



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden  
August-Bebel-Straße 10  
01219 Dresden

Az.: 521ppw/020-2020#009  
EVNr.: 3434212  
Datum: 10.05.2022

## **Planänderungsbescheid**

zur 4. Änderung der Plangenehmigung  
vom 15.12.2015 Az.: 521ppw/014-2014#028

gemäß §§ 18, 18d AEG i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG

für das Vorhaben

### **Modernisierung Bahnhof Zittau**

km 24,528 - km 30,488 der Strecke 6214 Zittau Grenze - Löbau (Sachs.)  
km 0,000 - km 8,380 und 9,768 – 10,027 der Strecke 6589 Zittau - Hagenwerder  
km 0,032 - km 1,178 der Strecke 6960 Zittau – Oybin

in der Stadt Zitttau

im Landkreis Görlitz

**hier: Anpassung Spurplan an die betrieblichen Erfordernisse**

**Vorhabenträgerin:**

**DB Netz AG und DB Station&Service AG,  
vertreten durch**

**DB Netz AG  
Regionalbereich Südost  
Humboldtstraße 25  
04105 Leipzig**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A.</b>	<b>VERFÜGENDER TEIL .....</b>	<b>3</b>
A.1	Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens.....	3
A.2	Planunterlagen .....	3
A.3	Gebühr und Auslagen.....	4
A.4	Konzentrationswirkung und Hinweise .....	4
<b>B.</b>	<b>BEGRÜNDUNG .....</b>	<b>5</b>
B.1	Sachverhalt.....	5
B.1.1	Gegenstand .....	5
B.1.2	Durchführung des Planänderungsverfahrens.....	5
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung .....	6
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	6
B.2.2	Zuständigkeit .....	6
B.3	Umweltverträglichkeit.....	6
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	7
B.4.1	Planrechtfertigung.....	7
B.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege.....	7
B.4.2	Betroffenheit Rechte und Belange Dritter.....	8
B.4.3	Kapazität .....	8
B.4.4	Denkmalschutz .....	9
B.5	Gesamtabwägung.....	10
B.6	Ermessen .....	10
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	10
<b>C.</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>11</b>

## **A. Verfügender Teil**

### **A.1 Planänderungen vor Fertigstellung des Vorhabens**

Nach §§ 18 und 18 d AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> wird auf Antrag der DB Netz AG und der DB Station&Service AG, vertreten durch die DB Netz AG (Vorhabenträgerin), der genehmigte Plan gemäß 4. Änderung zur Plangenehmigung (Gz.: 52111-521ppw/014-2014#028 vom 15.12.2015 ) für das o. g. Vorhaben mit den in dieser Entscheidung aufgeführten Maßgaben geändert. Von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens wird abgesehen. Der ursprüngliche Plan wird aufgehoben, soweit er mit dem neuen Plan nicht übereinstimmt, und durch die geänderte Planung ersetzt oder ergänzt wird.

Gegenstand der Planänderung ist im Wesentlichen der Entfall der Herstellung von Gleis 26, Änderung von Weichenverbindungen und Änderungen bei der Umsetzung denkmalpflegerischer Details.

Der Erhalt der Signalbrücke am Stellwerk B2/W3 entfällt. Die Nebenbestimmung hat sich mit der Übergabe an den Verein Ostsächsischer Eisenbahnfreunde e. V. und dem Vertrag zur Erhaltung, Aufarbeitung und Aufstellung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes in Löbau erledigt.

Die Reste eines Wasserkrans bei Streckenkilometer 27,0 vor Ort zu belassen entfällt. Die Nebenbestimmung hat sich mit der Übergabe der restlichen Teile des Wasserkranes an den Verein Ostsächsischer Eisenbahnfreunde e. V. erledigt.

Alle weiteren Nebenbestimmungen der vom 15.12.2015 gelten vollumfänglich fort.

Im Übrigen bleibt der genehmigte Plan gemäß planungsrechtlicher Zulassungsentcheidung EBA-Az.: 521ppw/014-2014#028 einschließlich seiner besonderen Entscheidungen, Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unberührt.

