiete im Sinne §§ 23 bis 29 und 32 BNatSchG<sup>11</sup> ist zu verneinen. Das Vorhaben berührt auch keine nach § 30 BNatSchG<sup>11</sup> bzw. § 21 SächsNatSchG<sup>30</sup> besonders geschützten Biotope. Konflikte zum Biotopschutz bestehen demnach nicht.

#### **B.4.7 Artenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar.

Das Bundesnaturschutzgesetz unterscheidet beim Artenschutz Bestimmungen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen sowie Vorschriften zum Schutz besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten. Zum Zwecke des allgemeinen Schutzes wild lebender Tiere und Pflanzen regelt der § 39 BNatSchG<sup>11</sup> verschiedene Verbote. Zum Schutz gesetzlich besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten gelten nach § 44 BNatSchG<sup>11</sup> weitere Verbote.

Es muss gemäß § 44 BNatSchG<sup>11</sup> sichergestellt sein, dass es zu keiner Störung, Verletzung oder Tötung wildlebender Tiere der besonders geschützten Arten kommt. Für die artenschutzrechtlich relevanten Arten war abzu prüfen, ob es durch das Vorhaben zu den Verbotstatbeständen der Tötung (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG<sup>11</sup>), Störung (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG<sup>11</sup>) oder der Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG<sup>11</sup>) kommen kann. Der Tatbestand des Zerstörungs- und Tötungsverbots ist jedoch dann nicht einschlägig, wenn die Beeinträchtigungen unvermeidbar sind, die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und der Erhaltungszustand der lokalen Population sich nicht verschlechtert (§ 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG<sup>11</sup>). An der Erfüllung dieser Anforderungen besteht für die im vorliegenden Fall gegebenenfalls betroffenen Arten und Habitate kein Zweifel. Einer Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG<sup>11</sup> für gesetzlich besonders



und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten kann entsprechend den Ergebnissen des Artenschutzfachbeitrages durch vorgelagerte und begleitende Maßnahmen vermieden werden.

Zum Zwecke der Beurteilung der Einhaltung der Vorschriften zum Schutz besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten enthalten die Planunterlagen (Landschaftspflegerische Begleitplan - Unterlage 11 und Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag – Unterlage 13) eine artenschutzfachliche Bewertung. Der Bericht stellt die Ergebnisse der Begutachtung im Hinblick auf die nachweislichen und potenziellen Betroffenheiten zusammenfassend dar und erläutert die durch die Baumaßnahmen erforderlichen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung/-minimierung und Kompensation bzw. zur Beibehaltung des Erhaltungszustandes der betroffenen Lokalpopulationen. Eingriffsrelevante Inhalte und damit die Einhaltung der Bestimmungen des BNatSchG<sup>11</sup> wurden nachvollziehbar und vollständig dokumentiert.

Durch das Anlegen von Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen ist insbesondere die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) als gesetzlich streng geschützte Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie betroffen. Im Vorfeld der Baumaßnahme ist daher zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG<sup>11</sup> eine Bergung von den sich potentiell im Baufeld befindlichen Zauneidechsen notwendig. Als Ausweichquartier ist ein Bereich im Güterbahnhof Dresden-Friedrichsplatz vorgesehen. Eine Inanspruchnahme von Lebensräumen der Avifauna aufgrund der Baufeldnutzung besteht nicht. Im Vorhabenbereich wurden lediglich Nahrungsgäste gesichtet. Der Nachweis von bewertungsrelevanten Lebensstätten blieb aus.

Das geplante Vorhaben ist unter Beachtung und Umsetzung der als verbindlich geltenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) unter den Gesichtspunkten der artenschutzrechtlichen Prüfung als zulässig einzustufen, da fachlich plausibel und vollständig dargelegt wurde, dass keine absichtlichen oder vermeidbaren Verletzungen oder artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG<sup>11</sup> ausgelöst werden. Eine Ausnahmegenehmigung im Sinne von § 45 Abs. 7 BNatSchG<sup>11</sup> ist nicht erforderlich.

Darüber hinaus ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass durch die geplanten Maßnahmen sichergestellt werden kann, dass die ökologische Gesamtsituation des vom Vorhaben betroffenen Raumes für die betrachteten Vogelarten sowie Arten des Anhanges IV der FFH-RL gewahrt bleibt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt vor diesem Hintergrund zu der Auffassung, dass die Anwendung aktueller artenschutzrechtlicher Vorschriften auf die vorliegende Planung zu dem Ergebnis führt, dass die Thematisierung von Befreiungstatbeständen nach § 67 BNatSchG<sup>11</sup> entbehrlich ist.

#### **B.4.8 Immissionsschutz**

##### **B.4.8.1 Allgemeines**

Der Anstoßwirkung hinsichtlich der Außenwirkung des Vorhabens ist durch öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen genüge getan worden. Während der Bauphase ist mit vorübergehenden Beeinträchtigungen, wie Lärmemissionen, Staubentwicklung durch Baumaschinen zu rechnen. Diese Auswirkungen sind durch die festgeschriebenen Nebenbestimmungen weitestgehend zu vermindern. Das Vorhaben ist mit den zu berücksichtigenden immissionsschutzrechtlichen Belangen vereinbar. Prüfgegenstand waren Lärm-, Erschütterungs-, Sekundärluftschall- und Luftschadstoffimmissionen.

##### **B.4.8.2 Baubedingte Lärmimmissionen**

Zum Schutz vor Baulärm hat die Vorhabenträgerin die im § 22 Abs. 1 BImSchG<sup>6</sup> geregelten Pflichten der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen i. V. m. der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG<sup>6</sup> maßgeblichen AVV Baulärm<sup>5</sup> sowie nach der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV<sup>5</sup>) zu beachten. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und
3. die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können.

Danach ist auch zu beurteilen und zu entscheiden, ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG<sup>2</sup> eintreten, die nach dieser Vorschrift Schutzauflagen oder nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG<sup>2</sup> Entschädigungsfestsetzungen zu Gunsten Dritter durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich machen würden.

Ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG<sup>2</sup> eintreten, die nach dieser Vorschrift Schutzauflagen oder nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG<sup>2</sup> Entschädigungsfestsetzungen zu Gunsten Dritter erforderlich machen würden, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1 (Pflichten der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen) und § 3 Abs. 1 (Bestimmung des Begriffes der schädlichen Umwelteinwirkung)

BlmSchG<sup>6</sup> i. V. m. der gemäß § 66 Abs. 2 BlmSchG<sup>6</sup> maßgeblichen AVV Baulärm<sup>5</sup> sowie nach der 32. BlmSchV<sup>5</sup>. Den Regelungen der 32. BlmSchV<sup>5</sup> kommt Gesetzesrang und damit unmittelbare Geltung zu. § 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und Nr. 2 der Verordnung enthält Regelungen für den Betrieb von Geräten und Maschinen in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten im Sinne der BauNVO<sup>31</sup> sowie weiteren dort genannten Gebieten.

Nördlich sowie nordwestlich zur geplanten Maßnahme befinden sich Gewerbegebiete; darüber hinaus in Abständen von ca. 200 m zur Baumaßnahme Wohnbauflächen bzw. allgemeine Wohngebiete (WA) und Mischgebiete im Sinne der BauNVO<sup>31</sup>. Insofern ist auch auf die Anwendung der für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes in § 7 Abs. 1 S. 2 der Verordnung zu treffenden Geltungsausschlussregelung im Hinblick auf § 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 abzustellen, d.h. dass Geräte und Maschinen nach dem Anhang Nr. 02, 24, 34 und 35 an Werktagen auch in der Zeit von 07.00 Uhr bis 09.00 Uhr, von 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr und von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr betrieben werden können, da das sonstige öffentliche Interesse am Vorhaben als gegeben anzusehen ist.

Die Richtwerte der AVV Baulärm<sup>5</sup> können - im Gegensatz zu den Vorschriften der 32. BlmSchV<sup>5</sup> - keine unmittelbare Geltung gegenüber der Vorhabenträgerin beanspruchen. § 66 Abs. 2 BlmSchG<sup>6</sup>, der bestimmt, dass die genannte Verwaltungsvorschrift bis zum Inkrafttreten von entsprechenden allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach dem BlmSchG<sup>6</sup> maßgebend ist, stellt nicht die mit unmittelbarer Wirkung für Dritte versehene gesetzliche Regelung der Verpflichtung zur Einhaltung der Richtwerte dar (vgl. Jarass: BlmSchG<sup>6</sup>, 9. Aufl., Rn. 2 zu § 66, Rn. 11 zu § 22). Die Vorschrift richtet sich vielmehr in erster Linie an die Immissionsschutzbehörden im Rahmen ihrer Pflicht zur Beurteilung, ob bestimmte Umwelteinwirkungen als schädlich im Sinne von § 3 Abs. 1 BlmSchG<sup>6</sup> anzusehen sind. Nach einem Urteil des BVerwG vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11 sind die Richtwerte der Nr. 3 der AVV Baulärm<sup>5</sup> jedoch nicht als bloße Orientierungswerte zu verstehen, sondern grundsätzlich als bindende Festlegungen.

