

Planfeststellungsbeschluss

Chemnitzer Modell, Stufe 2 Ausbau Chemnitz – Thalheim Teilabschnitt Straßenbahnstrecke

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Herr Hoffmann

Frau Richter

Frau Sippel

Durchwahl

Auskunft zentral unter
Telefon +49 371 532-1320
Telefax +49 371 53227-1320

Aktenzeichen

(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/345

Chemnitz, den 10.12. 2015

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz

www.lds.sachsen.de

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze vor dem Gebäude.
Für alle anderen Besucherpark-
plätze gilt: Bitte beim Pfortendienst
klingeln.

*Kein Zugang für elektronisch signierte
sowie für verschlüsselte elektronische
Dokumente.



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	6
A TENOR	9
I Feststellung des Plans	9
II Festgestellte Planunterlagen	9
III Nebenbestimmungen	11
IV Straßenrechtliche Entscheidungen	17
V Zusagen.....	18
VI Einwendungen	18
VII Sofortvollzug	18
VIII Kosten	18
B SACHVERHALT.....	18
I Beschreibung des Vorhabens	18
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	19
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	20
I Verfahren	20
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit	20
2 Umfang der Planfeststellung.....	20
3 Verfahrensvorschriften	20
II Planrechtfertigung/Erforderlichkeit	21
1 Fachplanerische Zielkonformität	21
2 Erforderlichkeit	23
III Linienführung/Variantenuntersuchung.....	25
1 Linienvarianten	27
1.1 Darstellung der Varianten	27
1.1.1 Variante 1 (über Wartburgstraße)	27
1.1.2 Variante 2 (über Sportanlagen der TU Chemnitz)	28
1.1.3 Variante 3 (über Fraunhofer Straße).....	28
1.1.4 Variante 4 (über Reichenhainer Straße)	29
1.2 Variantenprüfung	29
2 Untervarianten - Anbindung an Bernsdorfer Straße	33
2.1 Darstellung der Untervarianten	33
2.1.1 Untervariante 4.1 (über Turnstraße)	33
2.1.2 Untervariante 4.2 (über Lutherstraße).....	33
2.1.3 Untervariante 4.3 (über Dittesstraße).....	34
2.2 Variantenprüfung	34
3 Varianten Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“	37

3.1 Darstellung der Varianten	37
3.1.1 Variante HZ 1	37
3.1.2 Variante HZ 2	38
3.2 Variantenprüfung	38
4 Varianten - Querschnitt Reichenhainer Straße	40
4.1 Darstellung der Varianten	40
4.1.1 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Mittellage (RM).....	41
4.1.2 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Seitenlage-West (RS-W).....	43
4.1.3 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Seitenlage-Ost (RS-O).....	44
4.1.4 Variante Reichenhainer Straße – stadtsubstanzerhaltende Einordnung der Straßenbahn (SE a)	45
4.2 Variantenprüfung	46
5 Untervarianten - Querschnitt Mittellage Reichenhainer Straße	50
5.1 Darstellung der Untervarianten	50
5.1.1 Variante Reichenhainer Straße – Mittellage Bäume (RM-B1)	50
5.1.2 Variante Reichenhainer Straße – Mittellage Bäume außen (RM-B2)	50
5.1.3 Variante Reichenhainer Straße Mittellage – aufgespreizter besonderer Bahnkörper (RM-B3).....	51
5.2 Variantenprüfung	52
6. Zeitpunkt der Variantenentscheidung/Gesamtergebnis	55
IV Umweltverträglichkeitsprüfung/Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles	56
V Öffentliche und private Belange	72
1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	72
2 Abfall, Bodenschutz und Altlasten	72
3 Denkmalschutz/Archäologie	74
4 Immissionsschutz	74
4.1 Verkehrslärm	74
4.2 Summenpegelbetrachtung.....	77
4.3 Lärmbelastung durch die Bauausführung	78
4.4 Schadstoffbelastung	79
4.5 Erschütterungen	80
4.6 Sekundärer Luftschall.....	80
4.7 Elektromagnetismus	81
5 Naturschutz und Landschaftspflege.....	83
5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft.....	83
5.2 Natura 2000.....	86
5.3 Artenschutz	87
5.4 Biotopschutz.....	93
5.5 Gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile	93
5.6 Biodiversitätsschaden.....	94
6 Landwirtschaft	94
7 Vermessungswesen	94
8 Eisenbahnverkehr	94
9 Baudurchführung.....	94
10 Versorgungsleitungen.....	95
11 Eigentum	95
VI Stellungnahmen/Einwendungen	96
1 Kommunale Gebietskörperschaften.....	96
2 Träger öffentlicher Belange/Versorgungsträger/Leitungsrechtsinhaber.....	105
3 Private Einwender	131
4 Anerkannte Naturschutzverbände	223

VII Zusammenfassung/Gesamtabwägung.....	240
VIII Sofortvollzug.....	240
IX Kostenentscheidung	240
D RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	240

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
Az.	Aktenzeichen
BA	Bauabschnitt
BAnz.	Bundesanzeiger
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
d. h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V. , Berlin
DIN 4150	Deutsche Industrienorm Erschütterungen im Bauwesen
DIN 18024	Deutsche Industrienorm barrierefreies Bauen
DIN 18920	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen

f./ff.	folgende/fortfolgende
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GUW	Gleichrichterunterwerk
ha	Hektar
i. V. m.	in Verbindung mit
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
Km	Kilometer
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LED	Leuchtdiode
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
l/s	Liter pro Sekunde
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht
NVP	Nahverkehrsplan
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
öbvS	öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständige
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RAS 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Rdnr./Rn.	Randnummer(n)
RE 2012	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, Ausgabe 2012
SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBestG	Sächsisches Bestattungsgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz

SächsKomZG	Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsPBefZuV	Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsi- schen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Zu- ständigigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts
SächsStrG	Sächsisches Straßengesetz
SächsUVP	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SMUL	Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
s. o.	siehe oben
SPA	Special Protection Area (Vogelschutzgebiet)
STU	Stammumfang
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
TKG	Telekommunikationsgesetz
TU	Technische Universität
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UV	Ultraviolett
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
v. H.	von Hundert
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VÖV 1.241	Richtlinie des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (1960)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwV	Verwaltungsvorschrift
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsge- setz)
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
ZTV E-StB 09	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau (Ausgabe 2009)
ZTV La-StB 05	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau (Ausgabe 2005)
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Tenor

I Feststellung des Plans

Der Plan zu dem Vorhaben „Chemnitzer Modell, Stufe 2, Ausbau Chemnitz - Thalheim, Teilabschnitt Straßenbahnstrecke“ wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VIII festgestellt.

II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen, die vom 17. Dezember 2014 sind, sofern kein anderes Datum vermerkt ist:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1	Erläuterungsbericht mit Anlagen	-	28. September 2015
2	Übersichtskarte	1: 25.000	
3	Übersichtslageplan	1: 2.500	28. September 2015
3.1	Übersichtslageplan der Linienvarianten	1: 5.000	
4	Übersichtshöhenplan	1: 2.500/2 50	
5	Lageplan, Blatt-Nr. 1 – 7	1: 500	Blatt 2: 4. März 2015
6	Höhenplan, Blatt-Nr. 1 - 7	1: 500/50	
7	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen, Blatt-Nr. 1 – 2	1: 1.100	
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen, Blatt-Nr. 1 - 6	1: 500	
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen		
9.1	Maßnahmenübersichtsplan	-	
9.2	Maßnahmenplan, Blatt-Nr. 1 – 7	1: 500	
9.3	Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich, tabellarisch, Blatt-Nr. 1 - 5	-	
9.4	Maßnahmenverzeichnis, Blatt-Nr. 1 -17		
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbsplan		
	Nr. 1 : Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+215	1: 500	20. Oktober 2015
	Nr. 1a: Turnstraße oberhalb Bernsdorfer Str.	1: 500	
	Nr. 2 : Bau-km 0+215 bis Bau-km 0+650	1: 500	27. Oktober 2015
	Nr. 2a: Sportplatz Stadlerstraße		
	Nr. 3 : Bau-km 0+650 bis Bau-km 1+100		
	Nr. 4 : Bau-km 1+100 bis Bau-km 1+390		
	Nr. 5 : Bau-km 1+390 bis Bau-km 1+710	1: 500	
Nr. 6 : Bau-km 1+710 bis Bau-km 1+998	1: 500		
Nr. 7.1	1: 500		
bis 7.2: externe LPM-Maßnahme 11 E	1: 500		
Nr. 8 : externe LPM-Maßnahme 12 E			

	Nr. 9 : externe LPM-Maßnahme 13 E	1: 1.000 1: 1.000	
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	-	
11	Regelungsverzeichnis, Blatt-Nr. 1 – 122	-	4. September 2015
12	Widmung/Umstufung/Einziehung	1: 5.000	16. September 2015
13	Kostenrechnung - entfällt -		
14	Straßen- und Gleisquerschnitt		
14.1	Ermittlung der Bauklasse, Blatt 1 – 5	-	
14.2	Regelquerschnitte, Blatt-Nr. 1 – 5	1: 50	27. Oktober 2014
14.3	Sonderquerschnitte, Blatt-Nr. 1 – 4	1: 50	
16	Sonstige Pläne		
16.1	Koordinierte Leitungspläne Blatt-Nr. 1, 1a, 2, 2a, 3, 3a, 4, 5, 6	1: 500	Blatt 1 und 4: 23. September 2015
16.2	UVN-Querschnitte, Blatt-Nr. 1 – 6	1: 50	
16.3	Fahrleitung		
16.3.1	Bespannungsplan, Blatt-Nr. 1 – 6	1: 500	
16.3.2	Mastübersicht, Blatt-Nr. 1 – 4	-	24. November 2014
16.4	Öffentliche Beleuchtung		30. Oktober 2014
16.4.1	Lageplan Öffentliche Beleuchtung Blatt-Nr. 1 – 6	1: 500	
16.4.2	Mastdetails	-	
16.5	Haltestellenbeleuchtung, Blatt-Nr. 1 – 4	1: 250	
16.6	Bahnstrom		
16.6.1	Kabellagepläne	1: 250 1: 50 1: 100	
16.6.2.1	G UW Turnstraße	1: 50	
16.6.3.1	G UW Technopark	1: 50	
16.6.4	- entfällt -		
16.6.5	Weichenausrüstungen, Blatt-Nr. 1 – 3	1: 100	
16.7.1	Lichtsignalanlagen/BÜ-Anlagen, Blatt-Nr. 1 - 8	1: 500	
16.7.2	- entfällt -		
16.7.3	Verkehrstechnische Berechnungen / Ver- kehrsqualität Blatt-Nr. 1-1 bis 10-14		27. Oktober 2014
16.8	Gebäudeplanung		
16.8.1	G UW Turnstraße, Blatt-Nr. 1 – 4	1: 500 1: 100	
16.8.2	G UW Gleisschleife, Blatt-Nr. 1 – 4	1: 500 1: 100	
16.8.3	Ersatzneubau Blumenladen, Blatt-Nr. 1 -4	1: 500 1: 100	
16.9	Verkehrsführung während der Bauzeit, Blatt-Nr. 1 – 6	1: 5.000	
17	Immissionstechnische Untersuchungen		
17.1	Schalltechnische Untersuchung		
17.1.1	Erläuterungsbericht, Blatt-Nr. 1 – 8 Anlage 1 – Rasterlärmkarten, Blatt 1 – 2 Anlage 2 – Ergebnistabelle Gesamtlärm- Pegel, Blatt 1- 10	1: 2.000	
17.1.2.1	Emissionstabelle 1, Blatt 1 – 18, Emissionstabelle 2, Blatt 1	-	
17.1.2.2	Immissionspegel, Blatt 1 – 10	-	

17.2	Schwingungstechnische Untersuchung	-	29. September 2014
17.2.1	Bericht, Blatt 1 – 21	-	
17.2.2	Anlagen 1 – 8	-	
17.3	Elektromagnetische Verträglichkeit, Blatt-Nr. 1 -10	-	15. Dezember 2014
18	Wassertechnische Untersuchungen		
18.1	Erläuterungen	-	
18.2	Berechnungsunterlagen	-	
18.2.1	Ermittlung der Ablaufabstände, Blatt-Nr. 1 -6	-	12. Dezember 2014
18.2.2	Einzugsflächen Erschließungsgebiet, Blatt-Nr. 1 – 4	-	4. Dezember 2014
18.2.3	Berechnung RW-Kanäle Erschließungsgebiet	-	
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
19.1.0	Bericht, Blatt-Nr. 1 – 72	-	
19.1.1	Bestands- und Konfliktplan	1: 2.000	
19.2	Artenschutzfachbeitrag Bericht, Blatt-Nr. 1 – 69 Anlagen 1 – 6	-	
20	Geotechnische Untersuchung – entfällt -		
21	Sonstige Gutachten – entfällt -		
22	Verkehrsqualität – entfällt -		
23	Verkehrssicherheit	-	
23.1	Lagepläne mit Darstellung der Sichtfelder, Blatt-Nr. 1 – 6	1: 500	
23.2	Schleppkurvennachweise, Blatt-Nr. 1 – 6	1: 500	

III Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.
- 1.2 Die Inbetriebnahme der hier planfestgestellten Baumaßnahme ist der zuständigen Planfeststellungsbehörde unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

2 Abfall, Bodenschutz und Altlasten

- 2.1 Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien ist ein Konzept zu erstellen. Darin sind Aussagen zu Menge, Art, stofflicher Beschaffenheit und zur vorgesehenen Verwertung oder Entsorgung anfallender Aushubüberschussmassen zu treffen. Über dessen Inhalt ist mit der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde das Benehmen herzustellen.
- 2.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass

seitens der genannten Behörde eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und den verantwortlichen Bauleiter benennen.

- 2.3 Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Hierzu ist

- insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen etc. auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen. Ist dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar, sind beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen so frühzeitig der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde anzuzeigen, dass diese ggf. bestehende Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen kann. Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen wird, hat eine ggf. erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen; die Basisfläche ist mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der betreffenden Flächen sind Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.
- der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.
- der Oberboden (Mutterboden) im Bereich der Baumaßnahme vollständig abzuschleppen und zu sichern. Er ist zu erhalten und funktionsgerecht zu verwerten. Überschüttungen von Oberboden mit Bodenaushub oder Fremdstoffen sind unzulässig. Für Aufschüttungen/Verfüllungen in Form von bodenähnlichen Anwendungen (Geländeregulierung ohne konkreten technischen Zweck) ist regelmäßig geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.
- der Unterboden getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.
- dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

- 2.4 Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sind die diesbezüglichen Vorsorgeregelungen der §§ 9 bis 12 BBodSchV zu beachten. Für die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht gelten insbesondere die Anforderungen des § 12 BBodSchV. Die Mächtigkeit der durchwurzelbaren Bodenschicht ergibt sich aus dem jeweiligen Wurzeltiefgang der vorgesehenen Bepflanzung.

- 2.5 Während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene altlastenverdächtige Flächen bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV oder verursachte schädliche Bodenveränderungen sind der örtlich zuständigen unteren und oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen und mit diesen der ggf. erforderlich werdende Handlungsbedarf abzustimmen. Entsprechendes gilt beim Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten.

3 Bauausführung

3.1 Der Abteilung Arbeitsschutz der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Chemnitz, ist eine Vorankündigung gemäß § 2 Abs. 2 BaustellV zu übermitteln, sofern für die Verwirklichung des Vorhabens eine Baustelle eingerichtet wird, bei der die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich mehr als 500 Personentage überschreitet. Die Anzeige hat mindestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle und unter Verwendung des Formulars „Vorankündigung einer Baustelle“ zu erfolgen. Das Formular ist bei der Abteilung 5 der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, Außenstelle Chemnitz, abzufordern.

Ferner ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erarbeiten und der Abteilung Arbeitsschutz der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Chemnitz, vorzulegen.