### **A.2 Planunterlagen**

Folgende Planunterlagen werden genehmigt und ersetzen bzw. ergänzen die mit Plangenehmigung vom 30.09.2021 genehmigten Planunterlagen:

Inhaltsverzeichnis	Stand	Anlage
<u>Titelblatt</u> (1 Blatt)		
<u>Gesamtverzeichnis der Planunterlagen</u> *) (1 Blatt)	17.08.2020	1
<u>Erläuterungsberichte</u>		2
Übersicht Erläuterungsberichte *) (1 Blatt)		

Erläuterungsbericht Antragsfassung *) (Seiten 1 - 27)	23.10.2015	
Erläuterungsbericht 1. Planänderung *) (Seiten 1 - 30)	29.07.2016	
Erläuterungsbericht 2. Planänderung *) (Seiten 1 - 31)	09.03.2017	
Erläuterungsbericht 3. Planänderung *) (Seiten 1 - 32)	24.02.2017	
Erläuterungsbericht Bahnsteig 1 *) (Seiten 1 - 34)	24.02.2017	
Erläuterungsbericht 4. Planänderung (Seiten 1 - 11)	15.06.2020	
<u>Bauwerksverzeichnis</u> (Seiten 1 - 30)	17.08.2020	3
<u>Lagepläne mit Darstellung der geplanten Maßnahmen</u>	17.08.2020	5
ESTW-A Zittau Lageplan		5.1
km 26,276 – km 26,772 Strecke 6214 Blatt 7+ Ausbauplan	M 1 : 500	
km 26,276 – km 26,772 Strecke 6214 Blatt 7+ Einbauplan	M 1 : 500	
km 26,276 – km 26,772 Strecke 6214 Blatt 7+ Gesamt	M 1 : 500	
km 26,772 – km 27,454 Strecke 6214 Blatt 8+ Ausbauplan	M 1 : 500	
km 26,772 – km 27,454 Strecke 6214 Blatt 8+ Einbauplan	M 1 : 500	
km 26,772 – km 27,454 Strecke 6214 Blatt 8+ Gesamt	M 1 : 500	
km 27,454 – km 27,820 Strecke 6214 Blatt 9+	M 1 : 500	

\*) Nur zur Information!

Die Änderungen sind in blauer Farbe gekennzeichnet.

### A.3 Gebühr und Auslagen

Die Gebühren und die Auslagen des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

### A.4 Konzentrationswirkung und Hinweise

Mit diesem Bescheid nach § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> wird die Zulässigkeit des bereits genehmigten Plans in Gestalt der beantragten Änderung im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Der ursprüngliche Plan und die Planänderung bilden zusammen eine Einheit. Neben dieser sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG<sup>1</sup> i. V. m. §§ 75 Abs. 1, 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup>). Eine Verlängerung der Geltungsdauer des ursprünglichen Planes ist mit der Zulassung der Änderung nicht verbunden.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand**

Das Vorhaben hat im Wesentlichen den Verzicht auf die Herstellung des Gleises 26, die Verlängerung des Gleises 40 sowie weiterer geringfügiger Änderungen der Gleis- und Weichenlage unter Berücksichtigung der veränderten betrieblichen Bedürfnisse zum Gegenstand. Darüber hinaus ergaben sich Änderungen bei der Umsetzung denkmalrechtlicher Nebenbestimmungen.

Der geänderte Standort des Funkmastes befindet sich ca. 30 m in westlicher Richtung. Zusätzlich wurde die Errichtung eines Schalthauses am km 26,615 der Strecke 6214 und das Entfallen des Gebäuderückbaus km 27,732 der Strecke 6214 dargestellt.

#### **B.1.2 Durchführung des Planänderungsverfahrens**

Mit Schreiben Az.: I.NVR-SO-A (S) und 1.SV-SO-I(A) 04.03.2020 - am 04.03.2020 beim Eisenbahn-Bundesamt, Ast. Dresden, eingegangen - beantragten die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, vertreten durch die DB Netz AG die 4. Planänderung zur Plangenehmigung EBA-Az.: 521ppw/014-2014#028 vom 15.12.2015 für das Vorhaben „Modernisierung Bahnhof Zittau“.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 07.05.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für die gegenständliche Änderung keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 Abs. 1 UVPG<sup>4</sup>).