Die Vorhabenträgerin legte eine Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen vor (Unterlage 14.4 der Planfeststellungsunterlagen). In diesen werden die bei den Bauarbeiten voraussichtlich auftretenden Beurteilungspegel an der nächstgelegenen schutzwürdigen Bebauung prognostiziert. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Prognose ausreichend. Der nach Nr. 3.1.1. der AVV Baulärm<sup>5</sup> maßgebliche Immissionsrichtwert im Planfeststellungsverfahren darf nicht unter Rückgriff auf den sogenannten Eingreifwert nach Nr. 4.1. noch (um bis zu) 5 dB(A) erhöht werden.

Falls die Immissionsrichtwerte eingehalten werden, ist davon auszugehen, dass diese zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen, insbesondere erhebliche Belästigungen, nicht gegeben sind. Die Immissionsrichtwerte stellen jedoch nicht generell die

Grenze zur „erheblichen Belästigung“ und damit die Grenze der „Zumutbarkeit“ dar. Besteht eine starke Vorbelastung aus anderen Lärmquellen, kann sich diese Zumutbarkeitsschwelle der Anwohner für Baulärm erhöhen. Zunächst sind alle Möglichkeiten der Maßnahmen zur Minderung des Baulärms nach Abschnitt 4 der AVV Baulärm<sup>5</sup> zu prüfen und darzustellen, was gutachtlich erfolgt ist.

Im Rahmen der aktuellen Rechtsprechung hat das Bundesverwaltungsgericht hierzu folgendes ausgeführt: „Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm<sup>5</sup> liegt. Dabei ist der Begriff der Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. „Nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Absatz 2 Satz 2 VwVfG<sup>2</sup> gehen nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Für die Gebietsart ist dabei von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der betroffenen Grundstücke (im Einwirkungsbereich) auszugehen, für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere Geräusch-Vorbelastungen eine wesentliche Rolle...“

In der Entscheidungsbegründung können jedoch Baulärmimmissionen bis zu den vorhandenen Lärmvorbelastungen durch Schienenverkehrsgeräusche ohne „nachteilige Wirkungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG<sup>2</sup> aufgrund der konkreten tatsächlichen Verhältnisse den Anwohnern noch zugemutet werden. Begründet wird dies auch damit, dass diese Lärmimmissionen nur temporär über eine begrenzte Zeitdauer einwirken werden.

In unmittelbarer Nähe zum Baubereich ist hauptsächlich durch den Schienenverkehr eine tatsächliche Geräuschvorbelastung vorhanden, die im Bereich der Baumaßnahmen oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm<sup>5</sup> liegt. Dabei handelt es sich bei den vorhandenen Verkehrslärmimmissionen um nicht nur gelegentlich einwirkende Fremdgeräusche, weshalb auftretende baubedingte Schallimmissionen bis zu dieser Schwelle der schutzbedürftigen Nachbarschaft ohne „nachteilige Wirkungen“ noch zugemutet werden können.

Im Einflussbereich dieser Verkehrswege ergibt sich an der schutzbedürftigen Nachbarschaft in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme eine maximale Vorbelastung bis zu ca. bis zu ca. 72 dB(A) tags und 72 dB(A) nachts. Diese Geräuschvorbelastung liegt teilweise oberhalb der baubedingten Schallimmissionen.

Für weitere Immissionsorte mit Überschreitungen der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) kommt die Bereitstellung von Ersatzwohnraum in Betracht. Darüber hinaus wurde durch Nebenbestimmungen festgelegt, in welchem Rahmen finanzielle Entschädigungen in Frage kommen.

Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Nr. 3.1.1 c) und d) der AVV Baulärm<sup>5</sup> kann nach den Ergebnissen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen aufgrund der Lage, Ausdehnung und Art der Baumaßnahmen trotz der Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden lärmreduzierten Baumaschinen mit verhältnismäßigem Aufwand nicht erreicht werden. Betroffen davon sind bis zu 9 Immissionsorte tags und bis zu 139 Immissionsorte nachts. Die gemäß Gutachten geschätzte Anzahl von Gebäuden mit Überschreitungen der Schwelle einer potentiellen Gesundheitsgefährdung wird tagsüber mit einem und nachts mit zwei Gebäuden angegeben.

In den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes wird in Wohngebieten bei einer Lärmbelastung ab 60 dB(A) in der Nacht von einer Gesundheitsgefährdung ausgegangen (BVerwG, Urteil vom 10.11.2004, Az. 9 A 67, Rn. 44, juris; BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, Rn. 54, juris; BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10 Rn. 30, juris). Damit besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Pflicht, den Erlass geeigneter Schutzauflagen nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG<sup>2</sup> im Planfeststellungsbeschluss zu prüfen. Der Umweltleitfaden des Eisenbahnbundesamtes Teil VI „Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr“, Abschnitt 2.2.9 sieht die Notwendigkeit eines Schallschutzkonzeptes gegen Baulärm dann, wenn zu erwarten ist, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm<sup>5</sup> nicht eingehalten werden. Nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm<sup>5</sup> kommen Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und bzw. oder die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen in Betracht. Die Anlage 5 der AVV Baulärm<sup>5</sup> gibt für Anordnungen nach Nummer 4.1 fachtechnische Hinweise. Geeignet sind beispielsweise der Einsatz lärmarmen Baumaschinen und -geräte, die den Anforderungen der 32. BImSchV<sup>5</sup> entsprechen oder die Verwendung mobiler Lärmschutzanlagen oder Einhausungen bei kleinräumigen Bautätigkeiten mit lärmintensiven Baumaschinen.

Sofern sich jedoch im Rahmen der Projektrealisierung ergibt, dass die technischen Möglichkeiten keinen geeigneten und ausreichenden Schutz vor unzumutbarem Baulärm gewährleisten können, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, den vom Baulärm betroffenen Anwohnern bei Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle eine Unterbringung in Ausweichquartieren anzubieten oder alternativ dazu eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Hierzu wurden entsprechende Nebenbestimmungen in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen.

Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen der Betroffenen und der Vorhabenträgerin zustande, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde (§ 22a AEG<sup>1</sup>). Berechnungsgrundlage sollen die Anzahl der Tage und das Ausmaß der Überschreitung sein. Die entsprechenden Regelungen sind in den Nebenbestimmungen der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen worden.

Nach § 7 Abs. 3 der 32. BImSchV<sup>5</sup> bleiben weitergehende landesrechtliche Vorschriften zum Schutz von Wohn- und sonstiger lärmempfindlicher Nutzung und allgemeine Vorschriften des Lärmschutzes, insbesondere zur Sonn- und Feiertagsruhe und zur Nachtruhe unberührt. Das Gesetz über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen (SächsSFG<sup>7</sup>) ist eine solche weitergehende landesrechtliche Vorschrift. Die §§ 4 bis 6 des SächsSFG<sup>7</sup> enthalten Verbote zum Schutze der Sonn- und Feiertage. Nach § 4 Abs. 2 SächsSFG<sup>7</sup> sind an den Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen öffentlich bemerkbare Arbeiten und sonstige Handlungen, die geeignet sind, die Ruhe des Tages zu beeinträchtigen, verboten. Dies gilt zwar nach § 4 Abs. 3 Nr. SächsSFG<sup>7</sup> nicht für den Betrieb der Eisenbahnen und sonstiger Unternehmen, die der Personenbeförderung dienen, jedoch aber gilt diese Einschränkung für Baumaßnahmen der Eisenbahnunternehmen. Im begründeten Ausnahmefall könnten auch Bauarbeiten an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen notwendig sein. Nach § 7 Abs. 1 SächsSFG<sup>7</sup> kann im Einzelfall aus wichtigem Grund eine Befreiung von den Verbotsvorschriften der §§ 4 und 6 erteilt werden. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sind die Sonn- und gesetzlichen Feiertage, an denen die Vorhabenträgerin unbedingt bauen muss, jedoch zeitlich nicht hinreichend genau bestimmbar. Die genauen Tage lassen sich erst mit der Ausführungsplanung hinreichend genau eingrenzen. Die Befreiungen nach § 7 Abs. 1 SächsSFG<sup>7</sup> sind daher von der Vorhabenträgerin bei der Landeshauptstadt Dresden als zuständige Behörde jeweils für die Durchführung von Bauarbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zu beantragen, soweit sie an solchen Tagen Bauarbeiten durchführen will. Die Planfeststellungsbehörde ist somit für die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit nicht zuständig.

Durch öffentliche Auslegung der in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht und Schalltechnische Untersuchung) konkret beschriebenen Außenwirkungen ist der sogenannten Anstoßwirkung hinreichend Rechnung getragen worden. Diesbezügliche Einwendungen von Anwohnern wurden nicht beigebracht. Die seitens der unteren Immissionsschutzbehörde beigebrachten Hinweise wurden berücksichtigt.