3.2 Bei der Planung der Ausführung des Bauvorhabens, insbesondere bei der Einteilung der Arbeiten, die gleichzeitig oder nacheinander ausgeführt werden, und bei der Bemessung der Ausführungszeiten für diese Arbeiten, sind die allgemeinen Grundsätze nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes zu berücksichtigen. Der Bauherr oder ein von ihm beauftragter Dritter hat die Maßnahmen nach § 2 und § 3 Abs. 1 BaustellV in eigener Verantwortung zu treffen.

3.3 Bei der zeitlichen Planung der Bauausführung sind die Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes zu berücksichtigen.

3.4 Über die Bauanlaufberatung ist jeweils ein Vertreter der örtlich zuständigen Polizeidirektion durch Einladung zu informieren.

3.5 Es ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit aller von dem Bauvorhaben berührten, gegenwärtig erreichbaren Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für den Anliegerverkehr gegeben ist. Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Anliegern frühzeitig, jedoch mindestens drei Tage vorher, zur Kenntnis zu geben. Zur Begrenzung möglicher Beeinträchtigungen existierender Zufahrten zu gewerblich genutzten Flurstücken sollen mit den betroffenen Gewerbetreibenden vorab Festlegungen über deren Umfang getroffen werden.

3.6 Notwendige kurzzeitige Unterbrechungen der Ver- und Entsorgungsmedien sind den betroffenen Anliegern rechtzeitig, d. h. mindestens drei Tage vorher, zur Kenntnis zu geben.

3.7 Über den terminlichen Ablauf der einzelnen Bauabschnitte sind das Ordnungsamt, die Straßenverkehrsbehörde sowie die Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst der Stadt Chemnitz frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.

Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sollen die Möglichkeiten einer teilweisen Benutzung der Fahrbahnen bzw. der Übergänge bei Bauzonen und ggf. erforderlich werdenden Vollsperrungen und Umleitungen frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden.

3.8 Während der Bauzeit ist die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planfeststellungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen insbesondere im gesamten Baubereich zu gewährleisten. Soweit die Sperrung bzw. Teilsperrung von Zufahrten zu den genannten Einrichtungen unvermeidbar ist, ist dies mit den Verantwortlichen der örtlich zuständigen Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst so frühzeitig vor der Sperrung festzulegen, dass Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können, um die Einsatzfähigkeit der

Feuerwehr sowie des Rettungsdienstes im betroffenen Bereich auch während der Sperrung zu gewährleisten.

4 Denkmalschutz/Archäologie

4.1 Soweit die festgestellte Planung Maßnahmen zur Wahrung der Belange des Denkmalschutzes oder der Archäologie beinhaltet, sind diese entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Die Ausgestaltung der erforderlichen Maßnahmen im Detail ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesamt für Denkmalpflege bzw. dem Landesamt für Archäologie abzustimmen.

4.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Archäologie vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig, spätestens vier Wochen vor Baubeginn, zu erfolgen, so dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.

Die gesetzliche Anzeigepflicht beim Fund von Kulturdenkmalen bleibt unberührt.

4.3 Die Zerstörung, Beseitigung, Entfernung, Versetzung oder sonstige Beeinträchtigung eines Kulturdenkmals einschließlich seines Erscheinungsbildes ist unzulässig, soweit die festgestellten Planunterlagen und die dazu ergangenen Nebenbestimmungen dies nicht ausdrücklich zulassen.

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, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle – soweit die örtlich zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Fundstelle nicht früher freigibt – bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung hat weiter den Hinweis zu enthalten, dass der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen die Anzeigepflicht eine Ordnungswidrigkeit darstellt und mit einer Geldbuße bis zu 125.000 EUR, in besonders schweren Fällen bis zu 500.000 EUR geahndet werden kann. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.

4.4 Vor Beginn der Erschließungs- und Bauarbeiten sind die betroffenen Flächen auf Verlangen des Landesamtes für Archäologie archäologisch zu untersuchen. Die Festlegung der Art und des Umfangs der Untersuchungen hat vor Ort in Abstimmung mit dem Landesamt zu erfolgen. Den mit dieser Untersuchung beauftragten Mitarbeitern des Landesamtes und anderer für die Wahrung der Belange des Denkmalschutzes zuständiger Behörden ist uneingeschränkter Zugang zu den Baustellen und weitest mögliche Unterstützung zu gewähren.

Auftretende Befunde und Funde sind in Abstimmung mit dem Landesamt für Archäologie sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren. Führen archäologische Ausgrabungen oder konservatorische Sicherungs- und Dokumentationsmaßnahmen zu einem zeitlichen Verzug in der Umsetzung der Baumaßnahme und ist hierdurch eine Beeinträchtigung Dritter nicht auszuschließen, ist dies dem Landesamt für Archäologie und der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen.

- 4.5 Der Abschluss der Bauarbeiten ist der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

5 Immissionsschutz

- 5.1 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde und der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 5.2 Den Eigentümern des Anwesens Turnstraße 37, zu deren Gunsten in den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 17.1) ein Anspruch auf passiven Schallschutz anerkannt wurde, ist dies innerhalb von vier Wochen ab Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses an den Vorhabenträger schriftlich mitzuteilen.

Zu schützen sind alle Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Die Feststellung des Anspruches erfolgt nur dem Grunde nach. Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.

- 5.3 Bei den Bauarbeiten sind vorrangig Maschinen einzusetzen, die den Vorgaben der 32. BImSchV entsprechen. Zu den notwendigen Abschirmmaßnahmen gehört auch eine den Lärmschutz der Anwohner berücksichtigende Aufstellung der Baumaschinen.
- 5.4 Bei den Bauarbeiten in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, Sondergebieten, die der Erholung dienen, Kur- und Klinikgebieten und Gebieten für die Fremdenbeherbergung sind die Betriebsvorschriften des § 7 der 32. BImSchV zu beachten. Für die nicht in § 7 der 32. BImSchV genannten Gebiete sind die Lärmwertvorgaben der AVV Baulärm gleichwohl einzuhalten und vermeidbare Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft konsequent auszuschließen.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind vom Vorhabenträger vor Beginn der Arbeiten vertraglich entsprechend zu verpflichten.

- 5.5 Zur Vermeidung von erhöhten Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind im Bereich nahegelegener Wohnbebauung bei trockener Witterung geeignete Maßnahmen zur Befeuchtung des Straßenbaumaterials, wie etwa ein Besprühen mit Wasser, zu ergreifen.
- 5.6 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die Gleichrichterunterwerke Turnstraße und Technopark die Grenzwerte der 26. BImSchV einhalten. Die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV ist mindestens zwei Wochen vor der Inbetriebnahme der Gleichrichterunterwerke der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde anzuzeigen. Dabei sind die für die Anlage maßgebenden Daten anzugeben und der Anzeige ein Lageplan beifügen.
- 5.7 Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn hat der Vorhabenträger stichprobenartige Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen im Bereich der TU Chemnitz zu veranlassen. Dabei sind schwerpunktmäßig die Räume zu untersuchen, in denen sich hochempfindliche wissenschaftliche Geräte befinden. Die Messstellen sind mit der TU Chemnitz abzustimmen.
- 5.8 Der Vorhabenträger hat die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, die der TU Chemnitz entstehen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an Be-

triebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden. Dies gilt nur in Bezug auf die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmittel der TU Chemnitz.

6 Naturschutz und Landschaftspflege

- 6.1 Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 6.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Chemnitz sowie der oberen Naturschutzbehörde in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Chemnitz, vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme beim Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 6.3 Die Hinweise des Grünflächenamtes der Stadt Chemnitz zu den Ersatzmaßnahmen E12 und E13 sowie des Stadtplanungsamtes der Stadt Chemnitz zu der Ersatzmaßnahme E11 sind umzusetzen.
- 6.4 Zu der Ausführungsplanung der vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs-, Ersatz- und CEF-Maßnahmen ist die untere Naturschutzbehörde hinzuzuziehen und das Benehmen mit ihr herzustellen.
- 6.5 In der Bauphase hat eine Lärminderung durch konsequente Nutzung der technischen Möglichkeiten zur Begrenzung von Baulärm zu erfolgen; ferner ist die Bauzeit auf die Tagstunden zu begrenzen (vgl. Unterlage 19.2, Kapitel 4.4, Nr. 1).
- 6.6 Der Bau der Oberleitungen hat entsprechend den Ausführungen in Unterlage 19.2, Kapitel 4.4, Nr. 6 zu erfolgen.
- 6.7 Festgesetzte und durchgeführte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsmaßnahmen) sind in einer tabellarischen Übersicht zu erfassen und dort so gegenüberzustellen, dass der jeweilige Umsetzungsgrad erkennbar wird. Diese Übersicht ist der unteren Naturschutzbehörde bis zum vollständigen Ausgleich des Eingriffs jeweils zum Ende des laufenden Kalenderjahres zu übergeben. Die erste Übergabe hat in dem Jahr zu erfolgen, in dem die Baumaßnahme fertig gestellt wird.

Mit der Einführung eines Kompensationskatasters im Freistaat Sachsen tritt dieses Kataster an die Stelle der Übersicht.

- 6.8 Die untere Naturschutzbehörde ist bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch den Vorhabenträger zu beteiligen. Sie ist hierzu mindestens vier Wochen vorher zu laden.

Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch den Vorhabenträger sind der genannten Behörde die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.

7 Eisenbahnverkehr

- 7.1 Die Hinweise und Forderungen der DB Services Immobilien GmbH vom 8. April 2015 (Az.: TÖB-LPZ-15-10278) sind bei der Durchführung des Vorhabens zu beachten.

- 7.2 Es ist insbesondere sicherzustellen, dass während der Realisierung des Bauvorhabens weder der Bestand der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird. Erforderlichenfalls sind die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen.

8 Vermessungswesen

- 8.1 Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind über die Lage der im Baubereich befindlichen Vermessungs- und Grenzmarken vor Baubeginn zu unterrichten; dies gilt vorliegend insbesondere für den RBP 5143 117/00.
- 8.2 Vermessungs- und Grenzmarken sind grundsätzlich nicht zu entfernen oder zu verändern. Sie sind durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass sie durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in ihrer Lage verändert werden und dass ihre Erkennbarkeit und Verwendbarkeit nicht beeinträchtigt wird.
- 8.3 Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerenetzes der Landesvermessung bestehen, ist deren Sicherung oder Versetzung beim Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen zu veranlassen.
- 8.4 Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Grenzmarken bestehen, ist deren Sicherung auf eigene Kosten bei einem Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur zu veranlassen.

9 Nebenbestimmungen zu Gunsten Dritter

- 9.1 Auf Verlangen der Eigentümer hat der Vorhabenträger die entstehenden Splitterflächen, insbesondere die vom Flurstück abgetrennten Flächen, die nicht im Rahmen der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden und nicht als Grunderwerb durch den Vorhabenträger vorgesehen sind, zu übernehmen. In Streitfällen ist durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Gutachter zu ermitteln, ob es sich tatsächlich um eine Splitterfläche handelt, also um eine Fläche, die nicht mehr in angemessenem Umfang baulich oder wirtschaftlich genutzt werden kann und auch keinem anderen angrenzenden Grundstück des Eigentümers zugeschlagen werden kann. Dies gilt auch im Fall in den Grunderwerbsunterlagen vorgesehenen dinglichen Sicherungen.
- 9.2 Zu Gunsten der Einwender der Schlüsselnummern 28 und 29 sollen mindestens fünf Parkplätze auf dem Grundstück der Flurstücksnummer 2930 der Gemarkung Chemnitz in Abstimmung ihnen geschaffen werden.

IV Straßenrechtliche Entscheidungen

1. Gemäß § 6 Abs. 1 SächsStrG erfolgt die Widmung der Planstraße B von der Einmündung Fraunhoferstraße bis einschließlich des Anschlusses zur Planstraße A gemäß Unterlage 12 zur „Gemeindestraße – Ortsstraße“ gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3b SächsStrG.
2. Gemäß § 6 Abs. 1 SächsStrG erfolgt die Widmung des Geh-/Radweges zwischen Reichenhainer Straße und Planstraße B als „beschränkt öffentlicher Weg“ gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4b SächsStrG.
3. Gemäß § 6 Abs. 1 SächsStrG erfolgt die Widmung der unter lfd. Nr. 1.2.5, 1.2.6, 2.2.18 in Unterlage 11 genannten Parkplätze in der Turnstraße als „beschränkt öffentlicher Platz“ gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4b SächsStrG.

4. Gemäß § 6 Abs. 1 SächsStrG erfolgt die Widmung des unter lfd. Nr. 6.2.7 in Unterlage 11 genannten Gehweges in der Gleisschleife als „beschränkt öffentlicher Weg“ gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4b SächsStrG.

V Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche der Vorhabenträger in seinen schriftlichen Erwiderungen auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihm zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage des Vorhabenträgers, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

VI Einwendungen

Soweit die vorgebrachten privaten Belange oder die durch Private oder Träger öffentlicher Belange erfolgten Hinweise durch diesen Beschluss oder die planfestgestellten Unterlagen keine Berücksichtigung gefunden haben, werden sie zurückgewiesen.

VII Sofortvollzug

Der Beschluss ist sofort vollziehbar.

VIII Kosten

1. Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Dieser Beschluss ergeht gebührenfrei. Die Festsetzung der Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

B Sachverhalt

I Beschreibung des Vorhabens

Die geplante Straßenbahnstrecke ist ein Teilabschnitt und wesentlicher Bestandteil des Chemnitzer Modells Stufe 2 zwischen Chemnitz und Thalheim. Das Chemnitzer Modell ist ein innovatives Verkehrskonzept, durch welches Eisenbahnstrecken (EBO-Strecke) im Chemnitzer Umland mit dem normalspurigen Straßenbahnnetz der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) verbunden werden. Damit werden umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland geschaffen. Überlandbahnen gelangen so unmittelbar in das Zentrum, was der direkten Erschließung dient.

Das Planungsgebiet liegt in den südlichen Stadtteilen Bernsdorf und Altchemnitz, ca. 1,5 km vom Stadtzentrum entfernt.

Die geplante Straßenbahntrasse hat eine Länge von ca. 2.500 m und beinhaltet neben der neuen Straßenbahntrasse eine Gleisschleife im Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“ unmittelbar vor der Einmündung in die EBO-Strecke als Wendemöglichkeit für die Straßenbahnen der CVAG. Im Einzelnen betragen die Gleislängen ca. 50 m in der Bernsdorfer Straße, ca. 240 m in der Turnstraße, ca. 1.100 m in der Reichenhainer Straße und ca. 1.050 m im Bebauungsplangebiet „Techno-Park-Süd“ (inklusive ca. 100 m im Randbereich einer Kleingartenanlage).

Das verkehrsplanerische Ziel ist es insbesondere, die im Abschnitt der TU Chemnitz nachfragestark verkehrende Buslinie 51 (Zentralhaltestelle Reichenhainer Straße) weitgehend durch die künftige Straßenbahnlinie 3 zu ersetzen.

Entsprechend des Verkehrsentwicklungsplans 2015 der Stadt Chemnitz ist die Schaffung einer neuen Straßenverbindung in Verlängerung der Fraunhoferstraße vorgesehen, wodurch die Reichenhainer Straße maßgeblich vom Kfz-Verkehr entlastet werden soll. Auf dieser Basis bereitet die Stadt Chemnitz den Ausbau der südlichen Verlängerung der Fraunhoferstraße vor.

Ein Teil des Planungsgebietes befindet sich im Bereich des Bebauungsplans (B-Plan) der Stadt Chemnitz für den „Techno-Park-Süd“, welcher in der Entwurfsfassung mit dem Stand vom 30. August 2013 vorliegt. Der B-Plan sieht die Bebauung der Flächen südlich des Hörsaalzentrums und westlich des Friedhofs vor. Hier sollen weitere Einrichtungen der TU Chemnitz und des Fraunhofer Instituts sowie verschiedene Erschließungsstraßen entstehen.

Die Reichenhainer Straße durchquert den Hauptstandort der TU Chemnitz mit einer Vielzahl von Universitäts- und Folgeeinrichtungen. Sie ist beidseitig bebaut. Die Bebauung ist überwiegend zurückgesetzt. Die Reichenhainer Straße ist geprägt von einer zweibahnigen Straße mit einem ca. 8 m breiten Grünstreifen, auf welchem zwei zum Teil lückenhafte und unterschiedliche Baumreihen sowie ein Gehweg liegen.