Nach Lage der Dinge kann auf eine formelle Anhörung der Beteiligten verzichtet werden, da in eigenen Rechten Betroffene weder erstmalig oder stärker als bisher berührt sind, auch Fachthemen der Träger öffentlicher Belange sind nicht in einem Maße berührt, die eine Anhörung bedingen würden. Die Änderungen betreffen auch denkmalpflegerische Festlegungen im Ursprungsverfahren. Die Vorhabenträgerin hat hierzu mit Schreiben vom 06.05.2022 die Nachweise der direkten Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege beigebracht. Dieses erklärte mit Schreiben vom 05.05.2022, dass die in der Stellungnahme vom 12.11.2015 formulierten Auflagen zufriedenstellend erfüllt seien.

Es sind ausschließlich Flächen betroffen, welche auch schon bisher im Rahmen des Vorhabens beansprucht worden sind, bzw. durch die Bahnnutzung vorgeprägt sind.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist §§ 18, 18d AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</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 betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Durchführung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen. Da nunmehr vor Fertigstellung des Vorhabens der Plan geändert werden soll, ist ein Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG<sup>2</sup> erforderlich.

Für eine Entscheidung nach §§ 18, 18d AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> muss es sich bei der Änderung des Vorhabens um eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung handeln. Eine solche Änderung von unwesentlicher Bedeutung liegt vor, wenn Umfang, Zweck und Gesamtauswirkungen des Vorhabens im Verhältnis zur Gesamtplanung im Wesentlichen gleichbleiben, aber bestimmte räumliche und sachlich abgrenzbare Teile gegenüber der bisherigen Planung verändert werden sollen. Dies ist vorliegend der Fall, denn die Änderungen gehen nicht über den festgelegten Vorhabenbereich hinaus. Negative Auswirkungen auf Dritte sind nicht zu verzeichnen.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 BEVVG<sup>3</sup> ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG<sup>1</sup> i. V. m. § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

Für das ursprüngliche Vorhaben ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Das antragsgegenständliche Änderungsverfahren betrifft die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn, für die das UVPG zur Feststellung der UVP-Pflicht eine allgemeine Vorprüfung § 9 UVPG<sup>4</sup> vorsieht. Die Feststellung der UVP-Pflicht gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine UVP-Pflicht besteht.

Die mögliche Beeinträchtigung der ökologischen Empfindlichkeit ist insbesondere hinsichtlich Nutzungs-, Qualitäts- und Schutzkriterien nach Nr. 2 Anlage 3 UVPG<sup>4</sup> unter

Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

Im früheren Zulassungsverfahren für das zu ändernde Vorhaben (Az.: 521ppw/014-2014#028), das den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen zum Gegenstand hatte, wurde keine UVP durchgeführt. Durch die 4. Planänderung sind ausschließlich Flächen betroffen, welche auch schon bisher im Rahmen des Vorhabens beansprucht worden sind, bzw. durch die Bahnnutzung vorgeprägt sind. Die diesbezüglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Aus den vorgelegten Unterlagen, (Umwelterklärung der Vorhabenträgerin gemäß Vordruck U 3, Erläuterungsbericht und Lageplan), welche für die Vorprüfung wesentlich sind, ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass von dem Änderungsvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 Abs. 2 UVPG<sup>4</sup> bei der Zulassungsentscheidung des Vorhabens zur berücksichtigen wären.

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

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Das durch diesen Bescheid geänderte Vorhaben genügt weiterhin dem Gebot der Planrechtfertigung. Es entspricht den Zielsetzungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und wird durch einen konkreten Bedarf getragen. Die dem Ausgangsbescheid zu Grunde liegenden Zielsetzungen werden durch die Änderungen nicht berührt.

Die Planänderungen resultieren aus der sich im Rahmen der Vorhabenrealisierung ergebenden Anpassung an die aktuellen betrieblichen Verhältnisse unter Berücksichtigung der Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. des Verkehrsverbundes. Für die ursprüngliche Anzahl an Gleisen für den Güterverkehr gibt es (momentan) keinen Bedarf. Um einen möglichst vollständige Darstellung des angestrebten Endzustandes zu erreichen, wurden alle vorangegangenen Planänderungen und das gesonderte Verfahren „Verkehrsstation Zittau“ berücksichtigt.

Die plangegenständlichen Änderungen sind damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

### **B.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege**

Das Vorhaben kann als mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege verträglich gewertet werden, siehe Punkt B.3 der vorliegenden planungsrechtlichen

Zulassungsentscheidung. Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 BNatSchG<sup>5</sup> sind nicht zu verzeichnen.

#### **B.4.2 Betroffenheit Rechte und Belange Dritter**

Rechte und Belange Dritter werden von der Planänderung nicht berührt.