Durch die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Festlegungen, ergänzt durch die in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommenen

Nebenbestimmungen für den konkreten Fall, wurde ein entsprechender Handlungsrahmen vorgegeben.

#### **B.4.8.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Es ist zu unterscheiden zwischen den Erschütterungseinwirkungen auf die Gebäudesubstanz einerseits und den Erschütterungseinwirkungen auf die sich in den Gebäuden aufhaltenden Menschen andererseits. Gesetzliche Bewertungsgrundlagen, einschließlich Grenzwerte, existieren für beide Einwirkungsrichtungen nicht. Soweit Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden in Rede stehen, ist die Frage der Zumutbarkeit anhand der DIN 4150, Teil 2, zu klären, wobei die dort niedergelegten Anhaltswerte allerdings nicht unmittelbar für bereits bestehende Schienenwege gelten. Die Zumutbarkeitsfrage ist im Grundsatz anhand einer umfassenden objektbezogenen Einzelfallbetrachtung zu klären (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.01.2001, Az. 11 A 6/00, Rn. 83, juris).

Für die Klärung der Frage nach der Unzumutbarkeit von Einwirkungen auf die Gebäudesubstanz als Kriterium für Schutzauflagen und Entschädigungsanspruchsfestsetzungen ist Teil 3 der DIN 4150 heranzuziehen. Das genannte Regelwerk enthält Anhaltswerte, bei deren Einhaltung nach bisherigen Erfahrungen keine Gebäudeschäden im Sinne der Vorschrift auftreten. Nach der im Regelwerk beschriebenen Berechnungsmethode können sowohl kurzzeitige und einmalige Ereignisse als auch länger andauernde Schwingungseinwirkungen, wie sie beispielsweise beim Einrütteln von Spundwänden entstehen, bewertet werden, sodass die Anhaltswerte - neben den betriebsbedingten - auch für typische, baubedingte Erschütterungen herangezogen werden können. Soweit für die Gründungen und Baubehelfe Rammverfahren gewählt werden sollten, sind die Wirkabstände zu Gebäuden zu beachten. Erfahrungswerte aus baufachlicher Praxis und Literatur schwanken insoweit zwischen 10 m und 15 m als Maß für einen unbedenklichen Gebäudeabstand. Weder Grundstückseigentümer noch Träger öffentlicher Belange haben Bedenken hinsichtlich der Zumutbarkeit baubedingter Erschütterungsimmissionen geäußert. Vorsorglich hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauausführung entsprechende Beweissicherungsmessungen vorgesehen. Nach Lage der Dinge ist davon auszugehen, dass von den plangegenständlichen Baumaßnahmen möglicherweise ausgehende Erschütterungseinwirkungen auf Menschen fernliegen. Von der Unzumutbarkeit der Einwirkungen ist damit nicht auszugehen.

#### **B.4.8.4 Baubedingte Staubimmissionen**

Auch den im Zuge der Bauarbeiten auftretenden Staubemissionen kann durch geeignete Schutzmaßnahmen wirksam entgegengewirkt werden (z. B. Abdecken, Befeuchten), so

dass nicht mehr zumutbare Belastungen gegenüber den nächstgelegenen Wohngebieten infolge Staubimmissionen ausgeschlossen werden können. Die Nebenbestimmungen in Punkt A.4.3.7 tragen dem Schutz der Nachbarschaft vor Beeinträchtigungen durch Staubimmissionen angemessen Rechnung.

#### **B.4.8.5 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrsweges sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Regelung in drei Stufen vor. Entsprechend dem sogenannten Trennungsgebot ist in Planungen zunächst das „Gebot der Lärm vermeidenden Trassierung“ nach § 50 S. 1 BImSchG<sup>6</sup> zu beachten, wonach bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (Gebot des Lärmschutzes durch Planung). Die vorliegende Planung ist raumbedeutsam, da die Trassierung geringfügig geändert und die Streckengeschwindigkeit erhöht werden soll.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen muss 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 (§ 41 Abs. 1 BImSchG<sup>6</sup>). Wann eine Änderung im Rechtssinne wesentlich ist und zur Verpflichtung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte führt, wird in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV<sup>8</sup> definiert. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV<sup>8</sup> 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 Nr. 2 bzw. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV<sup>8</sup> 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. Das Vorhaben kann nach verwaltungsrechtlicher Praxis und verwaltungsgerichtlicher Sichtweise für den Bereich der nicht unwesentlichen Seitenlageänderungen der durchgehenden Hauptgleise als erheblicher baulicher Eingriff im Sinne dieser Vorschrift gelten. Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich eine schalltechnische Untersuchung eingereicht, in der untersucht wurde, ob und in welchem Umfang eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV<sup>8</sup> zu verzeichnen ist.

Die untere Immissionsschutzbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden hatte im verfahren bemängelt, dass die in der schalltechnischen Untersuchung angesetzten Zugzahlen viel zu gering sind. Sie forderte, die Widersprüche in den Unterlagen zu beseitigen



und die schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage eines plausiblen Betriebsprogramms nachzubessern, da die Zugzahlen möglicherweise Auswirkungen auf die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen haben könnten. Darüber hinaus wurde unter Berufung auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes die Berücksichtigung von weitergehenden Ansprüchen auf Schallschutz aus der Summenpegelbildung, wenn die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten und durch die geplante Baumaßnahme weiter erhöht werden, gefordert.

In dem Zusammenhang kann unbeachtet bleiben, welche Einschätzung seitens der Planfeststellungsbehörde erfolgt wäre, denn die Vorhabenträgerin hatte bereits in ihrer Erwiderung zugesagt, die Präzisierung in einer 1. Tektur vorzunehmen. Sie hat im Zuge der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung zunächst festgestellt, dass das Vorhaben für bestimmte Immissionsorte eine wesentliche Änderung zur Folge hat, die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen begründet. Diese Feststellung ergibt sich gegenüber der Ausgangsfassung des Gutachtens daraus, dass der Schallgutachter einen anderen Prognosehorizont und mithin andere Verkehrsmengendaten sowie in Konsequenz einen anderen Umrüstgrad für Verbundstoff-Klotzbremsen bei Güterzügen angenommen hat (siehe Kapitel 3.3 und 3.5 der PU 14.1). Außerdem ist die Höhe der Beurteilungspegel stark von dem Lärm des Straßenverkehrs abhängig.

Im Rahmen einer Gesamtlärmbetrachtung die Schallimmissionen flossen also nunmehr sämtliche Verkehrslärmquellen in die Berechnung ein, d. h. insbesondere auch die Verkehrsmengen des Kraftverkehrs und der Straßenbahn zwischen Budapester Str. - Freiburger Str. (World Trade Center). Der Schallgutachter kam nun zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben für bestimmte Immissionsorte eine rechnerische Erhöhung des Gesamtlärmpegels oberhalb von 60 dB(A) im Nachtzeitraum zur Folge hat. Diese Erhöhung sei nach seiner Auffassung zu kompensieren. Er hat empfohlen, für die verbleibenden Betroffenheiten passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach vorzusehen, die auf Schutz der festgestellten Außenpegel der Gesamtlärmuntersuchung dimensioniert sind. Die Vorhabenträgerin hat sich die Ergebnisse des Schallgutachtens und die sich daraus abgeleitete Empfehlung im fortgeschriebenen Erläuterungsbericht vollständig zu eigen gemacht. Es handelt sich damit trotz der geringfügig erscheinenden Pegeldifferenzen um keinen gewöhnlichen Belang. Vielmehr galt es nun, jenseits einer sektoralen Betrachtung den Gesamtlärm in den Blick zu nehmen, da davon auszugehen war, dass der Kreis der Anspruchsberechtigten auf aktiven Lärmschutz größer ist, als ursprünglich angenommen. Die Anzahl der sich daraus ergebenden Schutzfälle hat sich demzufolge merklich auf das Ergebnis ausgewirkt.

Die Ergebnisse an drei ausgewählten Gebäuden zeigen, dass durch das Bauvorhaben keine wesentliche Änderung an Immissionsorten außerhalb des Bauabschnitts auftreten,

insofern besteht dort kein Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß Vorgaben der 16. BImSchV<sup>8</sup>.

Für den Bereich innerhalb des Bauabschnitts wurde ermittelt, dass bei insgesamt 64 Immissionsorten an fünf Adressen wesentliche Änderungen oberhalb der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV<sup>8</sup> zu erwarten sind. Aus der Summenpegelbildung unter Berücksichtigung der Geräuschvorbelastung durch alle vorhandenen Straßen- und Schienenwege zeigt, dass das Vorhaben darüber hinaus zu einer rechnerischen Erhöhung des Gesamtlärmpegels von mehr als 0,1 dB(A) oberhalb von 60 dB(A) im Nachtzeitraum an den Immissionsorten der Adressen Güterbahnhofstraße 8 - 12, Rosenstraße 33 und Rosenstraße 36 führt. Diese Erhöhung ist bei 116 Immissionsorten zu kompensieren.