Alle gegenwärtigen Straßenfunktionen bleiben mit der geplanten Straßenbahnstrecke im Wesentlichen erhalten. Die Straßen werden mit einem Bahnkörper ausgestattet. Da eine Verbreiterung der Reichenhainer Straße nur abschnittsweise möglich ist, wird zur Realisierung des Bahnkörpers der bestehende Grün- bzw. Baumstreifen benötigt. Der geplante Bahnkörper soll im Bereich der Reichenhainer Straße nicht als störendes Element empfunden werden und deshalb städtebaulich in den Straßenraum integriert werden. Als Ersatz für die Inanspruchnahme des Grünstreifens soll der Bahnkörper begrünt werden (Rasengleis). Ebenfalls sind im Straßenzug wieder zwei Baumreihen geplant.

In der Planung werden durch die erforderliche Sicherung des Straßenbahnverkehrs gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern die Fußgängerquerungen gebündelt und an verschiedenen bedeutenden Stellen mit LSA als BÜ gesichert über die Gleise entsprechend der Regelungen der BOStrab geführt.

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2014 beantragte der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) die Planfeststellung für das Vorhaben „Chemnitzer Modell, Stufe 2, Ausbau Chemnitz – Thalheim, Teilabschnitt Straßenbahnstrecke“ bei der zuständigen Landesdirektion Sachsen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung der Auslegung vom 23. Februar 2015 bis zum 23. März 2015 in der Stadtverwaltung Chemnitz, Stadtplanungsamt, Technisches Rathaus, zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Entsprechend der Bekanntmachungssatzung der Stadt Chemnitz wurde die Auslegung durch Einrücken in dem Amtsblatt der Stadt Chemnitz vom 18. Februar 2015 bekannt gemacht. Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Chemnitz oder bei der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Chemnitz, Altchemnitzer Str. 41, 09120 Chemnitz innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, d. h. bis zum 7. April 2015, erhoben werden können. Auf die Folgen der Fristversäumnis gem. § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG wurde hingewiesen.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden durch die Stadt Chemnitz von der Auslegung benachrichtigt.

Parallel zur Auslegung der Unterlagen erfolgte eine Beteiligung potenziell betroffener Träger öffentlicher Belange und Leitungsrechtsinhaber. Sie wurden darauf hingewiesen, dass nach dem Erörterungstermin eingehende Stellungnahmen nicht mehr berücksichtigt werden, es sei denn, die vorgebrachten Belange seien der Planfeststellungsbehörde bereits bekannt gewesen, hätten ihr bekannt sein müssen oder seien für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung.

Es wurden Einwendungen erhoben.

Der Erörterungstermin gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG wurde am 2., 7. und 8. Juli 2015 durchgeführt.

Im Übrigen wird auf den Akteninhalt verwiesen.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Feststellung des Plans ist die Landesdirektion Sachsen gemäß § 29 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 2 SächsPBefZuV zuständige Behörde.

Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist. Ein derartiger Fall liegt hier nicht vor, so dass zwingend ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war.

2 Umfang der Planfeststellung

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentliche Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Hiervon ausgenommen sind im Wesentlichen nur die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG sowie die wasserrechtliche Bewilligung nach § 8 WHG.

3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und der Verwaltungsverfahrensgesetze durchgeführt.

Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 73 VwVfG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert. Über den Verlauf des Erörterungstermins wurde nach §§ 73 Abs. 6 und 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

II Planrechtfertigung/Erforderlichkeit

Eine hoheitliche Planung bedarf auf Grund der von ihr ausgehenden Wirkungen auf öffentliche Belange sowie auf Rechte Dritter (insbesondere des durch Art. 14 GG geschützten Eigentumsrechts) einer besonderen Rechtfertigung. Diese ist dann gegeben, wenn das Bauvorhaben mit den Zielen des hier als maßgebliches Fachplanungsgesetz anzuwendenden PBefG in Einklang steht und zur Verfolgung der darin niedergelegten Ziele erforderlich ist.

1 Fachplanerische Zielkonformität

Die Planungsentscheidung für das Vorhaben muss mit den Zielen des PBefG übereinstimmen. Dies entspricht dem Grundsatz der sog. Zielkonformität zwischen dem Objekt des Fachplanungsgesetzes und dem Gegenstand der Planfeststellung. Für das beabsichtigte Vorhaben muss daher nach Maßgabe der vom PBefG verfolgten Ziele vernünftigerweise ein Bedürfnis bestehen, es muss unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich sein. Entspricht das Vorhaben den Zielen des Fachplanungsgesetzes, hier des PBefG, ist damit gleichzeitig davon auszugehen, dass das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Diese Feststellung ist für das Vorhaben von herausragender Wichtigkeit, da nur ein Vorhaben, das den Zielen des PBefG entspricht, in den Genuss der Vorwirkung der Enteignung kommen kann.

Die Ziele des PBefG, welchen das Vorhaben entspricht, sind namentlich in § 8 PBefG verankert. Danach muss der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes dazu dienen, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Um dies sicherzustellen, hat der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung unter Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung für eine befriedigende, integrierte Verkehrsbedienung zu sorgen. Um dies sicherzustellen, wird vom Aufgabenträger ein Nahverkehrsplan aufgestellt, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG).

Auf der Grundlage der Zielbestimmung des öffentlichen Personennahverkehrs durch das PBefG sind dabei auch die im ÖPNVG normierten Ziele und allgemeinen Anforderungen zu berücksichtigen. Danach ist der öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, § 2 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen, § 2 Abs. 1 Satz 4 ÖPNVG. Außerdem ist in verdichteten Räumen ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen, da dem ÖPNV grundsätzlich gegenüber dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt wird (vgl. § 2 Abs. 3 Sätze 1 und 2 ÖPNVG). Des Weiteren sind die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen (vgl. § 2 Abs. 7 Satz 1 ÖPNVG). Die Konformität der Planung mit den Belangen von Raumordnung und Landesplanung wird unter C V 1 festgestellt.

Den Zielen des § 8 PBefG sowie des § 2 ÖPNVG wird die vorliegende Planung gerecht. Die Planfeststellungsbehörde ist überzeugt, dass die Planung den Zielbestimmungen des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht, an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert und wirtschaftlich ist. Auch ist der vorgesehene Bedienungstakt geeignet, den gesetzlich vorgesehenen Vorrang des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu unterstreichen.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus Folgendem:

Die Planung sieht den Ausbau des Chemnitzer Straßenbahnnetzes vor, indem es dem Anschluss von Wohn- und Gewerbegebieten sowie der TU Chemnitz dient und dazu beiträgt,

dass die Hauptverkehrsströme des ÖPNV im Planungsgebiet künftig auf dem schienengebundenen Streckennetz abgewickelt werden, weil diese Bahnen besonders geeignet sind, großstädtische Verkehrsprobleme – etwa auch im Hinblick auf die mit dem Chemnitzer Modell intendierte Anbindung des Umlandes – zu bewältigen (vgl. Fromm/Frey, Personenbeförderungsgesetz, 2. Auflage, § 28 Rdnr. 2; Fromm, Stadtbahnbau und öffentliches Recht, DVBl. 1986, S. 121 ff.) und damit die in § 8 Abs. 1 PBefG enthaltenen Zielstellungen zu verwirklichen, indem die Verkehrsnachfrage sowohl in der Stadt Chemnitz als auch den künftig an das Chemnitzer Modell angeschlossenen Umlandgemeinden bedient werden wird.

Weiterhin entspricht die Planung nach § 8 Abs. 3 PBefG der Zielsetzung einer wirtschaftlichen, leistungsfähigen Nahverkehrsbedienung, die dem Nahverkehrsplan Rechnung trägt.

Die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens wurde durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) belegt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine NKU durchgeführt ("Nutzen-Kosten-Untersuchung Chemnitzer Modell – Zielnetz – Ergänzende Sensitivitätsbetrachtung, Spiekermann AG im Auftrag des ZVMS, Juli 2012"), die das Zielnetz 2020 zu Grunde legte. Die NKU beruht auf den Machbarkeitsstudien von 2011 (Gegenstand: Einordnung der Straßenbahngleise im Zuge der Reichenhainer Straße einschließlich zur Variantenbetrachtung zur Anbindung an die Gleise der Linie 2 in der Bernsdorfer Straße, PmP INFRA GmbH, Oktober 2011) und 2013 (Machbarkeitsstudie und Variantenbetrachtung unter der Maßgabe maximaler Berücksichtigung der vorhandenen doppelreihigen Allee, Varianten 5 und 6 PmP INFRA GmbH im Auftrag der VMS GmbH, März 2013). In die NKU wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen für den Prognosehorizont 2020 und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt. In der Untersuchung wurde dabei das Verkehrsangebot und mit der Verkehrsnachfrage für Ohnefall und Mitfall ermittelt. Die Planfeststellungsbehörde hält die NKU für geeignet, die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu belegen, wie dies in § 2 Abs. 4 ÖPNVG vorausgesetzt wird.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens ist im Übrigen nicht Gegenstand der Planrechtfertigung, so dass insbesondere für den Gesichtspunkt eines vorliegenden Bedarfs und somit der Erforderlichkeit des Vorhabens das Vorliegen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht erheblich ist (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 18. März 2008 – Az. 2 C 1092/06.T –, Rn. 102, juris unter Bezugnahme auf das Urteil des BVerwG vom 27. Juli 1990 – Az. 4 C 26.87 –, Rn. 20, juris). Dies erklärt sich daraus, dass eine NKU nur ein vereinfachtes, stark abstrahiertes ÖPNV-Netz beinhaltet, das nur Wirtschaftlichkeitsbeurteilungen dient und keine Fahrgastnachfrage ermitteln soll.

Dem Ziel der Schaffung eines leistungsfähigen ÖPNV wird im Übrigen bereits durch die schrittweise Realisierung des „Chemnitzer Modells“ als solchem Rechnung getragen, da mit ihm der durchgehende Stadtbahnbetrieb über ausgewählte Bahnstrecken des regionalen Eisenbahnnetzes in die Mittel- und Unterzentren des Nahverkehrsraumes ermöglicht werden soll. Die verfahrensgegenständliche 2. Stufe des Chemnitzer Modells (Teilabschnitt Straßenbahnstrecke) entspricht somit den Vorgaben des § 8 Abs. 3 PBefG sowie des § 2 Abs. 3 ÖPNVG. Auch wird mit der Planung der Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz umgesetzt. Dieser wird zurzeit fortgeschrieben, beinhaltet aber bereits jetzt das verfahrensgegenständliche Vorhaben (künftige Straßenbahnlinie 3) als grundlegenden Bestandteil. Wesentlicher Inhalt des Nahverkehrsplanes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die ÖPNV-Erschließung von Reichenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein, für die die Straßenbahnlinie 3 und die EBO-Linie des Chemnitzer Modells Richtung Thalheim (Chemnitz Bahn) ein unverzichtbarer Bestandteil ist.

2 Erforderlichkeit

Darüber hinaus muss für die Realisierung eines Vorhabens ein Verkehrsbedürfnis bestehen (Erforderlichkeit). Dieses ist nicht erst und nur dann gegeben, wenn sich das Vorhaben als unausweichlich erweist. Vielmehr ist es bereits ausreichend, dass das geplante Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Dazu zählt insbesondere die Verbesserung von Verkehrsverbindungen durch infrastrukturelle Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (BVerwG, Urteil vom 27. Oktober 2000 – Az. 4 A 18.99 –, BVerwGE 112, 140). Dies setzt die Erstellung einer Bedarfsprognose voraus (BVerwG, Urteil vom 15. Mai 2003 – Az. 4 CN 9.01 –, BVerwGE 118, 181).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben erforderlich, da die Leistungsfähigkeit des Chemnitzer ÖPNV auf diese Weise deutlich gesteigert und damit der im PBefG unterstellte Vorrang des ÖPNV untermauert wird.

Die verfahrensgegenständliche Straßenbahnlinie als Teilabschnitt der 2. Stufe des Chemnitzer Modells wird im Wesentlichen die bisherige Buslinie 51 ersetzen. Im Bestand weist die Buslinie zurzeit ein Fahrgastaufkommen von ca. 6.500 Fahrgäste/Tag am repräsentativen Querschnitt Reichenhainer Straße (ca. Höhe Haltestelle Stadlerplatz) auf (bei 10-min-Takt in der Hauptverkehrszeit und temporärer Verdichtung in Vorlesungszeiten auf einen 5-min-Takt).

Die Buslinie 51 verbindet durch ihre Linienführung von Reichenhain bzw. Altchemnitz nach Zeisigwald bzw. Yorckgebiet auch die drei Universitätsstandorte Erfenschlag, Reichenhainer Straße und Straße der Nationen in der Nähe des Omnibusbahnhofs Chemnitz. Die Linienführung ist in beiden Richtungen identisch. Dabei bilden die Haltestellen Erfenschlager Straße, TU Campus, TU Reichenhainer Straße und Theaterplatz bzw. Omnibusbahnhof die wichtigsten Fahrgastspiseepunkte der Linie 51 in Bezug auf den Studierendenverkehr. Des Weiteren hat die Buslinie eine im Stadtverkehr wichtige Funktion für das Sportforum und den städtischen Friedhof sowie zur Zentralhaltestelle und mittelbar als Zugang zum Hauptbahnhof und Omnibusbahnhof. Ferner werden das besucherstarke Einkaufszentrum „Sachsen-Allee“, das Yorckgebiet, das Chemnitzer Fußballstadion an der Gellertstraße, die Einkaufszentren an der Planitzwiese und das Klinikumsgebiet des Zeisigwaldkrankenhauses erschlossen. Neu hinzu kamen sukzessive die Körperbehindertenschule und die Gewerbegebiete an der Heinrich-Schütz-Straße. Aufgrund der Entwicklungen auf der Linienrelation zwischen Zentralhaltestelle und Zeisigwald/Yorckgebiet (als jeweilige Linienäste der Buslinie 51) wird zwangsläufig mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen gerechnet. Dies hat zur Folge, dass die Buslinie 51 an ihrer Leistungsgrenze ist. Eine Beförderung, die den Zielsetzungen des § 8 Abs. 1 PBefG entspricht, ist mit der Buslinie 51 nicht mehr erreichbar.

Bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplanes, die ab 2017 gültig sein wird, wurde zunächst die Buslinie 51 entzerrt, indem die Beförderungsaufgaben auf verschiedene ÖPNV-Verkehrsträger verteilt werden. Dabei war es das Ziel, die sehr gute Erschließungswirkung der Linie 51 zu erhalten und gleichzeitig auf den unterschiedlichen Linienrelationen die Aufnahmemengen an Fahrgästen zu erhöhen. Durch Entkoppelung der Beförderungsaufgaben auf beiden Linienästen Zeisigwald/Yorckgebiet und der Umstellung von einem Bussystem auf ein Straßenbahnsystem wird sowohl auf der neuen Straßenbahnlinien 3, als auch auf der verbleibenden Buslinie zwischen Zentralhaltestelle und Zeisigwald/Yorckgebiet eine Verringerung der Störhäufigkeit (unkalkulierbare Fahrgastwechselzeiten; häufige Überfüllungen der Busse) auf ein vernachlässigbares Minimum erreicht.

Mit der neuen Straßenbahnlinie 3 wird sich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes des ÖPNV in der Stadt Chemnitz erhöhen, da deutlich mehr Fahrgäste als mit der bisherigen Buslinie 51 befördert werden können. Für die künftige Straßenbahnlinie 3 wurde eine Bedarfsprognose erstellt, mit der die Fahrgastnachfrage für diese ermittelt wurde. Zur Bewertung der Fahrgastnachfrage (Analyse und Prognose) wurde eine Querschnittsbetrachtung

auf der Reichenhainer Straße (ca. Höhe Haltestelle Stadlerplatz) gewählt, die das Verkehrsbedürfnis repräsentativ widerspiegelt.