#### **B.4.3 Kapazität**

Mit der 4. Planänderung hat die Vorhabenträgerin den Spurplan an die derzeitigen Bedarfe angepasst. Die Vorhabenträgerin versicherte, dass bezüglich des Nutzungsbedarfes weder Bestellungen noch Anfragen Dritter vorliegen. Einschränkungen der Streckenkapazität ergeben sich nicht. Unbeschadet dessen prüfte das Eisenbahn-Bundesamt erneut die verkehrliche Entbehrlichkeit dieser Anlagen unter Einbeziehung der Öffentlichkeit. Mit Schreiben vom 15.04.2020 erfolgte eine Veröffentlichung im Internet auf der Seite des Eisenbahn-Bundesamtes. Nutzer dieser Anlagen und Dritte mit absehbarem Nutzungsinteresse oder Informationen über derartige verkehrliche Interessen hatten die Möglichkeit, innerhalb eines Zeitraumes von vier Wochen nach dieser Veröffentlichung eine Stellungnahme abzugeben, davon wurde kein Gebrauch gemacht. Es liegen somit diesbezüglich keine Versagensgründe vor.

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamt werden die Auswirkungen auf die Kapazität wie folgt bewertet. Auf die Herstellung des Gleises 26 mit den anschließenden Weichen 62W09 und 62W34 und damit auf eine Nutzlänge von 726 m soll antragsgemäß verzichtet werden. Es handelt es sich hier um ein Trassengleis, für das im Ergebnis der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU) seitens der DB Netz AG NI.NMF 34(S) mit Stand vom 25.09.2020 festgestellt wurde, dass der Entfall des Gleises 26 keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit im Knoten Zittau oder auf die Streckenkapazität hat. Seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht kein Bedarf zur Realisierung dieses Gleises. Für dieses Gleis ist kein Verfahren nach § 11 AEG<sup>1</sup> notwendig. Die Entbehrlichkeit des Gleises 26 besteht auch unter der Voraussetzung der Prognosezahlen 2030, die dem Deutschland-Takt unterstellt sind. Die beiden verbleibenden Trassengleise 23 und 25 im Bahnhof Zittau stehen weiterhin für Überholungen zur Verfügung. Auf die Leistungsfähigkeit der Strecken 6214, 6588 und 6589 hat der Entfall des Gleises 26 keine Auswirkung. Es ist daher aus kapazitiver Sicht entbehrlich. Die Trasse für die ehemals geplanten Weichen und das Gleis 26 wird jedoch für die perspektivische Nachrüstung freigehalten.

Von den Änderungen sind weiterhin betroffen:

- Abstellanlage Ostseite (Bereich ehemaliges Stellwerk W1 und Eisenbahnüberführung Schillerstraße),

- Nebenanlage Südseite im Bereich der Drehscheibe,
- Weichenverbindungen 62W42/62W43 und 62W44/62W45 und
- Weichenverbindung 62W36/62W37.

Die Weichenverbindung 36/37 hat für den Regelbetrieb keine Bedeutung. In der EBWU wurde festgestellt, dass im Falle einer Streckensperrung (Baustelle, Störfall) von Mittelherwigsdorf nach Zittau die Bahnsteigbelegung auch ohne die Weichenverbindung 36/37 in der Konstruktion fehlerfrei dargestellt werden kann. Im Störfall der Sperrung des Streckengleises von Mittelherwigsdorf nach Zittau liegen die Qualitätsfaktoren im Premium- bzw. optimalen Bereich. Als Prognosezahlen wurden laut DB Netz AG das Verkehrsaufkommen entsprechend der Prognosezugzahlen 2030 des Bundes verwendet.

Beim Gleis 15 (alte Nummerierung 34) handelt es sich nicht um ein Trassengleis, sondern um eine Serviceeinrichtung, für die Betriebspflicht nach § 11 AEG<sup>1</sup> besteht. Das Gleis 15 bleibt weiterhin als Gleis 14 in Betrieb. Künftig sind in den Lageplänen immer die aktuellen Gleisnummerierungen aufzuführen, um Missverständnisse zu vermeiden.