Bei dem Gebäude Ammonstraße 68, Flurstück 1822/1, Gemarkung Dresden Altstadt I (IO\_33) handelt es sich um einen im Zeitpunkt der planungsrechtlichen Zulassungsentcheidung noch im Bau befindlichen Bau. Die Baugenehmigung wurde nach Auskunft der Stadt Dresden als zuständige untere Bauaufsichtsbehörde am 23.10.2020 erteilt. In der von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Tekturunterlagen eingereichten schalltechnischen Untersuchung, wurde dieser Neubau nicht berücksichtigt. Das ursprünglich an dieser Stelle befindliche Gebäude war zum Zeitpunkt der Erstellung der Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung bereits zurück gebaut, also materiell nicht mehr existent. Das entfallen in der Schalltechnischen Untersuchung war zunächst korrekt und rechtlich nicht zu beanstanden. Eine Berücksichtigung muss jedoch erfolgen, da die Ausnahme nach § 2 Abs. 4 Nr. 2. 24. BImSchV<sup>9</sup> nicht greift. Hiernach sind Schallschutzmaßnahmen im Sinne der 24. BImSchV<sup>9</sup> nicht erforderlich, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren, bei Bekanntgabe der Plangenehmigung oder der Auslegung des Entwurfs der Bauleitpläne mit ausgewiesener Wegeplanung noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte. Vorliegend war auf die Auslegung der Tekturunterlagen im Zeitraum vom 10.06.2021 bis 09.07.2021 abzustellen und nicht auf die Erstauslegung der ursprünglichen Antragsunterlagen im Zeitraum vom 16.07.2020 bis 17.08.2020.

Es ist davon auszugehen, dass auf Grund der Lage des Gebäudes, die sich nicht wesentlich von der unmittelbaren Nachbarbebauung (Rosenstraße, Güterbahnhofstraße) unterscheidet, auch für den Neubau eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV<sup>8</sup> vorliegt und somit Ansprüche auf Schallschutz, zumindest bezogen auf die Westfassade, gegeben sind.

Von einer Neubewertung, hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Analyse, war jedoch nicht auszugehen. Insoweit ist nichts dafür ersichtlich, dass selbst bei Einbeziehung des bisher

vernachlässigten Neubaus, die Relation zwischen Kosten und Nutzen und somit die Verhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz neu zu beurteilen wäre.

Da aktive Schallschutzmaßnahmen jedoch weder am Fahrweg noch auf dem Ausbreitungsweg technisch realisierbar oder verhältnismäßig sind, besteht für die verbleibenden Betroffenen der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die Vorhabenträgerin hat in einer Variantenuntersuchung ausführlich dargelegt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen mangels hinreichender Wirksamkeit und/oder hoher Kosten der Schutzmaßnahme im keinem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Da die Bahnstrecke vorwiegend in Dammlage verläuft und aufgrund des geringen Abstandes der Nutzungseinheiten mit Anspruch auf Lärmvorsorge, scheidet der Einsatz von Schallschutzwällen als aktive Schallschutzmaßnahme in diesem Abschnitt aus. Die häufigste Form aktiver Schallschutzmaßnahmen sind Schallschutzwände, diese können selbst bei einer maximalen Wandhöhe von 6 m, unbeschadet dessen, dass sie hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit fraglich erscheinen, keinen Vollschutz erreichen.

Unter den gegebenen Randbedingungen (Streckenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis zu 80 km/h und Bahnhofsbereiche, ausgenommen durchgehende Hauptgleise) ist der Einsatz des besonders überwachten Gleises (büG) nicht sinnvoll oder möglich.

#### **B.4.8.6 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Das Vorhaben ist mit den diesbezüglichen schutzwürdigen Interessen der Eigentümer und Nutzer der entlang des Planfeststellungsabschnitts gelegenen baulichen Anlagen vereinbar. Materieller Prüfmaßstab, ob die Planung bzw. ihre Zulassung den Betroffenen hinreichenden Schutz vor vorhabenbedingten Erschütterungsimmissionen gewährt, ist in Ermangelung von anderweitigen spezialgesetzlichen Regelungen, insbesondere von gesetzlichen Erschütterungsgrenzwerten, die Regelung des § 74 VwVfG<sup>2</sup> (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, Rn. 33, juris). Im vorliegenden Fall käme unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen für Betroffene ein Anspruch nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG<sup>2</sup> auf Erschütterungsschutzmaßnahmen allerdings nur dann in Betracht, wenn 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). Für ihre Bewertung können in Ermangelung gesetzlicher Bewertungsmaßstäbe die DIN 4150, Teil 2 Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden und die DIN 4150, Teil 3 Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen, herangezogen werden.

Es ist nach Lage der Dinge davon auszugehen, dass durch die geänderte Eisenbahnüberführung und die Trassierungsänderung von Gleisen unter Berücksichtigung der Lage und Bauart keine wesentliche Änderung hinsichtlich betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen gegeben ist, sofern die Übergänge entsprechend der Richtlinie 836.4106 (Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke) gestaltet werden. Die Notwendigkeit weitergehender erschütterungstechnischer Schutzmaßnahmen ist somit nicht gegeben.

Auf Grund der Nähe von schutzwürdiger Nachbarschaft zur Bahnlinie hat die Vorhabenträgerin zur Beweissicherung der tatsächlich auftretenden Erschütterungs- bzw. Sekundärluftschallimmissionen vor den geplanten Baumaßnahmen messtechnische Untersuchungen am repräsentativ ausgewählten Gebäude Feldschlösschenstraße 2 vorgesehen. Weder Grundstückseigentümer noch Träger öffentlicher Belange haben Bedenken hinsichtlich der Zumutbarkeit betriebsbedingter Erschütterungsimmissionen geäußert.

#### **B.4.8.7 Betriebsbedingte Luftschadstoffimmissionen**

In Bezug auf Immissionen in Gestalt des betriebsbedingten Eintrages von Luftschadstoffen sind keine Risiken ersichtlich, die ein Absehen von der Vorhabenverwirklichung gebieten würden. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die Erneuerung der Eisenbahnüberführung an gleicher Stelle keine beurteilungsrelevante Erhöhung der Feinstaubbelastung und der Gleislageänderungen im Bahnhofsbereich einhergehen wird.

#### **B.4.9 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Im Rahmen der Realisierung des Bauvorhabens werden lediglich Gleistrassen und rudere Böschungen berührt. Natürlich gewachsener Boden steht hier nicht an. Dadurch entstehen nur geringfügige, kompensierbare Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden in den bereits stark anthropogen überformten Bereichen.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist der Rückbau von Altmaterialien so zu gestalten, dass die einzelnen Abfallfraktionen sortenrein getrennt und gelagert werden und anschließend einer ordnungsgemäßen Verwertung/Entsorgung zugeführt werden. Dabei hat die Abfallverwertung Vorrang vor der Abfallbeseitigung. Detaillierte Angaben hierzu hat die Vorhabenträgerin bereits im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK - Unterlage 18 der Planunterlagen) beschrieben.

Das Vorhaben ist im Übrigen in einem Gebiet vorgesehen, in dem keine bergbaulichen Arbeiten durchgeführt wurden. Auch auf stillgelegte bergbauliche Anlagen, die Bergschäden oder andere nachteilige Einwirkungen erwarten ließen, gibt es keine Hinweise.

Im Untersuchungsgebiet sind Altlastenverdachtsflächen vorhanden. Das zu erneuernde Kreuzungsbauwerk und das abzubrechende Pumpenhaus befinden sich auf keiner Altlastenverdachtsfläche. Aushubarbeiten im Bereich der Altlastenverdachtsflächen sind ingenieurtechnisch zu begleiten und organoleptisch zu überwachen. Weiterführende Ausführungen sind bereits in der Unterlage 18 der Planunterlagen (BoVEK) enthalten.

Das Vorhaben ist nicht mit Risiken für jene Belange verbunden, die mit entsprechenden, verfahrenstypischen Konkretisierungen abgewendet werden müssen. Im Übrigen wurden maßgebliche Hinweise der Beteiligten als Nebenbestimmungen aufgenommen. Die Planfeststellungsbehörde geht bei Beachtung der weiteren Hinweise des Amtes für Umweltschutz davon aus, dass die Belange des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft angemessen Berücksichtigung finden werden.

#### **B.4.10 Geologie / Geotechnik**

Das Sächsische Oberbergamt hat bestätigt, dass das Vorhaben obwohl es in einem Gebiet vorgesehen ist, in dessen Nähe bergbauliche Arbeiten durchgeführt wurden, dies auf Grund der Distanz jedoch keinen Einfluss hat. Stillgelegte bergbauliche Anlagen, die Bergschäden oder andere nachteilige Einwirkungen erwarten ließen, sind im unmittelbaren Baubereich nicht vorhanden.