Prognostiziert werden für die verfahrensgegenständliche Straßenbahnlinie ca. 8.800 Fahrgäste am Tag (prognostizierte Querschnittszahl zwischen zwei Haltestellen), was eine deutliche Steigerung der Leistungsfähigkeit bedeutet, da ca. 35 % Fahrgäste mehr als bisher transportiert werden können.

Eine Querschnittszahl bei der Fahrgastzahlenermittlung im ÖPNV stellt die jeweilige Belegung des öffentlichen Verkehrsmittels an einem repräsentativen Verkehrstag (Wochentag Montag bis Freitag) dar. Dabei werden die an dieser Stelle befindlichen Fahrgäste ermittelt, die sich aus den Ein- und Aussteigern sowie im ÖPNV-Fahrzeug bereits vorhandenen Fahrgäste, an der vorangegangenen Haltestelle heraus ergeben und daraus letztlich die Fahrgastzahl (Belegung der ÖPNV-Fahrzeuge) auf diesem Streckenstück festgestellt.

Der Vorhabenträger hat den Bedarf im Wege einer Fahrgastprognose nach dem anerkannten Prognosemodell VISUM der PTV AG ermittelt und dazu der Planfeststellungsbehörde einen Bericht vorgelegt, der geeignet ist, die Erforderlichkeit des Vorhabens zu beurteilen. Das der Planung zu Grunde liegende Berechnungsmodell wird von der Planfeststellungsbehörde nicht beanstandet, da es auf anerkannten Kriterien beruht und dem Stand der Technik für Planungen des schienengebundenen ÖPNV entspricht.

Für die Prognoseberechnung wurde das Integrierte Verkehrsmodell der Stadt Chemnitz genutzt, das seit den 1990er Jahren gemeinsam mit der PTV AG Dresden entwickelt, aufgebaut und seitdem regelmäßig fortgeschrieben und verfeinert wird. Diese Herangehensweise ist für jedwede Art von Verkehrsbedarfsmodellen Stand der Technik. Das Berechnungsmodell wurde zunächst vorrangig für Bewertung geplanter Ausbaumaßnahmen im Straßennetz genutzt. Seit etwa 2011 kommt das Modell auch verstärkt in der ÖPNV-Planung zum Einsatz und wurde dazu im Rahmen der turnusmäßigen Fortschreibung aktualisiert und so für die erweiterten Planungsanwendungen vorbereitet. Dem verwendeten Modell liegt eine Analyse der Strukturdaten und der Verkehrsnachfrage mit dem Stand 2010/2011 zu Grunde.

Das Netzmodell deckt neben der Stadt Chemnitz einen Großteil des Gebietes des Verkehrsverbundes Mittelsachsen ab. Es erstreckt sich in Ost-West-Richtung von Freiberg bis Zwickau und in Nord-Süd-Richtung von Rochlitz bis Annaberg-Buchholz. Das Modellgebiet ist in 520 Verkehrszellen eingeteilt, davon allein ca. 300 für das Stadtgebiet Chemnitz. Weitere 48 Zellen dienen der Abbildung des überregionalen Durchgangsverkehrs, so dass eine gute Beurteilung auch kleinräumiger Verkehrsbeziehungen möglich ist. Das ÖPNV-Netz umfasst im Analysefall das Fahrtenangebot des kompletten Bahnverkehrs, von 220 Regionalbuslinien sowie der Stadtverkehre Chemnitz (39 Linien) und Zwickau (17 Linien). Knapp 1.500 Haltestellen bilden die Zugangs- und Umsteigepunkte ausreichend fein ab.

Durch die Kalibrierung des Modells wird schließlich das tatsächliche Verkehrsgeschehen realistisch nachgebildet, da die Eichung mit den realen Nachfragedaten erfolgt. Dabei werden die Modellierungsparameter des Verkehrsverhaltens (Zielwahl, Routenwahl, Reisezeiten) so eingestellt, dass erhobene Verkehrskenngrößen (Modal-Split, d. h. Verteilung auf unterschiedliche Verkehrsmittel, Reiseweiten, Streckenbelegungen an ausgewählten Querschnitten) möglichst realistisch abgebildet werden. Grundlage dafür waren die Befragung „SrV“, eine Mobilitätserhebung, welche die TU Dresden in fünfjährigem Abstand bundesweit durchführt (Projektname: Mobilität in Städten – SrV), die hinsichtlich relevanter statistischer Mobilitätskenngrößen ausgewertet wurde. Weiterhin flossen punktuelle Zählungen des motorisierten Individualverkehrs sowie aktuelle, netzweit erhobene ÖPNV-Nachfragedaten für die Stadt Chemnitz samt Belegungszahlen des Regionalbus- und Bahnverkehrs in das Modell „Planungsraum“ ein. Da das geeignete Modell ein realistisches Verkehrsgeschehen abbildet, kann nach der Eichung des Modells die Prognoserechnung in einer Weise erfolgen, die einen realistischen Bedarf für die neue Straßenbahnlinie abbildet.

Aus dem Gesamtmodell nach „VISUM“ werden für die Prognose eines konkreten Bedarfs die maßgeblichen Verkehrszellen mit den für die Prognoserechnung relevanten Strukturdaten einer Feinbetrachtung unterzogen. Für das verfahrensgegenständliche Vorhaben befinden sich die maßgeblichen Verkehrszellen entlang der geplanten Straßenbahnstrecke zu beiden Seiten der Reichenhainer Straße von der Wartburgstraße bis zur Südbahnstraße und weisen für den Prognosehorizont 2020 als Strukturgrößen ca. 3.800 Einwohner, ca. 7.000 Studienplätze und ca. 2.600 Arbeitsplätze auf. Die „VISUM“-Modellberechnung hat auf der Grundlage der Strukturdaten Querschnittszahlen von 840, 3.200, 2.850 und 1.120 ergeben, die in der zugehörigen Graphik entlang der ÖPNV-Strecke abgelesen werden können.

Im Einzelnen sind die Werte folgenden prognostizierten Fahrgastzahlen zuordenbar:

840: CVAG Straßenbahn in Richtung Zentrum,

3.200: Chemnitz Bahn in Richtung Zentrum (Fahrgäste aus Region und Stadt),

2.850: Chemnitz Bahn in Richtung Region (Fahrgäste aus Stadt und in Richtung Region),

1.120: CVAG Straßenbahn in Richtung Technopark.

Da die künftigen Arbeitsplätze im Bebauungsplan-Gebiet „Techno-Park-Süd“ noch nicht im VISUM-Modell der Stadt Chemnitz und damit auch nicht in den Strukturdaten enthalten sind, wurden für die Bedarfsprognose repräsentative Querschnittswerte dafür manuell rechnerisch ermittelt. Die Berechnungsmethodik entspricht dabei der des VISUM-Programms. Bei der Berechnung wurde von 50 Beschäftigten je ha Nettobauland ausgegangen, so dass sich bei 25,35 ha gerundet 1.300 Beschäftigte ergeben. Die so errechneten weiteren 1.300 Arbeitsplätzen wurden ebenfalls in die Berechnung einbezogen. Für diese 1.300 Arbeitnehmer wurde eine Nutzung anderer Verkehrsarten als MIV von 40 % unterstellt, von welchen ca. 2/3 aufgrund der künftig sehr guten Anbindung als ÖPNV-Nutzer angesehen werden können (347 Personen). Diese 347 Personen legen einen Hin- und Rückweg zurück, d. h. für die Querschnittszahl wird der Wert verdoppelt, was 693 Personen (Einzelfahrten) bedeutet. Zu diesen Zahlen kommen noch Besucher des Gebietes hinzu, die mit 100 Fahrgästen im Querschnitt täglich angenommen werden (geringe Annahme).

Damit ergeben sich in der Summe der VISUM-Querschnittswerte (840, 3.200, 2.850 und 1.120) sowie den manuell berechneten Querschnittswerten für das Bebauungsplan-Gebiet „Techno-Park-Süd“ (693 und 100) 8.803 Fahrgäste als Prognose-Querschnittswert (im Erläuterungsbericht auf 8.800 gerundet).

Bewältigt wird die prognostizierte Fahrgastmenge mit dem sog. Betriebskonzept 3+6. In diesem Betriebskonzept sind insgesamt 130 Fahrten pro Tag und Richtung geplant. Im Tagesverkehr bilden sechs Bahnen der CVAG pro Stunde und Richtung den 10-Minuten-Grundtakt. Dazu kommen drei Fahrten des Chemnitzer Modells, die sich aus der Überlappung der KBS 516, 520 und 525 (alle jeweils im 60-Minuten-Takt) ergeben. Mit der Taktung 3+6 der neuen Straßenbahnlinie 3 wird sich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes des ÖPNV in der Stadt Chemnitz erhöhen, da deutlich mehr Fahrgäste als mit der bisherigen Buslinie 51 befördert werden können. Das Vorhaben ist somit erforderlich.

III Linienführung/Variantenuntersuchung

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die hier planfestgestellte Variante,

- mit Führung der Trasse über die Reichenhainer Straße (Variante 4 der Linienvarianten),

- unter Anbindung der Bernsdorfer Straße über die Turnstraße (Untervariante 4.1, die aus der Linienvariante 4 zur konkreten Anbindung der Bernsdorfer Straße entwickelt wurde),
- mit Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ im Straßenraum der Reichenhainer Straße (Variante HZ 1) und
- Einordnung der Straßenbahn in Mittellage mit beidseitigen Baumbepflanzungen (Variante RM-B1)

unter Berücksichtigung sämtlicher abwägungsrelevanter öffentlicher und privater Belange die vorzugswürdige Variante ist.

Den Planungen zum Chemnitzer Modell vorausgegangen ist als Voruntersuchung eine Machbarkeitsstudie für eine Verknüpfungsstelle am Bahnhof Chemnitz-Süd, die bereits im Jahr 2005 durch die Stadt Chemnitz in Auftrag gegeben wurde (vgl. Pkt. 2.1.1 im Erläuterungsbericht). Untersucht wurde darin die Verknüpfung im direkten Bahnsteigbereich des Bahnhofs Chemnitz-Süd. Die Untersuchung basiert auf einer rein technischen Machbarkeit der Einbindung ohne Untersuchung eines passenden Betriebskonzeptes. Mit dem Stadtratsbeschluss B-068/2006 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) für die Jahre 2006-2009 wurde die Stadtverwaltung unter dem Titel „Langfristige Entwicklung/Zielnetz (nach 2010)“ beauftragt, im Bereich Bahnhof Chemnitz-Süd eine Verknüpfungsstelle zwischen der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim (Zwönitztalbahn) und der Bernsdorfer Straße zu schaffen, sowie optional eine Stadtbahnerweiterung im Bereich der TU Chemnitz zu untersuchen. Diese Machbarkeitsstudie wurde zur weiteren Vertiefung und Umsetzung an den VMS als Vorhabenträger für das Chemnitzer Modell übergeben. Durch den VMS wurde nachfolgend der betriebliche Ablauf für die gesamte Strecke Chemnitz-Thalheim-Aue auf Grundlage einer Bedienung der Eisenbahnstrecke im 30-Minuten-Takt untersucht (Machbarkeitsstudie vom Juli 2008) sowie eine Aufgabenstellung für die weiteren Planungsschritte ab der Vorplanung erarbeitet (qualifizierte Aufgabenstellung vom September 2009).

Diese Voruntersuchungen machten deutlich, dass eine Einbindung der Stadtbahn in die Eisenbahngleise des Bahnhofs Chemnitz-Süd nur mit erheblichen baulichen und technischen Einschränkungen möglich ist. Ausgehend von der Grundüberlegung des Chemnitzer Modells, Eisenbahnstrecken im Umland mit Straßenbahnstrecken in der Stadt so zu verbinden, dass die größten Fahrgastpotenziale und die beste Erschließungswirkung bei gleichermaßen kurzen Fahrzeiten zwischen Umland und Stadtzentrum erzielt werden können, ergab sich für den Vorhabenträger fast zwangsläufig der Ansatz, von der bereits vorhandenen Straßenbahnachse Zentralhaltestelle - Reitbahnstraße – Bernsdorfer Straße eine neue Linienführung zu finden, die den „Südkopf“ des Bahnhofes Chemnitz-Süd mit der Eisenbahntrasse nach Thalheim verbindet.

Der Vorhabenträger hat auf der Grundlage dieser Voruntersuchungen und einer Reihe eigener Machbarkeitsstudien zwischen 2010 und 2013 eine Variantenuntersuchung angestellt (vgl. Pkt. 2.1.2 im Erläuterungsbericht). Dabei wurden vier Linienvarianten zum Verlauf der Straßenbahntrasse sowie drei Untervarianten zur Einbindung an die vorhandenen Gleise in der Bernsdorfer Straße untersucht und daraus die Vorzugslinie 4.1 ermittelt. Für diese wurden detailliert Querschnittsvarianten zur Einordnung der Straßenbahn innerhalb des Straßenraumes der Reichenhainer Straße betrachtet. Zudem wurden zwei Varianten zur Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ geprüft. Die Variantenuntersuchung wurde mit dem Beschluss des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses der Stadt Chemnitz vom 14. Mai 2013 abgeschlossen. Dieser empfiehlt die Vorzugsvariante 4.1 – RM-B1 zur weiteren Planung.

Im Zuge der Weiterentwicklung der Vorzugsvariante (aus der Linienvariante 4 mit Untervariante 4.1) in den Planungsphasen Entwurfs- und Genehmigungsplanung haben sich einzelne Teile der Planung geändert, insbesondere

- die Planungen zur Gestaltung des Stadlerplatzes einschließlich des verkehrsberuhigten Bereiches,
- der in der Voruntersuchung auf der Reichenhainer Straße enthaltene Schutzstreifen für Radfahrer, der inzwischen aufgrund der deutlich geringeren Prognoseverkehrsstärke des MIV als Folge der Verlängerung der Fraunhofer Straße entfallen ist,
- die Planungen der Stadt Chemnitz zur zukünftigen Führung einer Ringbuslinie zwischen Wartburgstraße und Fraunhoferstraße,
- die geänderte Bauabschnittsgrenze, die sich jetzt bei km 1+998 westlich der Fraunhoferstraße befindet und die gleichzeitig die Grenze zwischen BOStrab- und EBO-Bereich darstellt.

Um die Vergleichbarkeit mit allen übrigen Varianten (die in Planungsphasen vor der Planfeststellung ausgeschieden wurden) zu wahren, wird die Vorzugsvariante für die Variantenprüfung in ihrer ursprünglich zur Planfeststellung eingereichten Fassung betrachtet. Die vorgenannten Änderungen haben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine Auswirkungen auf die Bestätigung der zur Planfeststellung eingereichten Vorzugsvariante 4.1 - RM-B1.

1 Linienvarianten

1.1 Darstellung der Varianten

1.1.1 Variante 1 (über Wartburgstraße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße mit einem Radius $R = 30$ m in die Wartburgstraße ab und führt straßenbündig bedingt durch die engen Platzverhältnisse (Straßenraumbreite von 16,70 bis 17,00 m) in die Wartburger Straße in Richtung Reichenhainer Straße weiter. Sie kreuzt die Reichenhainer Straße im Knotenpunktbereich und bindet durch Bogen und Gegenbogen (jeweils $R = 50$ m) in die im B-Plan-Bereich „Technopark Süd“ festgesetzte Linienvführung ein.

Bauliche Zwangspunkte bestehen auf der Nordseite im Abschnitt Bernsdorfer Straße – Vetttersstraße bzw. auf der Südseite im Abschnitt Vetttersstraße – Reichenhainer Straße (Mauer des Städtischen Friedhofes). Die Verbreiterung des vorhandenen Straßenquerschnittes erfolgt dementsprechend nach Süden bzw. nach Norden.

Die Trassenlänge bis zum EBO-Einbindepunkt beträgt 1,979 km.

Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

- Haltestelle „Bernsdorfer Straße“ als Haltestellenkap verschoben in Richtung Vetttersstraße,
- Haltestelle „Hörsaalzentrum“ als Haltestelleninsel direkt nach dem Bahnübergang Reichenhainer Straße und
- Haltestelle „Technopark Süd“ als Haltestelleninsel an der geplanten Gleisschleife.