#### **B.4.4 Denkmalschutz**

Den Erhalt der Signalbrücke am Stellwerk B2/W3 mit Installation des Ausfahrsignales P3 an der vorhandenen Signalbrücke am Stellwerk B2/W3 konnte durch die Vorhabenträgerin nicht vorgenommen werden. Dies begründet sich in dem geänderten Spurplan des gesamten Bahnhofes Zittau und der damit verbundenen Einragung der Signalbrücke in den Regellichtraum gemäß EBO<sup>6</sup> und dem nicht zu erbringenden Standsicherheitsnachweis für die Signalbrücke in Kombination mit dem neuen Lichtsignal. Ein Anbau des KS-Signales scheiterte an konstruktiven Randbedingungen. Die Vorhabenträgerin hat die Signalbrücke zurückgebaut und mit Vertrag zur Erhaltung, Aufarbeitung und Aufstellung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes in Löbau dem Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V. übereignet. Die Übergabe erfolgte am 12.10.2020.

Das Belassen der Reste des Wasserkranes vor Ort am Bahn-km 27,0 hat die Vorhabenträgerin ebenfalls nicht realisiert. In diesem Bereich wurden eine neue Tiefenentwässerung und ein neues Kabelführungssystem errichtet. Die Reste des alten Wasserkranes behinderten den Bau der neu zu errichtenden Tiefenentwässerung derart, dass ein Rückbau unvermeidlich war. Einem Wiedereinbau stand die Geometrie des

Kabelführungssystems entgegen. Deshalb wurden die restlichen Teile des Wasserkranes gesichert und ebenfalls dem Verein Ostsächsischer Eisenbahnfreunde e. V. im Zusammenhang mit der Signalbrücke ebenfalls übergeben.

## **B.5 Gesamtabwägung**

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung ist geeignet, die planerischen Ziele im Sinne der Daseinsvorsorge und unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen zu erreichen. Die Voraussetzungen für die beantragte Zulassungsentscheidung gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> sind damit gegeben. Am Gesamtvorhaben in Gestalt der antragsgegenständlichen Änderung besteht ein öffentliches Interesse. Durch die Planänderung entsteht keine neue Grundstücksbetroffenheit. Die Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen deren Aufgabenbereiche berührt sind, wurden beteiligt. Das abwägungserhebliche Material wurde daher vollständig ermittelt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung war nicht erforderlich.

Die Vorhabenträgerin versicherte, dass weitere öffentliche Belange durch das Vorhaben nicht berührt seien und es keine weitere private Betroffenheit gäbe. Auch für die Planfeststellungsbehörde ist nicht erkennbar, dass weitere öffentliche oder private Belange berührt sein könnten. Dies trifft auch für Betroffene zu. Die Voraussetzungen für die beantragte Zulassungsentscheidung gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG<sup>2</sup> sind damit gegeben.

## **B.6 Ermessen**

Von der Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens wurde nach pflichtgemäßem Ermessen abgesehen, denn es handelt sich um eine Änderung von unwesentlicher Bedeutung. Öffentliche Belange sind nur in geringem Maße betroffen und die Zustimmung der betroffenen Behörde liegt vor. Daher ist eine erneute Befassung der Öffentlichkeit, insbesondere durch die Durchführung eines Anhörungsverfahrens nach § 73 VwVfG<sup>2</sup> samt öffentlicher Auslegung der Planunterlagen, mit diesem Vorhaben nicht erforderlich.

## **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 BEVVG<sup>3</sup> i. V. m. der BEGebV<sup>7</sup>. In § 5 EBABGebV<sup>8</sup> ist die Übergangsregelung enthalten, wonach für die Erhebung von Gebühren und Auslagen einer gebührenfähigen Leistung, die vor dem 31.07.2021 beantragt oder begonnen, aber noch nicht vollständig erbracht wurde, das bis dahin geltende Recht weiter anzuwenden ist.

### C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die vorstehende Plangenehmigung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, erhoben werden.

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

## Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Dresden

- 
- 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 über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (**Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG**) - vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), in der aktuellen Fassung
  - 4 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (**Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - UVPG**) vom 24.02.2010 (BGBl. I 2010, S. 94), in der Fassung vom 13.05.2019 (BGBl. I 2010, 109 - 125)
  - 5 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (**Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG**) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, 2542), in der aktuellen Fassung
  - 6 **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)** vom 08.05.1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), in der aktuellen Fassung
  - 7 **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
  - 8 Besondere Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stelle und der bestimmten Stelle (**Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBABGebV**) vom 21.07.2021 (BGBl. I S. 3182), in der aktuellen Fassung