Gesetzgrundlage zu den Nebenbestimmungen ist EC 7 - Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik, Teil 1: Allgemeine Regeln; mit DIN EN 1997-1:2009-09, Kapitel 4 – Bauüberwachung, Kontrollmessungen und Instandhaltung, Absatz 4.1 - 4.6, bauaufsichtlich zugelassen in Sachsen mit Sächs. Amtsblatt Sonderdruck (2014), H. 2 vom 21.02.2014).

#### **B.4.11 Denkmalschutz und Archäologie**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie vereinbar. Das Vorhaben befindet sich nicht in einem archäologischen Relevanzbereich. Bezüglich der gesetzlichen Anzeigepflicht gemäß § 20 SächsDSchG<sup>22</sup> und der Modalitäten für ggf. erforderliche archäologische Grabungen wurden entsprechende Nebenbestimmung in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen.

Der Bereich Kunadstraße 3 und 8 wird durch eine Baustraße tangiert, Beeinträchtigungen der beiden Kulturdenkmale sind jedoch nicht angezeigt. Weitere Kulturdenkmale werden durch das Vorhaben nicht berührt.

#### **B.4.12 Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz**

Bezüglich des bauzeitlichen Brand- und Katastrophenschutzes wurden unter Mitwirkung der beteiligten Fachbehörden entsprechende Nebenbestimmungen in angemessenem

Umfang in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen.

Die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen“ wurde mit Verfügung EBA-Pr.2142-21irefs/005-1100#002 am 07.12.2012 im Bereich der Eisenbahnen des Bundes eingeführt. In dieser Richtlinie werden die sich aus § 4 Abs. 1 und Abs. 3 S. 1 Nr. 2 AEG<sup>1</sup> ergebenden Verpflichtungen der Eisenbahnen hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes konkretisiert, insbesondere Art und Umfang der Gestaltung von Sicherheitsmaßnahmen geregelt, um auf Schienenwegen außerhalb von Tunnelanlagen mit einer Länge von mehr als 500 m die Selbst- und Fremdrettung, die Brandbekämpfung und die technische Hilfeleistung besser zu ermöglichen. Sofern es sich wie vorliegend nicht um einen Neubau im Rechtssinne handelt, gilt auch eine wesentliche, bauliche Änderung als Anwendungskriterium, hier der nicht baugleiche Ersatz von Ingenieurbauwerken.

Aus der Richtlinie resultieren keine Versagensgründe oder zusätzliche Maßnahmen bzw. Abweichungen. Maßgeblich hierfür:

- Rettungswege sind neben dem Schienenweg ( $\geq 0,80$  m breit und  $\geq 2,20$  m hoch) neben den äußeren Gleisen jeweils  $0,80$  m breit in Form der Randwege vorgesehen.
- Die Absturzsicherung durch die Mindesthöhe der Geländer von  $1,00$  m und Geländerausbildung mit lotrechten Füllstäben im lichten Abstand von höchstens  $0,12$  m an der Eisenbahnüberführung wird gewährleistet.
- Zwischen den Gleisen 327 (unten) und 357 (oben) wird eine  $1,60$  m breite Böschungstreppe als Rettungstreppe bei km  $0,705$  der Strecke 6258 in die Böschung eingebaut. Die Rettungstreppe ist gleichzeitig der Ersatz zu der im Vorhaben zurückzubauenden Böschungstreppe im Bereich des Pumpenhauses. Die Zugänge zwischen der Rettungstreppe und den Gleisen oben bzw. unten werden mit einem Mineralstoffgemisch mit trittfester Abdeckung befestigt.
- Neben dem Gleis 357 sind hinreichend Flächen als sogenannter „sicherer Bereich“ vorhanden. Die Entfluchtung kann über die unmittelbar anschließende Zwickauer Straße erfolgen.

Die maßgeblichen baulichen Anforderungen gemäß Richtlinie wurden damit erfüllt.

Für die Querung weiterer benachbarter Gleise sind für den Havariefall entsprechende Sperrungen vorzusehen.

Störfallrisiken gemäß § 8 UVPG<sup>24</sup> sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Im Zuge des Vorhabens erfolgen keine grundlegenden Änderungen an der Gleisanlage. Im Hinblick auf potenzielle Störfälle sind somit auch keine Änderungen des bisherigen Zustandes gegeben.

Im Übrigen werden keine über das AEG<sup>1</sup> hinausgehenden organisatorischen Vorkehrungen und Maßnahmen der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturbetreiber beschrieben, die notwendig sind, um den Einsatz der Feuerwehr und der Rettungsdienste im Rahmen der Gefahrenabwehr zielführend einzuleiten. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass Eisenbahnbetrieb nicht ohne Gefahren stattfinden kann und daher Vorkehrungen zur Begrenzung von Schadensfolgen und zur Gefahrenabwehr erforderlich sind, welche jedoch vorliegend angemessen berücksichtigt wurden.

Der Vorhabenbereich war 1945 Ziel angloamerikanischer Bombenangriffe (Bombenabwurfgebiet), daher ist von einer Kampfmittelbelastung für das Baugebiet zu rechnen. Konkrete Anhaltspunkte für Lagerorte von Kampfmitteln lägen nach Aussage des Polizeiverwaltungsamtes, Kampfmittelbeseitigungsdienst, jedoch nicht vor. Zur Gefahrenvorsorge sind die durch ein gewerbliches Kampfmittelräumungsunternehmen durchzuführenden Maßnahmen gemäß des von der Vorhabenträgerin hierzu erarbeiteten Kampfmittelerkundungs- und Räumkonzeptes (Unterlage 16) angemessen.

Zur Vorsorge wurden die gutachtlichen Aussagen der Planunterlagen durch entsprechende Hinweise als Nebenbestimmungen in der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung aufgenommen.

#### **B.4.13 Betroffenheit in eigenen Belangen/Grundstücksangelegenheiten**

Das Vorhaben ist auch mit den schützenswerten privaten Belangen vereinbar. Die vorgesehenen Flächeninanspruchnahmen sind auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt und in Anbetracht der bestehenden Planrechtfertigung verhältnismäßig.

Im Rahmen des Verfahrens wurde die Erweiterung bestehender dinglicher Sicherungen im Zusammenhang mit der Änderung von Anlagen der DREWAG erforderlich und zum Gegenstand des festgestellten Planes gemacht. Für die Inanspruchnahme des dem Freistaat Sachsen gehörenden Flurstücks 393/4 der Gemarkung Altstadt II für die Errichtung, Betreibung und Unterhaltung der Zugangstreppe zur Rohrbrücke der DREWAG liegt auf der Grundlage der 2. Tektur die Einverständniserklärung des Staatsbetriebes Sächsisches Immobilien- und Baumanagement (SIB) vom 15.06.2021 vor.

Die Betroffenheit der Anwohner durch Baulärm wurde bei den Ausführungen zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Immissionsschutzes beschrieben und bewertet.

Die Führung der Verkehrsstrassen ist durch die bestehende Lage vorbestimmt. Der Planfeststellungsabschnitt ist auf die Wirkzone des Vorhabens abgestimmt und bindet an vorhandene Schnittstellen an. Die Zufahrtsbeschränkungen, welche sich durch Straßensperrungen ergeben, sind nicht angezeigt. Der Anschluss an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die Zwickauer-/Kunadstraße im Rahmen des Gemeindegebrauchs.

#### **B.4.14 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Änderungen und speziellen Sicherungsmaßnahmen für Medientrassen wurden planungsseitig berücksichtigt. Belange der Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation in öffentlichen Telekommunikationsnetzen im Sinne von § 3 Nr. 16a TKG<sup>32</sup> wurden angemessen berücksichtigt. Den geltend gemachten Hinweisen der Medienträger, soweit sie dem Schutz bzw. dem Bestandschutz der Anlagen dienen, wird in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Spezielle Hinweise der Medienträger wurden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss thematisiert bzw. bei den Nebenbestimmungen berücksichtigt.

Die für die Leitungsänderungen notwendigen Genehmigungen und Erlaubnisse sind durch die Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG<sup>2</sup> grundsätzlich gedeckt, soweit die Änderungen Gegenstand des festgestellten Plans sind.

Die Rohrleitungsbrücke der DREWAG (Falkenbrücke) ist keine Eisenbahnbetriebsanlage, sondern wird nur anlässlich eines Genehmigungsverfahrens mit geändert. Im Zusammenhang mit der plangegegenständlichen Maßnahme stellt dies eine Folgemaßnahme dar, um die Voraussetzung zur eigentlichen Änderung der Eisenbahnbetriebsanlage zu ermöglichen.