1.1.2 Variante 2 (über Sportanlagen der TU Chemnitz)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße mit einem Radius $R = 30$ m in die Gutenbergstraße ab und verläuft in Mittellage straßenbündig in Richtung Vetttersstraße weiter. Danach verläuft die Trasse bis zur Reichenhainer Straße über Grünflächen, welche im Bestand mit Sporteinrichtungen und Wohnheimen der TU Chemnitz bebaut sind. Sie kreuzt die Reichenhainer Straße in Höhe Thüringer Weg unmittelbar südlich der Mensa. Die Kreuzung wird mit einem Bahnübergang entsprechend BOStrab gesichert.

Im Abschnitt zwischen den beiden Bahnübergängen Reichenhainer Straße kann die Trasse aufgrund der kurzen Entwicklungslänge nicht in Mittellage geführt werden, um die Haltestelle „Hörsaalzentrum“ im Straßenraum einzuordnen. Die Trasse muss deshalb im Bereich des Bahnüberganges Reichenhainer Straße gleich in westlicher Seitenlage zur Straße wechseln ($R = 50$ m), um die Möglichkeit zur Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ auf dem Vorplatz zu schaffen. Danach biegt die Trasse ($R = 50$ m) nach Westen und bindet an den Trassenabschnitt im B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ an.

Die Länge der Trasse beträgt 2,065 km. Im freien Gelände befindet sich im Bereich der Sportanlage ein mit der Trasse zu überwindender Höhengsprung von ca. 12,0 m.

Die vorhandenen Geh- und Radwegbeziehungen werden über vier signalisierte Bahnübergänge und einem niveaufreien Übergang im Bereich des TU-Geländes wiederhergestellt.

Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

- Haltestelle „Studentenwerk“ in Höhe der Kita unmittelbar westlich des Weges zu den Wohnhäusern an der Vetttersstraße,
- Haltestelle „Hörsaalzentrum“ auf dem Vorplatz des Hörsaalzentrums in Seitenlage westlich der Reichenhainer Straße und
- Haltestelle „Technopark Süd“ an der geplanten Gleisschleife.

Alle Haltestellen werden als Haltestelleninseln angeordnet.

1.1.3 Variante 3 (über Fraunhofer Straße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße ($R = 30$ m) ab und führt über die Turnstraße in Richtung Westen. Sie kreuzt die Reichenhainer Straße und verläuft weiter in Richtung Fraunhofer Straße. Der bereits ausgebaute Abschnitt der Fraunhofer Straße (ca. 650 m) stellt einen Zwangspunkt für die Trassierung dar.

Durch den weiteren Verlauf der Turnstraße zwischen Reichenhainer Straße und Fraunhofer Straße beschreibt die Trasse im Kreuzungsbereich mit der Reichenhainer Straße eine S-Kurve ($R = 50$ m bzw. $R = 38$ m). In der Fraunhofer Straße verläuft sie auf der Westseite straßenbündig aufgrund Platzmangels durch Anlagen und ein Gebäude der DB AG. Im weiteren Verlauf wechselt die Trasse unter Berücksichtigung der geplanten Verlängerung der Fraunhofer Straße in Richtung Werner-Seelenbinder-Straße in westliche Seitenlage und bindet an die Eisenbahngleise am EBO-Einbindepunkt ein.

Die Trassenlänge beträgt bei dieser Variante 2,002 km.

Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

- Haltestelle „Stadlerplatz“ als angehobene Mischverkehrsfläche in der Turnstraße und

- Haltestelle „Technopark Süd“ als Haltestelleninsel am Rande des B-Plan-Gebietes.

Eine Erschließung der Einrichtungen der TU Chemnitz (u. a. Hörsaalzentrum, Weinhold-Bau, Mensa, Wohnheim) durch die neue Straßenbahntrasse ist bei Variante 3 nicht gegeben.

1.1.4 Variante 4 (über Reichenhainer Straße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße in die Turnstraße ab ($R = 30 \text{ m}$) und führt in Mittellage auf besonderem Bahnkörper über die Turnstraße bis zur Reichenhainer Straße. Sie biegt dann in die Reichenhainer Straße ($R = 30 \text{ m}$) ab und verläuft weiter in Mittellage zum Hörsaalzentrum. Unmittelbar südlich des Hörsaalzentrums und vor dem Knotenpunkt mit der Wartburgstraße biegt die Trasse in Richtung B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ ab ($R = 50 \text{ m}$) und führt analog der Varianten 1 und 2 bis zum EBO-Einbindepunkt.

Die Trassierung passt sich dem Verlauf der Reichenhainer Straße im Abschnitt an. Die Trassenlänge beträgt 2,500 km.

— Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

- Haltestelle „Stadlerplatz“ integriert in den neugestalteten Stadlerplatz,
- Haltestelle „Rosenbergstraße“ am Knotenpunkt Rosenbergstraße,
- Haltestelle „Hörsaalzentrum“ ausgebildet in Mittellage am Hörsaalzentrum der TU Chemnitz und
- Haltestelle „Technopark Süd“ an der geplanten Gleisschleife.

Alle werden als Haltestelleninseln eingeordnet.

Die neue Straßenbahntrasse übernimmt bei Variante 4 vollumfänglich die Erschließung der TU Chemnitz an den ÖPNV und ersetzt somit die bisher im betroffenen Abschnitt der Reichenhainer Straße fahrende Buslinie 51. An der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ soll die Buslinie 51 von Reichenhain und Altchemnitz künftig unterbrochen und mit der Straßenbahn verknüpft werden.

1.2 Variantenprüfung

Die einzelnen Varianten wurden von der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der von ihnen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange untersucht und wie folgt beurteilt:

Verkehrsverhältnisse

Variante 4 bietet gegenüber den weiteren Varianten den besten Verkehrsablauf aufgrund der durchgehend getrennten Führung von MIV und Straßenbahn. Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern können so vermieden werden. Die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn ist allerdings niedriger als bei Variante 2 aufgrund der zusätzlichen signalisierten Knotenpunkte und der Einordnung einer weiteren Haltestelle am Stadlerplatz.

Bei Variante 1 kann es bedingt durch die gemeinsame Führung von MIV und ÖPNV zu gegenseitigen Behinderungen kommen. Bei Variante 2 wird im freien Gelände der TU Chemnitz ein konfliktfreier Verkehrsablauf durch die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers gewährleistet. Behinderungen sind bei dieser Alternative aber in der Gutenbergstraße auf ca. 150 m möglich, da der Bahnkörper in diesem Bereich straßenbündig angeordnet wird und dadurch vom Kfz-Verkehr befahren werden kann. Auch bei Variante 3 kann die Einordnung

eines straßenbündigen Bahnkörpers in einem Teilabschnitt der Fraunhofer Straße von ca. 600 m zu Störungen des Verkehrsablaufs führen.

Die Varianten 1, 3 und 4 bieten vergleichbare Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr. Für Fußgänger werden jeweils beidseitig begleitende Gehwege angelegt.

Bei Variante 2 werden die bereits vorhandenen Geh- und Radwegverbindungen im TU-Gelände wiederhergestellt. Eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand ergibt sich aber durch die erforderliche Bündelung der Querungen über einen LSA-gesicherten Bahnübergang und den daraus resultierenden längeren Verbindungswegen. Davon sind insbesondere die direkten Wegebeziehungen zwischen Studentenwerk und Mensa betroffen.

In Bezug auf den ruhenden Verkehr entfallen 85 Stellplätze bei Variante 1, 40 Stellplätze in der Gutenbergstraße sowie weitere 100 auf dem TU-Gelände bei Variante 2, 42 Stellplätze bei Variante 3 und 56 Stellplätze bei Variante 4. Die Varianten 1 und 2 sind damit deutlich ungünstiger als die Variante 4, während die Variante 3 im Vergleich dazu nur unwesentlich günstiger als die Variante 4 ist.

Insgesamt erweist sich Variante 4 als günstigste Alternative, insbesondere im Hinblick auf den Verkehrsablauf. Die mittlere Einschätzung in Bezug auf die Parkraumbilanzierung wiegt ihre Vorteile gegenüber den anderen Varianten nicht auf.

Erschließung

Die Varianten 1 und 3 weisen starke Defizite bei der Erschließung der TU-Einrichtungen und des sich in Entwicklung befindlichen Technologieparks (B-Plan „Technologie-Campus Süd“/„Technopark Süd“) auf. Dies bedingt der Verlauf der Trasse im südlichen (Variante 1) bzw. westlichen (Variante 3) Randbereich der genannten Gebiete. Beide Varianten erfüllen daher nicht das gesetzte Ziel des verfahrensgegenständlichen Vorhabens, die Bereiche mit dem größten Fahrgastpotenzial im Umfeld der Reichenhainer Straße durch den ÖPNV zu erschließen.

Variante 2 ermöglicht eine gute Erschließung der universitären Wohnanlagen, der nördliche Teil der Reichenhainer Straße zwischen Stadlerplatz und Mensa/Hörsaalzentrum wird hingegen nur schlecht erschlossen. Demgegenüber verläuft die Trasse bei Variante 4 zentral im Universitätsgelände entlang der Reichenhainer Straße.

Die Erschließung der relevanten Wohn- und Universitätsgebiete durch den ÖPNV ist bei Variante 4 besser gewährleistet als bei Variante 2. Grund hierfür ist die größere Gesamteinzugsfläche durch die geplanten Haltestellen. Bei Variante 4 sind die Einzugsflächen mit dichter Ansiedlung bzw. potenzieller städtebaulicher Entwicklung bei einem Radius von 300 m mit ca. 16 ha größer als bei Variante 2. Mit den zusätzlichen Haltestellen „Stadlerplatz“ und „Rosenbergstraße“ erschließt Variante 4 in Verbindung mit den Haltestellen der Linie 2 die gesamte Fläche zwischen dem Bahngelände und der Bernsdorfer Straße. Überdies kann durch die gute Verknüpfung der bisher im Zuge der Reichenhainer Straße fahrenden Buslinien 51 und N4 an die Straßenbahnstrecke (die durch sie auch schließlich entfallen werden) die Erschließung weiterer Gebiete an der Wartburgstraße und in Bernsdorf gewährleistet werden.

Variante 4 stellt sich daher als am vorteilhaftesten für die Erschließung dar.

Städtebau

Städtebaulich am günstigsten zu bewerten ist Variante 4. Hier kann der vorhandene Straßenraum der Reichenhainer Straße genutzt und durch Neugestaltung aufgewertet werden. Eine Veränderung der Straßenraumaufteilung wird nicht notwendig. Der erforderliche Eingriff in die Baumallee wird durch Neupflanzungen im umgestalteten Straßenraum kompensiert.

Alle anderen Varianten sind städtebaulich wesentlich schwerer zu integrieren:

Variante 1 erfordert eine Verbreiterung des Straßenraumes der Wartburgstraße. Sie führt dadurch zu einem größeren Eingriff in die Seitenräume und Vorgärten der Bebauung an der Wartburgstraße. Einfriedungen müssen auf einer Gesamtlänge von ca. 300 m verändert werden. Ein weiterer, jedoch geringerer Eingriff erfolgt im Gelände des Krematoriums am Knotenpunkt mit der Reichenhainer Straße.

Variante 2 bedingt einen erheblichen Eingriff in die Sportanlagen der TU Chemnitz und im Gelände der Kindertagesstätte. Durch den breiten Einschnitt im Gelände wird der Campusbereich zerschnitten und verschiedene Wegebeziehungen getrennt. Diese müssen wie auch die Anliegererschließung neugeordnet werden.

Bei Variante 3 muss ein neugebauter Straßenabschnitt der Fraunhoferstraße auf ca. 650 m Länge verbreitert werden. Dies hat zusammen mit der Einordnung der Gleisschleife einen größeren Eingriff in das DB-Gelände zur Folge.

Flächenbedarf/Grunderwerb

Günstigste Alternative ist Variante 4 mit einem Flächenbedarf von ca. 2.000 m² als vom Vorhabenträger zu tätiger Grunderwerb entlang der Reichenhainer Straße. Demgegenüber führt Variante 1 mit einem erforderlichen Grunderwerb von ca. 2.600 m² aus den Vorflächen der Wohnanlage Wartburgstraße/Thüringer Weg/Am Wartburghof zu hohen Betroffenheiten der Anwohner. Die weiteren Varianten bedingen mit ca. 16.000 m² aus Gelände der TU Chemnitz (Variante 2) bzw. ca. 18.300 m² aus dem Gelände der DB (Variante 3) eine deutlich höhere Flächeninanspruchnahme privater Grundstückseigentümer.

Umweltverträglichkeit

Es bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten im Hinblick auf die Anzahl der notwendigen Baumfällungen, wobei sich Zahlenangaben auf die Planungsstufe der Linienvarianten beziehen, also noch nicht die endgültigen Werte darstellen. Der geringste Eingriff in den vorhandenen Baumbestand ist bei Variante 3 mit sieben Fällungen erforderlich. Im Zuge der Realisierung von Variante 2 sind ca. 86 Bäume zu fällen. Baumersatz ist Trassen begleitend und im Gelände der TU Chemnitz möglich. 111 Bäume sind bei Variante 1 zu fällen, wovon ca. 20 % im Bereich des Parkstreifens ersetzt werden können. Die Höchstzahl von 164 Baumfällungen wird bei Variante 4 notwendig. Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraumes erfolgt aber eine Ersatzpflanzung mit ca. 203 Bäumen.

Vorteil der Trassenführung über die Reichenhainer Straße (Variante 4) ist die Entsiegelung von ca. 800 m² Fläche gegenüber dem Bestand infolge der Straßenraumgestaltung und dem Einsatz eines Rasengleises. Im Gegensatz dazu erfordern die weiteren Varianten Flächenneuversiegelungen von 1.000 m² (Variante 2), 3.400 m² (Variante 3) und 4.600 m² (Variante 1).

Beeinträchtigungen durch Immissionen in Baugebieten ergeben sich bei allen Varianten mit Ausnahme der Variante 3. Hier kommt es aufgrund des Verlaufs der Trasse entlang des Bahngeländes sowie gewerblich genutzter Flächen zu keinen relevanten Beeinträchtigungen. Variante 1 führt zu starken Betroffenheiten des Wohngebietes an der Wartburgstraße aufgrund der Annäherung der Fahrbahn an die Bebauung. Bei Variante 2 werden die Wohngebäude Vetterstraße/Gutenbergstraße, Sportanlagen der TU Chemnitz, Gebäude des Studentenwerkes sowie eine Kindertagesstätte beeinträchtigt. Variante 4 bedingt eine Verschlechterung der Lärmsituation für Wohngebäude der Turnstraße und der Reichenhainer Straße. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden aber nur an einem Einzelobjekt in der Turnstraße überschritten.

Die Anlage eines Rasengleises ermöglicht bei den Varianten 2 und 4 eine Minderung der straßenbahnbedingten Lärmimmissionen. Überdies ist bei Variante 4 eine Reduzierung der durch den MIV hervorgerufenen Lärmimmissionen zu erwarten. Laut Verkehrsentwicklungsplan 2015 der Stadt Chemnitz wird die Reichenhainer Straße mit Fertigstellung der Fraunhofer Straße ins Erschließungsstraßennetz zurückgestuft. Sie soll künftig zwischen der Turnstraße und der Wartburgstraße dem Anlieger-, Fußgänger- und Radverkehr vorbehalten bleiben. Damit wird die Verkehrsbelastung im betroffenen Abschnitt etwa um die Hälfte des gegenwärtigen Verkehrs reduziert. Verbleibende Betroffenheiten sind durch (passive) Lärm-schutzmaßnahmen auszugleichen.

Variante 3 ist trotz der mittleren Einschätzung hinsichtlich der Flächenneuersiegelung als günstigste Alternative zu bewerten, da sie den geringsten Eingriff in den Baumbestand sowie keine relevanten Immissionsbeeinträchtigungen für Baugebiete bedingt. Am ungünstigsten ist Variante 1 aufgrund der großen Anzahl von Baumfällungen, dem nur teilweisen Baumer-satz, der höchsten Flächenneuersiegelung aller Varianten sowie der starken Immissions-beeinträchtigungen zu beurteilen.