Für die Erneuerung der über 5 km langen Rohrleitung durch den Medienträger selbst, besteht auch keine UVP-Pflicht und damit keine Notwendigkeit für ein gesondertes planungsrechtliches Zulassungsverfahren. Auch die Erneuerung der Stützen, sowie die geringfügige Höherlegung der Rohrbrücke ist keine Erweiterung oder Änderung der Lage, der Beschaffenheit oder des Betriebs der Fernwärmeleitung im Sinne des UVPG<sup>24</sup>. Bauliche Änderungen werden mit der vorliegenden planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung legitimiert. Die Modalitäten der Bauaktivitäten bedürfen der engen Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und der DREWAG sowie dem Abschluss entsprechender Vereinbarungen im Leitungskreuzungsrecht. Daran, dass dies rechtzeitig und sachgerecht erfolgt, bestehen nach Lage der Dinge keine Zweifel.



#### **B.4.15 Ausnahmen vom Regelwerk (UiG und ZiE)**

Die Vorhabenträgerin erklärte mit ihrem Antrag insbesondere, dass in den Planunterlagen die anerkannten Regeln der Technik beachtet werden und Abweichungen, die von den hierfür zuständigen Stellen einer gesonderten Entscheidungen bedürfen, hier „Unternehmensinterne Genehmigung“ (UiG) beigebracht werden. Diese wurde von der Vorhabenträgerin im Rahmen des Verfahrens beigebracht (Nr.804.0101-UiG-104 vom 16.08.2021). Grundlage dafür sind die Randbedingungen der Regelwerke 804.0101 (ab 01.01.2013), 804.1101 (ab 01.01.2013) und 804.4501 (ab 01.06.21).

Gemäß Ril 804.0101 Abs. 4 dürfen Bauprodukte und Bauarten nur dann angewandt werden, wenn ihre Verwendung zugelassen oder geregelt ist. Da die gewählte Bauart (integrale Bauweise in Kombination mit einer ausgeprägten Schiefwinkligkeit) nicht als bewährte Bauart aufgeführt ist, war die UiG zur Ausführung der Eisenbahnüberführung in besagter Weise zu beantragen. Zweck der UiG ist die Bewertung der Abweichung vom Regelwerk und die Festlegung ggf. erforderlicher ergänzender Regelungen/Bedingungen.

Gemäß Allgemeine Entwurfsgrundlagen im Regelwerk M 804.1101 Nr. 2 (13) sind die Brückenenden(-abschlüsse), hier Rahmenaußenwände zwischen Brücke und anschließendem Übergangsbereich grundsätzlich rechtwinklig zu querenden Gleisachsen auszubilden. Im vorliegenden Fall beträgt die Abweichung vom rechten Winkel zwischen Brückenende und Gleisachse zwischen  $62,4^\circ$  -  $77,0^\circ$ .

Bei Rahmenbauwerken mit einer Schiefe der Brückenenden bis zu maximal  $30^\circ$  dürfen anstelle von brückenbautechnischen Maßnahmen die rechtwinkligen Abschlüsse auch durch das Herstellen von scherfesten und steifen stabilisierten Bodenkörpern aus bindemittelbehandelten Böden nach M 836.4106A01 Bild 6 mit rechtwinklig zur Gleisachse liegender Abschlusskante ausgebildet werden.

Eine Beteiligung des EBA, Referat 21, erfolgte im Zuge der UiG-Bearbeitung. Es besteht auf Grundlage der UiG-Antragsunterlagen kein Erfordernis einer Zustimmung im Einzelfall (ZiE).

Weitere gesonderte Entscheidungen, wie eine Ausnahmen nach § 3 EBO<sup>33</sup> sind nicht zu verzeichnen.

Bei ordnungsgemäßer Baudurchführung und Einhaltung der in der UiG aufgeführten zusätzlichen Anforderungen bestehen daher diesbezüglich keine Bedenken.

#### **B.4.16 EU-Konformität/Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung**

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der EIGV<sup>34</sup> erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu

stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

#### **B.4.17 Kapazität**

Es entstehen durch das Vorhaben keine dauerhaften Einschränkungen der Streckenkapazität. Im Rahmen des Vorhabens soll der Spurplan zur finalen Einbindung der Ausbaustrecken Leipzig – Dresden (VDE 9), Berlin – Dresden und Sachsenmagistrale in den Hauptbahnhof Dresden optimiert werden. Mit der Geschwindigkeitserhöhung auf 80 km/h werden der bestehende Geschwindigkeitseinbruch beseitigt sowie die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Durchlassfähigkeit und eine Verbesserung der Betriebsqualität geschaffen.

Zum Umbaubereich gehören die bestehenden Gleise 327, 328, 351 und 352 (unterführte Gleise), die Gleise 358, 360, 361, 362 und 363 (überführte Gleise) sowie die Gleise 340 und 380 mit insgesamt ca. 50 Weichen und 5 Gleisabschlüssen. Neben dem Neubau von Gleisen und Weichen ist auch der Rückbau von Gleisen, Weichen und Gleisabschlüssen geplant, hier insbesondere Gleis 324.

Es sollen in den unterschiedlichen Bauphasen die Einschränkungen der betrieblichen Nutzung so gering wie möglich gehalten werden.

Die DB Netz AG erklärte mit dem Antrag auf Planfeststellung, dass bezüglich des Nutzungsbedarfes der zurück zu bauenden bzw. zu reduzierenden baulichen Anlagenteile weder Bestellungen noch Anfragen Dritter vorliegen. Von den geplanten Maßnahmen sind keine Anschlussbahnen betroffen

Unbeschadet dessen prüfte das Eisenbahn-Bundesamt erneut die verkehrliche Entbehrlichkeit dieser Anlagen unter Einbeziehung der Öffentlichkeit, siehe Internetveröffentlichung vom 18.10.2019. Die DB Regio AG, Richard-Wagner-Str. 1. 04109 Leipzig nahm hierzu mit Schreiben Az.: P.R-SO-B vom 25.11.2019 wie folgt Stellung:

Die DB Regio AG als EVU plädierte im Verfahren für die Erhaltung des Gleises 324 als Wendegleis für den Bereich Mittelhalle Dresden Hbf. Es müsse davon ausgegangen werden, dass in der heute üblichen Zugkonfiguration Triebwagen (ET oder VT) im SPNV in Dresden Hbf durch alle EVU weiterhin Einheiten zu oder abgesetzt werden müssten. Aufgrund der Restriktionen in den jeweiligen Netzen der EVU könne es auch im Regel-

betrieb zu Konflikten in der Reihung bzgl. der zu- oder abzusetzenden Fahrzeuge kommen, es müsse also kurzzeitig und behinderungsarm ausgewichen werden können. Die derzeitigen Fahrzeuglängen würden eine Gleisnutzlänge von ca. 100 m (5 teiliger ET) oder 125 m (2 x 3 teiliger ET) bedingen.

Werde dem Gleis eine generelle Pufferfunktion zugewiesen, sollte die jetzige Nutzlänge von ca. 140 m erhalten bleiben. Damit wäre, wie bisher häufig genutzt, die Abstellung eines 4-teiligen Wagenzuges mit Tfz möglich. Es sei bekannt, dass aufgrund der Platzverhältnisse eine vollwertige Abstellung auf dem Gl. 324 aufgrund des nicht ausbildbaren Rangierweges an der Stützmauerseite nicht möglich ist. Die Vorteile eines Gleises, welches die Weichenknoten und die Verbindungsgleise nach Dresden-Altstadt betrieblich wesentlich entlaste, würden jedoch aus Sicht der DB Regio AG überwiegen.

Da im Bereich der Mittelhalle mehrere EVU den oben beschriebenen Bedarf an Gleisen haben, solle die maximal mögliche Anzahl an Gleisen vorgehalten werden. Eine Mischnutzung der Gleise durch die EVU sei, vor allem im dispositiven Bereich, betrieblich schwer handhabbar.

Die vorgesehene Verlängerung der Gleise 327 und 328 sei als sehr positiv zu bewerten. Eine Ausrüstung dieser Gleise mit Oberleitung werde vorausgesetzt. Der Vollständigkeit halber werde noch auf die Notwendigkeit einer regelkonformen Gleisfeldbeleuchtung im umzubauenden Bereich, insbesondere der Dienstwege, hingewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 17.12.2020 folgende Sachverhaltsdarstellung abgegeben, welche die Gründe aufzeigt, die zur planerischen Entscheidung bzgl. des Gleises 324 geführt haben.

#### 1. Ausgangssituation

Im Rahmen des Vorhabens Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf wird neben dem Ersatzneubau des Ingenieurbauwerks der Spurplan optimiert, um die geforderte Erhöhung der Durchlassfähigkeit im Eisenbahnknoten Dresden durch eine Erhöhung der Geschwindigkeiten der unter- und überführten Gleise auf 60 bzw. 80 km/h zu erreichen. Weiterhin soll mit diesem Vorhaben im Umbaubereich ein regelkonformer Zustand hergestellt werden, der den Anforderungen der „Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität“ (TSI) entspricht. Hierzu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

##### a) *Beseitigung der Unterschreitung des GC-Lichtraumprofils*

In der Quersfeldbauweise kann die Fahrdrahthöhe (FH) der einzelnen Stützpunkte aufgrund der Bauweise nicht individuell erfolgen, so dass sich in großen Quersfeldern oder auch bei unterschiedlichen Gleishöhenlagen deutliche Unterschiede in der Fahrdrahthöhe ergeben können.