— Variante 4 erfordert den größten Eingriff in den Baumbestand. Dieser wird jedoch durch um-fangreiche Ersatzpflanzungen kompensiert. Positiv zu bewerten sind die geringen Betroffenheiten durch Lärm und die Flächenentsiegelung von 800 m². Demgegenüber sind bei Variante 2 zwar weniger Baumfällungen notwendig, die Auswirkungen durch Lärm und Flächenneuersiegelung sind aber größer. Variante 4 ist daher im Vergleich mit Variante 2 als günstiger einzuschätzen.

Kosten

Die höchsten Gesamtkosten fallen bei Variante 4 mit 32,5 Mio. € an. Für den Bau der Vari-ante 1 werden die Kosten auf 30,3 Mio. € und die für Variante 2 auf 29,5 Mio. € geschätzt. Die kostengünstigste Alternative stellt Variante 3 mit insgesamt 24,5 Mio. € dar.

Gesamtbetrachtung

Bei der Gesamtbetrachtung und Abwägung der Vor- und Nachteile aller Varianten wird im Ergebnis Variante 4 (über Reichenhainer Straße) als vorzugswürdige Variante angesehen. Die Planfeststellungsbehörde folgt damit der Einschätzung des Vorhabenträgers im Varian-tenvergleich.

Variante 4 zeigt aufgrund ihres Verlaufs im vorhandenen breiten Straßenraum der Reichenhainer Straße die geringsten Betroffenheiten aller Varianten hinsichtlich des Grund-erwerbs auf. Die Beeinträchtigungen durch Immissionen sind gering und auf ein Einzelobjekt in der Turnstraße beschränkt. Im Übrigen erfolgen passive Lärmschutzmaßnahmen, so dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen verbleiben.

Zudem bietet Variante 4 das höchste Erschließungspotenzial für die relevanten Wohn- und Universitätsgebiete im Zuge der Reichenhainer Straße. Sie gewährleistet einen konfliktfreien Verkehrsablauf aller Verkehrsarten unter bestmöglicher Kompensation der Buslinie 51.

Die Nachteile der Variante 4 hinsichtlich der umfangreichen Baumfällungen werden im Rah-men der Neugestaltung des Straßenraumes durch Wiederherstellung des Alleecharakters und Anlage eines teilweise begrünten Bahnkörpers ausgeglichen. Eine weitere städtebauli-che Aufwertung wird durch die angepasste Gestaltung der angrenzenden Platzbereiche (Stadlerplatz, Mensa-Vorplatz, Hörsaalzentrum) sowie der Entsiegelung von ca. 800 m² er-reicht.

Sowohl die mittlere Einschätzung bezüglich der Umweltverträglichkeit als auch die schlechtere Einstufung hinsichtlich der anfallenden Baukosten wiegen die Vorteile der Variante 4 gegenüber den Nachteilen der anderen Varianten nicht auf.

Nach Gesamtabwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten wird daher im Ergebnis Variante 4 als die vorzugswürdige Linienvariante angesehen, da sie dem Planungsziel gerecht wird und insgesamt gesehen die geringsten Beeinträchtigungen für die untersuchten Schutzgüter verursacht. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Einschätzung des Vorhabenträgers in dem von ihm vorgenommenen Variantenvergleich in der Planunterlage 1 hinsichtlich der Linienvariante als planerischer Grundentscheidung.

Zur Anbindung der Linientrasse in der Reichenhainer Straße an die Bernsdorfer Straße wurden weitere Untervarianten untersucht und einer gesonderten Abwägung unterzogen. Insofern wird auf die Ausführungen unter Punkt C III 2 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Einordnung der Straßenbahn im Querschnitt der Reichenhainer Straße wurden mehrere Varianten, insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Erhalts der vorhandenen Baumallee untersucht (vgl. Punkte C III 4 und C III 5).

2 Untervarianten - Anbindung an Bernsdorfer Straße

2.1 Darstellung der Untervarianten

Zur Linienvariante 4 (über Reichenhainer Straße) wurden drei Untervarianten zur Anbindung an die Gleistrasse in der Bernsdorfer Straße untersucht. Zahlenangaben (insbesondere Umweltbelange betreffend) entsprechen dem Planungsstand der Untersuchung von Untervarianten.

2.1.1 Untervariante 4.1 (über Turnstraße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße in die Turnstraße ab ($R = 30 \text{ m}$) und führt in Mittellage auf besonderem Bahnkörper über die Turnstraße bis zur Reichenhainer Straße. Es wird ein Rasengleis vorgesehen. Beidseitig des Bahnkörpers werden schmale Fahr- und Gehbahnen zur Gewährleistung der Erschließung der angrenzenden Bebauung vorgesehen.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage ist auf Grund des zukünftigen Anliegercharakters der Straße gegeben.

Zum Vergleich der Trassenlängen aller Untervarianten wird die Trassenlänge der jeweiligen Untervariante bis zum Einbindepunkt der kürzesten Trasse (Untervariante 4.3) direkt südlich der Dittesstraße an die Trasse nach Variante 4 in der Reichenhainer Straße betrachtet.

Die Trassenlänge beträgt bei Untervariante 4.1 demnach 655 m.

Es befinden sich keine Haltestellen in der Turnstraße. Das Einzugsgebiet wird durch die Haltestelle „Stadlerplatz“ abgedeckt, welche unmittelbar nach dem Abbiegen in die Reichenhainer Straße vorgesehen ist.

2.1.2 Untervariante 4.2 (über Lutherstraße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße in die Lutherstraße ab ($R = 25 \text{ m}$) und führt straßenbündig in Mittellage über die Lutherstraße bis zur Reichenhainer Straße. Sie biegt in die Reichenhainer Straße ab ($R = 30 \text{ m}$) und verläuft weiter analog Variante 4.

Die Trassierung wird durch die beidseitig angrenzende Bebauung und die geringe Straßenraumbreite von ca. 16,50 m bestimmt.

Auf Grund der hohen Bedeutung der Lutherstraße als Verbindungsstraße zwischen Zschopauer Straße und Reichenhainer Straße muss der MIV auf dem straßenbündigen Bahnkörper mitgeführt werden. Zur Gewährleistung der Erschließung der angrenzenden Bebauung mit teilweiser gewerblicher Nutzung werden beidseitig der Straßenbahngleise Parkstreifen für den ruhenden und den Anliegerverkehr vorgesehen. Damit können Störungen im Verkehrsablauf des ÖPNV und MIV minimiert und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage gewährleistet werden.

Bei Untervariante 4.2 beträgt die Länge der Trasse 555 m

Es befindet sich keine Haltestelle in der Lutherstraße. Das Einzugsgebiet wird wie bei Untervariante 4.1 durch die Haltestelle „Stadlerplatz“ abgedeckt.

2.1.3 Untervariante 4.3 (über Dittesstraße)

Die Trasse zweigt von der Bernsdorfer Straße in die Dittesstraße ab ($R = 25 \text{ m}$) und führt straßenbündig in Mittellage über die Dittesstraße bis zur Reichenhainer Straße. Sie biegt dann in die Reichenhainer Straße ($R = 30 \text{ m}$) ab und verläuft weiter wie Variante 4.

Die Trassierung wird durch die beidseitig angrenzende Bebauung und die geringe Straßenraumbreite von ca. 16,50 m bestimmt.

Die Dittesstraße ist im Vergleich zur Turnstraße beidseitig durch dichtere Ansiedlungen und intensivere gewerbliche Nutzungen gekennzeichnet. Deshalb ist eine Lösung mit besonderem Bahnkörper und beidseitigen Mischverkehrsflächen analog Untervariante 4.1 nicht leistungsfähig. Aus diesem Grund wird der MIV auf dem straßenbündigen Bahnkörper mitgeführt. Zur Gewährleistung der Erschließung der angrenzenden Bebauung mit teilweiser gewerblicher Nutzung werden beidseitig der Straßenbahngleise Parkstreifen für den ruhenden und den Anliegerverkehr vorgesehen. Damit können Störungen im Verkehrsablauf des ÖPNV und MIV minimiert und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage gewährleistet werden.

Die Trassenlänge der Untervariante 4.3 beträgt 465 m.

Es wird eine Haltestelle „Stadlerstraße“ als Ersatz für die Haltestelle „Stadlerplatz“ vorgesehen. Letztere kann aufgrund der Lage des Einbindepunktes an die Linienvariante 4 hinter dem Stadlerplatz nicht angeordnet werden.

Die Haltestelle „Stadlerstraße“ wird als Haltestellenkap ausgebildet. Höhenmäßig problematisch ist die Anbindung der vorhandenen Zufahrten im Haltestellenbereich.

2.2 Variantenprüfung

Verkehrsverhältnisse

In der Lutherstraße (Untervariante 4.2) kann aufgrund ihrer bedeutenden Verbindungsfunktion zwischen Zschopauer Straße und Reichenhainer Straße sowie der fehlenden Straßenraumbreite kein besonderer Bahnkörper für die Straßenbahn eingeordnet werden.

Dies gilt entsprechend für die Dittesstraße (Untervariante 4.3). Bedingt durch dichtere Ansiedlungen im Vergleich zur Turnstraße (Untervariante 4.1) ist die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers mit gravierenden Beeinträchtigungen für den Erschließungs- und Anliegerverkehr verbunden. Hier ist eine Mischverkehrsfläche beidseitig der Straßenbahn nicht ausreichend leistungsfähig für den Erschließungs-, Rad- und Fußgängerverkehr.

Deshalb muss bei den Untervarianten 4.2 und 4.3 der Bahnkörper in Mittellage straßenbündig verlegt und vom MIV benutzt werden, um die Funktion der Verkehrsanlage in der Luther-

bzw. Dittesstraße zu gewährleisten. Dadurch kann es aber im Gegensatz zur Untervariante 4.1 zu gegenseitigen Behinderungen des MIV und ÖPNV kommen.

Demgegenüber ist in der Turnstraße (Untervariante 4.1) aufgrund ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung als Wohn- und Anliegerstraße sowie der geringeren Ansiedlungsdichte im Vergleich mit der Luther- bzw. Dittesstraße die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers in Mittellage möglich. Wechselseitige Beeinträchtigungen von MIV und ÖPNV können somit vermieden werden. Die Mischverkehrsfläche beidseitig des Bahnkörpers ist für den Anliegerverkehr ausreichend leistungsfähig.

Konflikte sind bei Untervariante 4.1 allenfalls in der Mischverkehrsfläche zwischen dem MIV und dem Rad- und Fußgängerverkehr möglich. Diese werden aber durch die Beschränkung des MIV auf den Anwohner- und Lieferverkehr und die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn auf 30 km/h entschärft.

Bei den Untervarianten 4.2 und 4.3 wird der Fußgängerverkehr mittels beidseitiger Gehwege gesichert, wohingegen der Radverkehr mangels gesonderter Anlagen im Mischverkehr mit dem MIV und ÖPNV geführt wird. Gegenseitige Behinderungen der Verkehrsarten sind auch hier in der Mischverkehrsfläche möglich.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs entfallen 67 Stellplätze bei Untervariante 4.1 und 39 Stellplätze bei Untervariante 4.3. Fünf zusätzliche Stellplätze gegenüber dem Bestand werden hingegen bei Untervariante 4.2 geschaffen.

Untervariante 4.1 stellt die günstigste Alternative dar. Insgesamt betrachtet ist das Konfliktpotenzial zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten hier als am geringsten zu bewerten. Auch die negative Parkraumbilanz wiegt die Vorteile der Untervariante 4 gegenüber den weiteren Varianten nicht auf. Im Übrigen wird der Vorhabenträger 45 Parkplätze im Umfeld der Turnstraße neu schaffen.

Städtebau

Bei den Untervarianten 4.2 und 4.3 ist der straßenbündige Bahnkörper gut im städtebaulichen Umfeld zu integrieren. Demgegenüber gestaltet sich die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers im vorhandenen Straßenraum bei Untervariante 4.1 schwieriger. Der Konflikt wird aber dadurch gemindert, dass der betroffene Abschnitt der Turnstraße gleichzeitig durch die Entsiegelung von ca. 1.600 m² gegenüber dem Bestand und dem Einsatz eines Rasengleises städtebaulich aufgewertet wird.

Alle Varianten bedingen einen erheblichen Eingriff in den vorhandenen Straßenraum. Bei Untervariante 4.1 ist jedoch mit 230 m eine kürzere Strecke betroffen als bei Untervariante 4.2 mit 280 m und Untervariante 4.3 mit 340 m.

Problematisch ist bei Untervariante 4.3 die Erschließung der angrenzenden Bebauung im Bereich der geplanten Haltestelle „Stadlerstraße“. Die Zufahrten zu den Grundstücken Dittesstraße 9 und 11/13 sowie die Durchfahrten zu den Häusern Dittesstraße 8, 10 und 12 sind aufgrund der Lage der Haltestelle nicht mehr nutzbar. Bei Untervariante 4.1 wird die Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke über die Mischverkehrsfläche durch die Ein- und Ausfahrt rechts rein/rechts raus gewährleistet. Keine Einschränkungen bestehen bei Untervariante 4.2.

Die Auswirkungen auf angrenzende Nutzungen sind bei Untervariante 4.1 am geringsten. Die derzeitige Ansiedlung in der Turnstraße besteht zu 33 % aus Industriebrachen (z. T. mit zwischenzeitlicher Gewerbenutzung), zu 30 % aus unbebauten Flächen sowie zu 27 % aus Wohnnutzung. Bei den Untervarianten 4.2 und 4.3 sind Wohnnutzungen mit 40 % der Ansiedlung in der Lutherstraße und 44 % in der Dittesstraße wesentlich stärker betroffen.

Im Übrigen besteht bei Untervariante 4.1 gegenüber den anderen Varianten noch Potential für eine angepasste städtebauliche Entwicklung hinsichtlich der weiteren Nutzungsmöglichkeiten der Industriebrachen.

Die Untervariante 4.1 ist daher in der Zusammenschau der städtebaulichen Faktoren als am vorteilhaftesten zu bewerten. Sie führt aufgrund der kürzesten Streckenlänge zum geringsten Eingriff in bereits vorhandene Strukturen sowie zu den geringsten Betroffenheiten angrenzender Nutzungen. Die teilweise Einschränkung der Grundstückszufahrten wiegt die Vorteile der Untervariante 4.1 gegenüber den Nachteilen der anderen Varianten nicht auf.

Flächenbedarf

Untervariante 4.1 hat einen Flächenbedarf von 110 m² und Untervariante 4.3 von 60 m². Die günstigste Alternative ist Untervariante 4.2 mit 10 m².

Umweltverträglichkeit

Der Eingriff in den Baumbestand der Reichenhainer Straße wird maßgeblich durch die Länge des betroffenen Straßenabschnittes bestimmt. Unter Betrachtung der Reichenhainer Straße bis zum Anschlusspunkt der Untervariante 4.3 an Linienvariante 4 unmittelbar südlich der Dittesstraße entfallen bei Untervariante 4.1 auf ca. 310 m 48 Bäumen. Bei Untervariante 4.2 werden auf ca. 180 m 26 Bäume aus der doppelten Baumreihe entfernt. Lediglich 5 Baumfällungen sind bei Untervariante 4.3 erforderlich. Der Eingriff in die Baumallee wird bei allen Varianten durch Ersatzpflanzungen im Zuge der Reichenhainer Straße kompensiert.

Immissionsbedingte Beeinträchtigungen von Baugebieten ergeben sich bei allen Varianten. Bei Untervariante 4.1 sind Wohngebäude in der Turnstraße und in der Reichenhainer Straße betroffen. Bei Untervariante 4.2 verschlechtert sich die Lärmsituation für die angrenzende Wohnbebauung in der Lutherstraße und in der Reichenhainer Straße sowie bei Untervariante 4.3 in der Dittesstraße.

Im Gegensatz zu den weiteren Varianten werden die straßenbahnbedingten Lärmimmissionen bei Untervariante 4.1 aufgrund der Anlage eines Rasengleises verringert. Darüber hinaus reduziert sich hier die Lärmbelastung durch den MIV infolge der deutlich niedrigeren Verkehrsbelegung.

Weiterhin wird bei Untervariante 4.1 eine Fläche von ca. 1.600 m² entsiegelt. Bei den Untervarianten 4.2 und 4.3 ergeben sich keine Veränderungen (Flächent-/versiegelung) gegenüber der Bestandssituation.

Im Ergebnis ist Untervariante 4.1 als vorteilhafteste Alternative zu beurteilen. Sie erfordert zwar die höchste Anzahl an Baumfällungen, dieser Nachteil wird allerdings dadurch aufgewogen, dass Untervariante 4.1 im Vergleich mit den weiteren Varianten die geringsten Betroffenheiten durch Lärm auslöst und durch den Einsatz eines Rasengleises eine umfangreiche Flächenentsiegelung ermöglicht. Zudem wird der Eingriff in den Baumbestand durch Ersatzpflanzungen kompensiert.

Kosten

Die Kosten für den Bau der Untervariante 4.1 werden auf 10 Mio. € und die für Untervariante 4.2 auf 8,4 Mio. € geschätzt. Die kostengünstigste Alternative stellt Untervariante 4.3 mit Baukosten von 6,4 Mio. € dar.

Gesamtbetrachtung

Ausgehend von dieser Bewertung der Varianten ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass im Verhältnis zur festgestellten Lösung der Untervariante 4.1

keine andere Alternative Vorzüge aufweist, die dazu führen müssten, dass sie ihr vorzuziehen wären.

Mit Untervariante 4.1 sind die geringsten Auswirkungen auf vorhandene städtebauliche Strukturen als auch angrenzende Nutzungen verbunden. Der Straßenraum der Turnstraße wird überdies durch die begrünte Gleisanlage und die umfangreiche Flächenentsiegelung städtebaulich aufgewertet. Auch die immissionsbedingten Betroffenheiten der angrenzenden Baugebiete sind hier gegenüber den anderen Varianten am geringsten.

Bei Untervariante 4.1 werden durch Einordnung eines besonderen Bahnkörpers wechselseitige Behinderungen von MIV und ÖPNV unter gleichzeitiger Wahrung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage vermieden. Die Untervarianten 4.2 und 4.3 können demgegenüber keinen konfliktfreien Verkehrsablauf gewährleisten aufgrund des hier straßenbündig verlegten Bahnkörpers.

Untervariante 4.1 ist zwar die flächen- und kostenintensivste Alternative und zudem mit einem erheblichen Eingriff in den Baumbestand der Reichenhainer Straße verbunden, beim Vergleich aller Varianten zeigt sich aber, dass die Vorteile der Untervariante 4.1 überwiegen.

3 Varianten Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“

3.1 Darstellung der Varianten

Zur Einordnung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ wurden zwei Varianten entwickelt. Beide legen als Ausgangslage den Verlauf der Straßenbahn in Mittellage der Reichenhainer Straße zu Grunde. Zahlenangaben entsprechen der Planungsphase der Variantenfindung zur Einordnung des Hörsaalzentrums.

Folgende Schwerpunkte waren bei dieser Variantenbetrachtung zu berücksichtigen:

- die zentrale Lage im Campus der TU Chemnitz und damit eine hochwertige Haltestellenlösung,
- die Führung der Trasse im angrenzenden B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“,
- die Ermöglichung der Fortführung der Trasse nach Süden im weiteren Verlauf der Reichenhainer Straße,
- die möglichst geringe Entfernung zum Haupteingang des Friedhofs und des Sportzentrums sowie
- die möglichst problemlose Verknüpfung mit den landwärtigen Bussen und die Schaffung einer Zwischenwendemöglichkeit für die Busse.

3.1.1 Variante HZ 1

Nach dieser Variante wird die Haltestelle im Straßenraum der Reichenhainer Straße angeordnet. Die Trasse folgt im Bereich des Hörsaalzentrums weiter dem Straßenverlauf der Reichenhainer Straße ($R = 180 \text{ m}$) und biegt dann in Richtung B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ ($R = 50 \text{ m}$) ab.

Die Haltestelle befindet sich in einem Abstand von ca. 70 m zu Weinhold-Bau und Hörsaalzentrum. Bis zur Mensa sind es ca. 100 m. Eingriffe in die bereits gestaltete Platzfläche sind nur am Randbereich notwendig. Zum Haupteingang des Friedhofs sind es ca. 235 m. Von der Haltestelle bis zum Sportforum sind ca. 840 m zurückzulegen.

Die Busverknüpfung erfolgt durch direktes Einfahren der aus landwärtiger Richtung kommenden Busse auf die Gleisanlagen. Damit kann ein direktes Umsteigen am selben Bahnsteig erfolgen. Die Busse müssen jedoch die Gleisanlagen räumen und können dort nicht bis zur Abfahrt in landwärtiger Richtung parken. Zudem müssen sie noch wenden. Aus diesem Grund wird nördlich der Mensa eine Aufstell- und Wendemöglichkeit geschaffen, die gleichzeitig Endhaltestelle für die Busse ist. Nach dem Wenden fahren sie in südliche Richtung ebenfalls wieder durch die Haltestelle „Hörsaalzentrum“. Auch hier ist das Umsteigen am selben Bahnsteig möglich.

3.1.2 Variante HZ 2

Die Trasse verlässt in Höhe des Weinhold-Baus den Straßenraum der Reichenhainer Straße durch gerade Verlängerung, während die Fahrbahnen des MIV und die Nebenanlagen der Reichenhainer Straße nach Osten abschnwenken. Dabei wird die landwärtige Richtungsfahrbahn des MIV einschließlich Gehweg überquert.

Die Haltestelle „Hörsaalzentrum“ liegt in einem Abstand von ca. 25 m quer vor dem Hörsaalgebäude. Die derzeit vorhandenen Fahrradständer müssen damit an anderer Stelle neu eingeordnet werden.

Die Entfernung der Haltestelle zur Mensa beträgt bei dieser Variante ca. 130 m. Bis zum Haupteingang des Friedhofs sind ca. 275 m und zum nördlichen Eingang des Sportforums ca. 880 m zurückzulegen.

Die Busverknüpfung wird durch einfaches Linksabbiegen der aus landwärtiger Richtung kommenden Busse und Andocken in Sägezahnaufstellung an den stadtwärtigen Bahnsteig ermöglicht. Hier wird die Aufstellung von zwei Bussen realisiert, die bis zur Abfahrt in landwärtiger Richtung an der Haltestelle stehenbleiben können. Gesonderte Abstellmöglichkeiten für Busse sind demzufolge nicht erforderlich. Beim Verlassen der Haltestelle ist ein nochmaliges Queren der Gleisanlagen notwendig.

3.2 Variantenprüfung

Verkehrsverhältnisse

Bei beiden Varianten werden gegenseitige Behinderungen des MIV und ÖPNV aufgrund der Einordnung eines besonderen Bahnkörpers ausgeschlossen. Der Bahnübergang Reichenhainer Straße wird am Abzweig in Richtung B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ gegen den landwärtigen Verkehr abgesichert.

Variante HZ 1 gewährleistet durch die Übersichtlichkeit der Verkehrsanlage und die eindeutige Zuordnung der Verkehrsarten umfassend die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Auch ist die Haltestelle „Hörsaalzentrum“ aufgrund ihrer Lage im Straßenraum von allen Seiten gut erreichbar. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger werden mittels klar gegliederter Querungsinselformen zwischen Bahnkörper und Richtungsfahrbahnen geschaffen.

Variante HZ 2 weist demgegenüber gravierende Sicherheitsmängel auf. Der Vorplatz des Hörsaalzentrums wird grundsätzlich von Fußgängern und Radfahrern stark frequentiert. Durch das Zusammenfallen der breit anzuordnenden Querungsstelle mit der Kreuzung der Gleisanlagen über die landwärtige Fahrbahn verliert die Verkehrsanlage an Übersichtlichkeit. Es kommt zu einer Überlagerung der verschiedenen Verkehrsarten im Bereich des Bahnüberganges. Dieser Konflikt ist nur mittels Barrieren beherrschbar, welche die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen. Weitere Risiken entstehen bei Variante HZ 2 beim Ausfall der LSA-Absicherung, da die Straßenbahn am Bahnübergang aufgrund der schlei-fenden Kreuzung der Gleise nur schwer erkennbar ist.

Die Haltestelle „Hörsaalzentrum“ ist bei Variante HZ 2 zwar gut erreichbar vom Hörsaalgebäude und dem Weinhold-Bau, größere Entfernungen bestehen aber zur Mensa, zum Haupteingang des Friedhofs und zum Sportforum. Zudem müssen beide Richtungsfahrbahnen gequert werden, um die Mensa zu erreichen.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs entfallen sieben Stellplätze bei Variante HZ 1 und 2 Stellplätze bei Variante HZ 2.

Variante HZ 1 ist als am günstigsten zu bewerten. Trotz der schlechteren Parkraumbilanz überwiegen insgesamt die Vorteile der Variante HZ 1 gegenüber Variante HZ 2.

Städtebau

Variante HZ 1 ist städtebaulich gut zu integrieren. Der Eingriff in den Vorplatz des Hörsaalzentrums ist gering, da die Haltestelle im vorhandenen Straßenraum eingeordnet werden kann. Die gesamten Platzräume vor dem Hörsaalzentrum/ Weinhold-Bau und der Mensa werden durch zusätzliche Maßnahmen zur Ausstattung und baulichen Gestaltung der Haltestelle, insbesondere die Anhebung der Fahrbahn im Haltestellenbereich, städtebaulich zusammengefügt. Dadurch wird Variante HZ 1 auch den erhöhten Anforderungen an Aufenthaltsfunktion und Querungsbedarf zwischen den Lehreinrichtungen und der Mensa gerecht.

Negative Auswirkungen auf angrenzende Nutzungen vor allem auf die Lehreinrichtungen der TU Chemnitz sind bei Variante HZ 1 nicht zu erwarten. Aufgrund der Mittellage der Straßenbahn bleibt die Erschließung der angrenzenden Bebauung in gleicher Qualität wie im Bestand erhalten.

Demgegenüber führt Variante HZ 2 durch die Einordnung der Gleisanlage und der Haltestelle vor dem Hörsaalzentrum zu einer zusätzlichen Teilung des Platzbereichs. Sie erfordert zudem einen gravierenden Eingriff in den neugestalteten Vorplatz.

Beeinträchtigungen der universitären Lehreinrichtungen sind bei Variante HZ 2 zu erwarten, da sich die Haltestelle unmittelbar auf dem Vorplatz des Hörsaalzentrums befindet. Durch die Seitenlage der Straßenbahn verschlechtert sich weiterhin die Erschließung des Hörsaalzentrums und des Weinhold-Baus an die Reichenhainer Straße.

Variante HZ 1 erweist sich daher als städtebaulich vorteilhafteste Alternative.

Flächenbedarf

Variante HZ 1 erfordert eine Fläche von 1.380 m². Bei Variante HZ 2 werden 4.380 m² in Anspruch genommen. Variante HZ 1 ist somit am günstigsten.

Umweltverträglichkeit

Bei beiden Varianten ergeben sich keine Beeinträchtigungen durch Immissionen in Baugebieten aufgrund des großen Abstandes zwischen Gleisanlage und Bebauung sowie der fehlenden bzw. nur geringfügigen Verschiebung der Fahrbahn­ränder nach außen.

Bei Variante HZ 1 werden 56 Bäume aus der Allee in der Reichenhainer Straße gefällt. Davon werden 29 Bäume straßenbegleitend ersetzt. Variante HZ 2 sieht 54 Baumfällungen und 11 Ersatzpflanzungen vor.

Die Einordnung der Haltestelle im Straßenraum bei Variante HZ 1 führt zu einer Flächenneuersiegelung von ca. 2.450 m². Trotzdem verbessert sich der Begrünungsgrad insgesamt um etwa 14 % gegenüber dem Bestand. Bei Variante HZ 2 werden durch die Einordnung der Haltestelle auf dem Vorplatz ca. 4.150 m² neuversiegelt. Der Begrünungsgrad verschlechtert sich dadurch um 5 % gegenüber der Bestandssituation.

Variante HZ 1 stellt mithin die vorteilhafteste Variante hinsichtlich der Umweltverträglichkeit dar.

Kosten

Die Kosten für den Bau der Variante HZ 1 werden auf 5,5 Mio. € und die für Variante HZ 2 auf 4,55 Mio. € geschätzt. Insofern ist Variante HZ 2 die kostengünstigste Alternative.

Gesamtbetrachtung

In Auswertung der schutzgutbezogenen Betrachtung und Bewertung der Varianten erweist sich Variante HZ1 als vorzugswürdig. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Einschätzung des Vorhabenträgers.

Trotz der höheren Baukosten überwiegen die Vorteile der Variante HZ 1 hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der Auswirkungen auf angrenzende Gebiete.

Variante HZ 1 wird im Gegensatz zu Variante HZ 2 den erhöhten Anforderungen an die Verkehrssicherheit gerecht. Dies gilt insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr in dem stark frequentierten Platzbereich zwischen Hörsaalzentrum/Weinhold-Bau und Mensa.

Überdies erfordert sie nur einen geringfügigen Eingriff in vorhandene städtebauliche Strukturen und führt zu keinen Beeinträchtigungen der angrenzenden Nutzungen, vornehmlich des Lehrbetriebes an der TU Chemnitz; der Wegfall von 5 Stellplätzen mehr bei HZ 1 als bei HZ 2 fällt dabei nicht ins Gewicht. Zudem treten bei Variante HZ 1 die geringsten Betroffenheiten hinsichtlich des Grunderwerbes auf. Ihr Flächenverbrauch beträgt lediglich ein Drittel dessen bei Variante HZ 2.

In Bezug auf Lärmimmissionen ergeben sich keine bewertungsrelevanten Unterschiede zwischen den Varianten. Für Variante HZ 1 sprechen aus Umweltsicht insbesondere der umfangreiche Bauersatz, die wesentlich geringere Flächenneuversiegelung und die Verbesserung des Begrünungsgrades.

4 Varianten - Querschnitt Reichenhainer Straße

4.1 Darstellung der Varianten

Die vorliegende Variantenuntersuchung hat die Einordnung der Gleistrasse im Straßenquerschnitt der Reichenhainer Straße zum Gegenstand. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich drei Alternativen zur Querschnittgestaltung betrachtet: Variante RM (Straßenbahn in Mittel- lage), Variante RS-W (Straßenbahn in westlicher Seitenlage) und Variante RS-O (Straßenbahn in östlicher Seitenlage).

Um in der Reichenhainer Straße einen gleichmäßigen Trassenverlauf zu erreichen, ohne bei jedem Richtungswechsel eine Aufweitung des Gleisachsabstands vornehmen zu müssen, wurde ein durchgehend gleicher Abstand von 3,25 m gewählt. Damit beträgt der Sicherheitsabstand zwischen den Fahrzeugen in der Geraden 60 cm. In Bögen ≥ 100 m ist damit keine zusätzliche Aufweitung nötig.

Bei den Varianten waren grundsätzlich folgende Sicherheits- bzw. Regelabstände nach den RAS 06 und der BO-Strab in Verbindung mit der VÖV 1.241 zu berücksichtigen:

- 0,25 m zwischen Radfahrstreifen/Schutzstreifen und Parkständen,
- 0,50 m zwischen Straßenbahn und Geh-/Radwegen,

- 0,65 m zwischen Straßenbahn und Fahrbahnen des MIV,
- 1,50 m zwischen Sicherheitsraum Straßenbahn und Bäumen,
- 1,00 m zwischen Fahrbahnrand und Bäumen sowie
- 0,05 m zwischen Straßenbahnfahrzeugen und Bahnsteigkanten (Spaltbreite).

Die Sicherheitsabstände sind in die Regelquerschnitte eingeflossen. Bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie von 2011 zur Einordnung der Straßenbahngleise im Zuge der Reichenhainer Straße einschließlich zur Variantenbetrachtung zur Anbindung an die Gleise der Linie 2 in der Bernsdorfer Straße (vgl. Pkt. 2.1.2 des Erläuterungsberichtes) wurde die Erarbeitung von Regelquerschnitten als Grundvoraussetzung für die lageplantechnische Bearbeitung in den späteren Planungsphasen herausgestellt. Zahlenangaben entsprechen im Übrigen dem Vorplanungsstadium.