Das QF 63-3 befindet sich beispielsweise im Bereich der Kettenwerksabsenkung Straßenüberführung (SÜ) Budapester Straße. Da die FH der Kettenwerke aufgrund der Quersfeldbauweise nicht einzeln festgelegt werden kann, ergab die Berechnung der Kettenwerksabsenkung eine Unterschreitung des GC-Lichttraumprofiles, was für den Neubau unzulässig ist (vgl. Ril 997.0110 Pkt. 1 (2)). Unter anderem deshalb wurde eine Auflösung der QF 62-51, QF 63-3 und QF 63-5 vorgesehen. Hinweis: Eine einseitige Auflösung der Doppelquerfelder ist statisch nicht nachweisbar und daher nicht realisierbar.

Für die Auflösung der Querfelder sind neue Maststandorte erforderlich, um die Kettenwerke an Rohrschwenkauslegern (Einzelmasten bzw. an Hängesäulen von Mehrgleisauslegern) zu befestigen.

*b) Schließung Zertifizierungslücke der Strecke 6240/6241*

Im Bereich der Strecken 6240/6241 erfolgte keine durchgehende Zertifizierung bzw. eine Zertifizierung mit Auflagen, da die Kettenwerke teilweise an Quersfeldstützpunkten befestigt wurden, deren Temperaturbereich (relevant für Wanderweg der Seitenhalter) nur 70K beträgt. Dieser Sachverhalt wurde im Anhang 1 der EG-Bescheinigung beschrieben. Hier wurde auch die Forderung formuliert, dass die Stützpunkte der Querfelder bis 2014 anzupassen sind (siehe Seite 2 von 3 der EG-Bescheinigung).

*c) Mechanische Trennung der Oberleitungskettenwerke durchgehender Hauptgleise*

Gemäß Ril 997.0111 Pkt. 7 (1) (Stand 01.04.2020) und 997.0102 Pkt 1 (3) S. 3 (Stand 01.01.2001) sind die „Kettenwerke der Hauptgleise bzw. durchgehenden Hauptgleise mechanisch getrennt zu führen und dürfen nicht von Quertragwerken getragen werden.“ D. h. der Neubau von Quersfeldern ist nicht regelkonform.

*d) Fahrdrabt Ri100 bei Oberleitungsbauart Re100*

Im Bestand wurden Ri80-Fahrdrähte (Draht nach EN 50149) verbaut. Für die neue Oberleitungsanlage (OLA) kommt im Bereich des Bf Dresden Hbf die Oberleitungsbauart Re100 in Frage. Bei der Re100 wird jedoch ein Fahrdrabt Ri100 eingesetzt.

Im Rahmen des Vorhabens erfolgt zwingend ein Umbau von Kettenwerken, deren Ausdehnung zwischen Mittelhalle und Kreuzungsbauwerk verläuft (z.B. Kettenwerk Gleis 268/Gleis 351 oder Gleis 327). Für den regelkonformen Neubau ist hier der Einsatz des Ri100 Fahrdrabtes für die Bauart Re100 erforderlich. Der stärkere Fahrdrabt Ri100 gegenüber im Bestand Ri80 bringt jedoch zusätzliche Lasten, welche von den Bestandsquerfeldern inkl. Masten und Stützwandintegration getragen werden müssten. Die Aufnahme dieser zusätzlichen Lasten ist jedoch statisch nicht

nachweisbar, so dass eine Auflösung der betroffenen Querfelder für eine regelkonforme OLA erforderlich wird.

## 2. Optionen für den Ersatzneubau der Oberleitungsanlage

Zur Beseitigung der im Pkt. 1. beschriebenen Einschränkungen wurden folgende Lösungsvarianten untersucht:

### a) *Integration der OL-Maste in die Stützwand zwischen Gl. 314 und Gl. 324*

Aufgrund fehlender Mastgassen sowie der örtlichen, beengten Verhältnisse müssen die neuen Maste im Bereich der vorhandenen Mittelmaste angeordnet werden. Die vorhandenen Mittelmaste sind in der Bestandsstützwand integriert. Eine Integration neuer Maste in diese Stützwand (zwischen Gleis 314 und Gleis 324) würde aufgrund der Aufhebung des Bestandsschutzes statische Nachweise für die gesamte Stützwand erfordern, welche nicht erbracht werden können und daher einen Neubau der Stützwand erfordern. Dieser wurde im Rahmen der Planungen geprüft, jedoch aus folgenden Gründen nicht weiterverfolgt:

- Die Bestandsstützwand ist in einem guten Zustand und nicht abgängig, eine Erneuerung im Mittelfristzeitraum daher nicht vorgesehen.
- Innerhalb des Vorhabens „Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf“ besteht kein Erfordernis zum Neubau der Stützwand, daher ist eine Finanzierungsfähigkeit aus der Bedarfsplanumsetzungsverordnung (BUV) nicht sichergestellt. Die erwarteten zusätzlichen Kosten betragen mindesten 2,5 Mio EUR. Für die Realisierung wäre vsl. ein zusätzlicher Bauzustand mit entsprechenden Betriebseinschränkungen erforderlich.

### b) *Verwendung von Mehrgleisauslegern und Verkürzung des Gl. 324*

Durch die Gründung der OL-Maste in der Achse des Gl. 324 und der Verwendung von Mehrgleisauslegern können die unter Pkt. 1. genannten Einschränkungen beseitigt werden. Darüber hinaus entsteht mit der Einkürzung des Gleises 324 Platz für die Anordnung eines arbeitsschutzkonformen Rangierweges am Gleis 325. Ebenso werden an den verlängerten Gleisen 327 und 328 Verkehrs- und Rangierwege sowie die Verbindung der Verkehrswege untereinander hergestellt. Dies trägt insgesamt zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Bereich der Abstellgleise bei.

Damit verbunden ist die Verkürzung des Gl. 324 auf eine Nutzlänge von 30 m. Aufgrund der Vorteile dieser Lösung hinsichtlich

- Wirtschaftlichkeit
- Bauzeit

- Betriebseinschränkungen während der Bauzeit und
- Arbeitssicherheit

wurde diese Lösung als Vorzugsvariante in der weiteren Planung umgesetzt.

### 3. Auswirkungen auf die Abstellkapazität

#### a) *Im Rahmen des Vorhabens*

Für das Gesamtvorhaben ergibt sich folgende Bilanz:

	<b>Nutzlänge Bestand</b>	<b>Nutzlänge Endzustand</b>
<b>Gleis 324</b>	140 m	30 m
<b>Gleis 325</b>	101 m	115 m
<b>Gleis 326</b>	100 m	98 m
<b>Gleis 327</b>	85 m	286 m
<b>Gleis 328</b>	108 m	242 m
<b>Gleis 329</b>	90 m	entfällt (wird zu Gl. 327)
<b>Summe</b>	<b>624 m</b>	<b>771 m</b>

Damit stehen durch die Verlängerung der Gleise 325, 327 und 328 mit Fertigstellung des Vorhabens Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf mehr Abstellkapazitäten zur Verfügung als im Bestand. Die Ausrüstung dieser Gleise mit Oberleitung ist vorgesehen.

#### b) *Perspektive*

Im Zuge des gesonderten Vorhabens „ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden (Sachsenmagistrale), Abschnitt Dresden Hbf–Freital Ost“, welches nicht Bestandteil des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist und sich aktuell in der Lph 1/2 befindet, ist eine Verlängerung der Gleise 327/328 nach Dresden-Altstadt geplant. Ziel dessen ist, neben den durchgehenden Hauptgleisen der Strecke 6258 und möglichst ohne deren Beeinträchtigung zwei separate Gleise für Überführungsfahrten zwischen Dresden Hbf und Dresden-Altstadt zu erhalten. Damit werden perspektivisch Abstellkapazitäten von Dresden Hbf nach Dresden-Altstadt verlagert.

Dresden-Altstadt ist heute und auch in Zukunft der zentrale Bahnhofsteil für die Behandlung und Abstellung der Züge des SPNV, wo sich auch die Fahrzeugwerkstatt von DB Regio befindet. Mit dem Projekt ABS Sachsenmagistrale erfolgt eine Bewertung der künftig erforderlichen Abstellmöglichkeiten sowie bei Notwendigkeit die Schaffung neuer Abstellkapazitäten in Dresden-Altstadt.

### 4. Fazit

Mit der aktuellen Planung wird eine regelkonforme und zertifizierungsfähige Oberleitungsanlage hergestellt, die im Vergleich zur untersuchten Alternative deutliche

Vorteile hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Betrieb und Arbeitssicherheit bietet. Damit verbunden ist die Einschränkung der Nutzlänge des Gl. 324. Dies wird jedoch innerhalb des Vorhabens durch Schaffung zusätzlicher Abstellkapazitäten kompensiert.“

Die Planfeststellungsbehörde hält diese Argumentation für sachgerecht und nachvollziehbar und schließt sich ihr an. Auch seitens des Referates 23 der Eisenbahn-Bundesamtes - Kapazitätsüberwachung - bestehen keine Bedenken. Eine Änderung der beantragten Planung ist nicht begründbar. Es liegen somit auch keine Versagensgründe für die Erteilung planungsrechtlicher Zulassungsentscheidung vor.

Nach dem Rückbau der Weichen 499-K502-505 gibt es für die Strecke 6240 keine Möglichkeit von Zugfahrten in entgegengesetzter Fahrtrichtung. Gleiches gilt für die Strecke 6241.

In diesem Zusammenhang wurde auch geprüft, ob und inwieweit eine gesamthafte Betrachtung der notwendigen und zukünftigen Infrastruktur für alle Verkehrsarten im Bahnhof Dresden Hbf erfolgt ist. Das Kreuzungsbauwerk Dresden Hbf ist als Ersatzneubau für 5 überführte (Str. 6240/6241 und 7827) und 4 unterführte Gleise (Str. 6258) geplant. Dies bedingt aufgrund der Trassierungsparameter unter anderem eine Anpassung der Weichenplatte Rosenstraße. Die Weichen W499-Kr502-W505 stellen im Ausgangszustand eine Fahrmöglichkeit aus Nord- und Südhalle in Gleis 505 (Str. 6241) dar. Mit dem geänderten Spurplan im Endzustand ist diese Fahrmöglichkeit in keiner Weise eingeschränkt. Die neu geplante Gleisverbindung W388-W390 kann künftig die bereits heute vorhandene Fahrmöglichkeit von Gl. 291 (Nordhalle) in Gl. 505 sicherstellen.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Das Vorhaben dient der Aufrechterhaltung der Eisenbahnstrecke in verkehrs- und betriebssicherem Zustand sowie die Rationalisierung und Verbesserung der betrieblichen Nutzung. Am gegenständlichen Vorhaben besteht damit ein öffentliches Interesse. Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung ist gemäß den Stellungnahmen der Beteiligten, deren Aufgabenbereiche oder Belange durch das Vorhaben berührt sind, geeignet, die planerischen Ziele unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen zu erreichen.

Die Umweltverträglichkeit wurde bereits unter einem gesonderten Punkt der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung beurteilt. Die maßgeblichen Hinweise der Fachbehörden und sonstigen Stellen wurden im Anhörungsverfahren thematisiert. Aus der Abwägung und Bewertung im Rahmen der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung ergeben sich daraus grundsätzlich keine Versagensgründe gegen das Vorhaben.

Durch das Vorhaben werden schützenswerte öffentliche sowie private Belange berührt, welche in der Planung, im Anhörungsverfahren sowie ergänzend in der Beschlussphase ermittelt und erörtert wurden. Im Ergebnis dessen sowie der Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander gelangte die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung, dass die gegen das Vorhaben bzw. einzelne Außenwirkungen desselben vorgebrachten Belange jeweils für sich genommen oder in ihrer Gesamtheit mit den in der Stellungnahme dargelegten Einschränkungen nicht das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiegen.

In der folgenden Ausführungsplanung ist eine enge Planungs- und Arbeitsabstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und den Medienträgern hinsichtlich der Schutz- und Verlegemaßnahmen an Leitungstrassen unerlässlich, um Behinderungen und Bauverzögerungen zu vermeiden.

Den berechtigten Anliegen der in ihren Aufgabenbereichen berührten Träger öffentlicher Belange konnte durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen werden. Mit den erfolgten Planänderungen konnten deren Hinweise angemessen berücksichtigt werden. Gleiches gilt zu großen Teilen für die vorgebrachten Anliegen der betroffenen Medienträger.

Über die Einwendungen der in eigenen Rechten Betroffenen war nicht zu entscheiden. Im Übrigen ist die Vorhabenträgerin an die Zusagen gebunden, welche sie im Rahmen des Verfahrens gemacht hat.

## **B.6 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG).

## **B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BE-VVG<sup>23</sup> i. V. m. der BEGebV<sup>35</sup>.



## C Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18 e Abs. 2 Satz 1 AEG<sup>1</sup> keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen die vorstehende Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO<sup>36</sup> kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses Plangenehmigung beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch die Plangenehmigung Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO<sup>36</sup> innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

### Eisenbahn-Bundesamt

#### Außenstelle Dresden

Im Auftrag

(Dienstsiegel)

- 
- 1 **Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)** vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2396), in der aktuellen Fassung
  - 2 **Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)** vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), in der aktuellen Fassung
  - 3 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (**Wasserhaushaltgesetz - WHG**) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), in der aktuellen Fassung
  - 4 **Sächsisches Wassergesetz (SächsWG)** vom 18.10.2004 (GVBl. S. 482), in der aktuellen Fassung
  - 5 **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)** vom 19.08.1970 (BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970), in der aktuellen Fassung
  - 6 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (**Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG**) gemäß Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), in der aktuellen Fassung
  - 7 **Gesetz über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen (SächsSFG)** vom 10.11.1992 (GVBl. S. 536), in der aktuellen Fassung
  - 8 Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV**) vom **12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)**, in der aktuellen Fassung
  - 9 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmeverordnung – 24. BImSchV**) vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, ber. S. 1253) in der aktuellen Fassung

- 10 Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV**) vom 02.08.2010 (BGBl. I S. 1065), in der aktuellen Fassung
- 11 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (**Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG**) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542), in der aktuellen Fassung
- 12 Gesetz über explosionsgefährliche Stoffe (**Sprengstoffgesetz – SprengG**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2002 (BGBl. I S. 3518), in der aktuellen Fassung
- 13 Polizeiverordnung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (**Kampfmittelverordnung**) vom 02.03.2009, SächsGVBl. 2009 Nr. 4, S. 118, in der aktuellen Fassung
- 14 Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (**Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG**) vom 24.02.2012 BGBl. I 2012, 212, in der gültigen Fassung
- 15 Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise (**Nachweisverordnung – NachwV**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.06.2002 (BGBl. I S. 2374), in der aktuellen Fassung
- 16 **Sächsisches Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz** (SächsKrwBodschG) 22.02.2019, SächsGVBl. 2019 S. 187, in der aktuellen Fassung
- 17 **Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)** vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502), in der aktuellen Fassung
- 18 **Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)** vom 12.07.1999, in der aktuellen Fassung
- 19 Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (**Sächsisches Straßengesetz – SächsStrG**) vom 21. 01. 1993 (SächsGVBl. Nr. 7, S. 93), in der aktuellen Fassung
- 20 **Straßenverkehrsordnung (StVO)** vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in der aktuellen Fassung
- 21 Gesetz über das amtliche Vermessungswesen und das Liegenschaftskataster im Freistaat Sachsen (**Sächsisches Vermessungs- und Katastergesetz - SächsVermKatG**) vom 29.01.2008, in der aktuellen Fassung
- 22 Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (**Sächsisches Denkmalschutzgesetz - SächsDSchG**) vom 03.03.1993 (SächsGVBl. S. 229), in der aktuellen Fassung
- 23 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (**Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG**) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), in der aktuellen Fassung
- 24 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (**Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - UVPG**) vom 24.02.2010 (BGBl. I 2010, S. 94), in der aktuellen Fassung
- 25 Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (**Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz - UmwRG**) i. d. F. der Bekanntmachung vom 23.08.2017 (BGBl. I S. 3290)
- 26 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (**Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSchWAG**) vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874), in der aktuellen Fassung
- 27 **Sächsische Gemeindeordnung (SächsGemO)** in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.03.2014 (SächsGVBl. S. 146)
- 28 **Baugesetzbuch (BauGB)** vom 23.09.2004 (BGBl. I 2004, 2414), in der aktuellen Fassung
- 29 **Waldgesetz für den Freistaat Sachsen - SächsWaldG** vom 10. 04.1992 (SächsGVBl. S. 137), in der aktuellen Fassung
- 30 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege im Freistaat Sachsen (**Sächsisches Naturschutzgesetz – SächsNatSchG**) vom 06.06.2013 SächsGVBl. 2013, 451, in der aktuellen Fassung
- 31 Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (**Baunutzungsverordnung - BauNVO**) vom 26.06.1962, Ausgabe vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), in der aktuellen Fassung
- 32 **Telekommunikationsgesetz (TKG)** vom 22.06.2004 (BGBl. I S. 1190), in der aktuellen Fassung
- 33 **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)** vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), in der aktuellen Fassung
- 34 Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (**Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung - EIGV**) vom 26.07.2018 (BGBl. I S. 1270), in der aktuellen Fassung
- 35 **Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV)** vom 05.04.2001 (BGBl. I S. 562), in der aktuellen Fassung
- 36 **Verwaltungsgerichtsordnung (VWGO)**, in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 15 Abs. 9 G v. 4.5.2021