Die Planfeststellungsbehörde hat neben den drei bereits genannten Querschnittsalternativen eine weitere Variante SE a mit stadtsubstanzerhaltender Einordnung der Straßenbahn in die Reichenhainer Straße untersucht. Diese wurde von dem Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) - Landesverband Sachsen e.V., dem Grüne Liga Sachsen e.V., der Bürgerinitiative „Chemnitzer Modell“ und dem Stadtforum Chemnitz entwickelt. Der Grüne Liga e. V. hat seinen Vortrag in der Stellungnahme vom 28. März 2015 im Erörterungstermin mit Schaubildern untersetzt. Auch von der Lokalen Agenda 21 wurde im Erörterungstermin eine eigene Variantenuntersuchung übergeben.

In ihren Stellungnahmen hatten die vorgenannten Naturschutzverbände ihren Variantenvorschlag als „Variante RS-O in der von ihnen vorgelegten Form der Variante 5.3“ bezeichnet bzw. die Einbeziehung der Planungsvariante 5.3 gefordert. Um die Vergleichbarkeit mit den übrigen Querschnittsvarianten zu wahren, verwendet die Planfeststellungsbehörde im Folgenden für den Vorschlag der Naturschutzverbände die Bezeichnung „SE a“ (vgl. C III 4.1.4; die Bezeichnung lehnt sich an den Vorschlag der Lokalen Agenda 21 an). Im Jahr 2013 wurden auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie von 2011 vertiefende Untersuchungen zur Reichenhainer Straße mit zusätzlichen Varianten unter der Maßgabe maximaler Berücksichtigung der vorhandenen doppelreihigen Allee vorgenommen. Aus dieser Untersuchung rührt die von den Naturschutzverbänden angesprochene Variante 5.3 her.

4.1.1 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Mittellage (RM)

Der besondere Bahnkörper wird im Bereich des vorhandenen Grünstreifens in Mittellage eingeordnet. Die Fahrbahnen des MIV werden auf Regelbreiten reduziert und geringfügig nach außen zu den Nebenanlagen verschoben.

Der Querschnitt besitzt zwei Richtungsfahrbahnen, jeweils mit Schutzstreifen für den Radverkehr und Parkstreifen mit Längsaufstellung. Ausgenommen hiervon sind die Haltestellenbereiche und Querungsstellen. Die Gehwege werden mit $\geq 2,75$ m Breite angelegt. Vorhandene Zufahrten zu Grundstücken werden wieder an den öffentlichen Straßenraum angeschlossen.

Zur Einordnung der Baumstreifen in den Querschnitt der Reichenhainer Straße wurden drei Untervarianten untersucht. Die Vorzugsvariante RM-B1 sieht zwischen Bahnkörper und den beidseitigen Richtungsfahrbahnen jeweils eine Baumreihe in einem Grünstreifen vor. Die begrünte Fläche des besonderen Bahnkörpers wird dazu entsprechend seitlich verbreitert auf bis zu 12,50 m und nur in Längsrichtung durch die Schienen unterbrochen. Der Abstand der Bäume beträgt ca. 10 m in Längsrichtung. Die weiteren Untervarianten RM-B2 (Baumreihe außen) und RM-B3 (Baumreihe im Mittelstreifen zwischen den Straßenbahngleisen) werden unter Punkt C III 5.1.2 und C III 5.1.3 dieses Beschlusses erläutert.

Im Platzbereich zwischen Hörsaalzentrum/Weinhold-Bau und Mensa wird die Gleisanlage nicht begrünt. Hier ist eine Aufwertung des Raumes vorgesehen. Deshalb werden neben die Gleisanlage auf einer Länge von ca. 160 m beidseitig Aufstellflächen für Fußgänger (Querungshilfen) mit einer Breite von 2,80 m eingeordnet. Auf diesen Querungshilfen werden außerhalb des Platzbereichs Bäume in Baumscheiben gepflanzt.

Der im Bestand zwischen 28,0 und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgestellt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden, von links nach rechts):

- ≥2,75 m Gehweg
- 2,00 m Parkstreifen
- 5,00 m Richtungsfahrbahn, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsstreifen
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
 - 3,00 m Fahrstreifen
- 0,80 m bis 2,80 m Grünstreifen
- 6,90 m besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Grünstreifen und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,60 m Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Grünstreifen
- 0,80 m bis 2,80 m Grünstreifen
- 5,00 m Richtungsfahrbahn, bestehend aus
 - 3,00 m Fahrstreifen
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
 - 0,50 m Sicherheitsstreifen
- 2,00 m Parkstreifen
- ≥2,75 m Gehweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,00 m

Die Bahnsteige der Haltestellen „Stadlerplatz“, „Rosenbergstraße/TU Nord“, „Hörsaalzentrum/Mensa“ liegen in Straßenmitte zwischen Gleisanlagen und Richtungsfahrbahnen in der Achse der vorgenannten Baumreihen. Im Bereich der Haltestellen werden die Bäume in Baumscheiben gepflanzt.

Die Bahnsteige werden mit einer Regelbreite von 3,50 m ausgebildet. Zur Fahrbahn ist noch ein 0,50 m breiter Sicherheitsstreifen auf Grund des hochliegenden Bahnsteigteils zu berücksichtigen.

Der Querschnitt weist gesonderte Fahrbahnen für den ÖPNV und den MIV aus. Bedingt durch die Mittellage der Trasse können alle Grundstücke und einmündende Straßen der Reichenhainer Straße ohne Überquerung der Gleisanlagen angebunden werden.

4.1.2 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Seitenlage-West (RS-W)

Die Variante RS-W sieht den Ausbau der Reichenhainer Straße mit einem stadtauswärts rechts gelegenen besonderen Bahnkörper vor. Der MIV wird auf der Ostseite des Straßenraums geführt. Die neue Fahrbahn hat eine Breite von 8,00 m. Sie soll beidseitig einen Schutzstreifen für den Radverkehr enthalten. Stellplätze in Längsanordnung erfordern pro Seite weitere 2,00 m.

In der Mitte des Straßenquerschnittes ist ein Grünstreifen einzuordnen. Dort kann wegen der relativ geringen Breite von max. 5,10 m allerdings nur eine Baumreihe eingeordnet werden. Eine zweite Baumreihe wird im östlichen Parkstreifen durch dessen Unterbrechung nach jeweils zwei Parkständen angelegt. Damit ist der Abstand der Bäume in Längsrichtung mit 14,40 m vorgegeben. Zur Erschließung der Parkstreifen in Querschnittsmitte (am Grünstreifen) ist eine Notgebahn mit einer Breite von 1,50 m einzuordnen.

Der im Bestand zwischen 28,0 und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgeteilt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden, von links nach rechts):

- ≥3,00 m Gehweg
- 2,00 m Parkstreifen/Bäume
- 8,00 m Fahrbahn, bestehend aus
 - 0,25 m Sicherheitsstreifen
 - 2 x 3,75 m Fahrstreifen, davon
- 2 x 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
 - 0,25 m Sicherheitsstreifen
- 2,00 m Parkstreifen
- 1,50 m Notgebahn
- 1,10 m bis 5,10 m Grünstreifen
- 6,90 m besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Grünstreifen und Schienenfahrzeug - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,60 m Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Gehweg
- ≥3,50 m kombinierter Geh- und Radweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,00 m

Die Gleise können nicht an jeder Stelle überquert werden. Deshalb wird auf der westlichen Gehwegseite (rechts) das Radfahren außerhalb der Haltestellen erlaubt (kombinierter Geh- und Radweg). Der Radverkehr wird so sicher zur nächsten Querungsstelle und damit zum Schutzstreifen geführt.

Im Haltestellenbereich werden die stadtauswärtigen Bahnsteige (rechts) im Gehweg eingeordnet. Die Breite der Nebenanlagen beträgt dann 3,95 m, um die Gleisanlagen nicht zusätzlich zu verziehen. Problematisch gestaltet sich hier der höhenmäßige Anschluss der 55 cm über Schienenoberkante liegenden Bahnsteigteile an angrenzende Gebäude.

Die stadteinwärtigen Bahnsteige werden mit einer Breite von 3,50 m im Bereich des Grünstreifens eingeordnet. Der Abstand zwischen den Bahnsteigkanten beträgt 6,00 m. Damit erhält der Querschnitt im Haltestellenbereich eine Gesamtbreite von 29,95 m (ohne Grünstreifen) bis 32,00 m (mit 2,05 m breitem Grünstreifen).

Der Querschnitt weist gesonderte Fahrbahnen für den ÖPNV und den MIV aus. Bedingt durch die Seitenlage müssen jedoch alle Grundstücke und einmündende Straßen auf der Westseite der Reichenhainer Straße über die Gleisanlagen angebunden werden.

4.1.3 Variante Reichenhainer Straße – Straßenbahn in Seitenlage-Ost (RS-O)

Die Variante RS-O ist spiegelbildlich zu Variante RS-W (vgl. Punkt C III 4.1.2) zu sehen. Hier verläuft der besondere Bahnkörper auf der stadteinwärtigen Richtungsfahrbahn. Die Fahrstreifen des MIV werden auf der Westseite des Straßenraums eingeordnet.

Die neue Fahrbahn ist 8,00 m breit. Sie soll beidseitig einen Schutzstreifen für den Radverkehr enthalten. Neben der Fahrbahn wird beidseitig ein 2,00 m breiter Parkstreifen zum Längsparken angelegt. In der Mitte des Straßenquerschnittes ist ein Grünstreifen einzuordnen. Hier kann wegen der relativ geringen Breite von maximal 5,10 m nur eine Baumreihe eingeordnet werden.

Eine zweite Baumreihe wird im westlichen Parkstreifen durch dessen Unterbrechung nach jeweils zwei Parkständen angelegt. Damit ist der Abstand der Bäume in Längsrichtung mit 14,40 m vorgegeben.

Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit der Parkstreifen in Querschnittsmitte (am Grünstreifen) ist eine Notgebahn mit einer Breite von 1,50 m einzuordnen.

Der im Bestand zwischen 28,0 und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgeteilt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden, von links nach rechts):

- 3,50 m kombinierter Geh- und Radweg
 - 6,90 m besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,60 m Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Grünstreifen
 - 1,10 m bis 5,10 m Grünstreifen
 - 1,50 m Notgebahn
 - 2,00 m Parkstreifen
 - 8,00 m Fahrbahn, bestehend aus
 - 0,25 m Sicherheitsstreifen
 - 2 x 3,75 m Fahrstreifen, davon
- 2 x 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
- 0,25 m Sicherheitsstreifen
 - 2,00 m Parkstreifen/Bäume

- 3,00 m Gehweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,99 m

Eine Optimierung der Seitenlage der Straßenbahn unter Berücksichtigung der Vorgaben des Baumgutachtens vom Dezember 2012 hat keine zusätzlichen Vorteile bezüglich des Baumerhaltes gebracht. Es muss weiterhin auf dem größten Teil der Strecke eine Baumreihe gefällt werden.

Die Gleise können nicht an jeder Stelle überquert werden. Deshalb wird auf der östlichen Gehwegseite (links) das Radfahren außerhalb der Haltestellen erlaubt (kombinierter Geh- und Radweg). Der Radverkehr wird so sicher zur nächsten Querungsstelle und damit zum Schutzstreifen geführt.

Im Haltestellenbereich werden die stadteinwärtigen Bahnsteige (links) im Gehweg eingeordnet. Die Breite der Nebenanlagen beträgt dann 3,95 m, um die Gleisanlagen nicht zusätzlich zu verziehen. Problematisch gestaltet sich hier der höhenmäßige Anschluss der 55 cm über Schienenoberkante liegenden Bahnsteigteile an angrenzende Gebäude.

Die stadtauswärtigen Bahnsteige werden mit einer Breite von 3,50 m im Bereich des Grünstreifens eingeordnet. Der Abstand zwischen den Bahnsteigen beträgt 6,00 m. Damit erhält der Querschnitt eine Gesamtbreite von 29,95 m (ohne Grünstreifen) bis 32,00 m (mit 2,05 m breitem Grünstreifen).

Der Querschnitt weist gesonderte Fahrbahnen für den ÖPNV und den MIV aus. Bedingt durch die Seitenlage müssen jedoch alle Grundstücke und einmündende Straßen auf der Ostseite der Reichenhainer Straße über die Gleisanlagen angebunden werden.

4.1.4 Variante Reichenhainer Straße – stadsubstanzerhaltende Einordnung der Straßenbahn (SE a)

Die Variante SE a entspricht im Wesentlichen der in der Voruntersuchung des Vorhabenträgers vom Januar 2013 entwickelten Variante 5.3. In der Voruntersuchung im Januar 2013 wurden ausgehend von der Variante östliche Seitenlage (RS-O) verschiedene Untervarianten mit dem Ziel entwickelt, die Allee in der Reichenhainer Straße so weit wie möglich zu erhalten. Die von der Agenda 21 eingebrachte Variante SE a entspricht im Wesentlichen der in der Voruntersuchung entwickelten Variante 5.3.

Der besondere Bahnkörper wird in östlicher Seitenlage auf der jetzigen stadteinwärtigen Fahrbahn eingeordnet. Der MIV wird auf der Westseite des Straßenraumes geführt. Die neue Fahrbahn hat eine Breite von insgesamt 8,00 m bestehend aus zwei jeweils 3,25 m breiten Richtungsfahrbahnen und einem 1,50 m breiten Schutzstreifen für Radfahrer, auf welchem der Radverkehr in Richtung Reichenhain geführt wird.

In Straßenmitte wird zwischen der vorhandenen doppelten Baumreihe ein kombinierter Geh- und Radweg angelegt. Hier entlang wird der Radverkehr in Richtung Stadtzentrum geführt. Der Straßenquerschnitt wird durch beidseitige Gehwege mit einer Breite von jeweils 3,00 m begrenzt.

Parkstreifen sind im Querschnitt nicht vorgesehen.

Die stadtauswärtigen Bahnsteige werden im Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Straßenbahn und die stadteinwärtigen Bahnsteige im östlichen Gehweg eingeordnet.

Der Querschnitt weist gesonderte Fahrbahnen für den ÖPNV und den MIV aus. Bedingt durch die Seitenlage müssen jedoch alle Grundstücke und einmündende Straßen auf der Ostseite der Reichenhainer Straße über die Gleisanlagen angebunden werden.

Der im Bestand zwischen 28,0 und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgeteilt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden, von links nach rechts):

- ≥3,00 m Gehweg
- 6,90 m besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Gehweg und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,60 m Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Grünstreifen
- 3,50 m Grünstreifen
- 3,00 m kombinierter Geh- und Radweg
- 2,50 m Grünstreifen
- 8,00 m Fahrbahn, bestehend aus
 - 2 x 3,25 m Fahrstreifen
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
- ≥3,00 m Gehweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,00 m

4.2 Variantenprüfung

Verkehrsverhältnisse

Alle Querschnittsvarianten gewährleisten durch die weitgehende Trennung der Verkehrsarten einen möglichst konfliktfreien Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV. Bei den Varianten RS-W, RS-O und SE a kann es aber aufgrund der Einordnung der Straßenbahn in Seitenlage zu Beeinträchtigungen des ÖPNV durch den abbiegenden seitlichen Erschließungsverkehr kommen. Der Kfz-Verkehr muss gesichert (evtl. signalisiert) über den Gleisbereich geführt werden.

Dieser Konflikt entfällt bei Einordnung der Straßenbahn in Mittellage nach Variante RM. Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der gegenüberliegenden Straßenseite kann hier indirekt über Wenden an den zahlreichen gesicherten Gleisüberfahrten in Mittellage gewährleistet werden.

Variante RM bietet darüber hinaus auch die günstigsten Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr durch die Einordnung von beidseitigen Gehwegen sowie von Radschutzstreifen in der jeweiligen Richtungsfahrbahn. Die seitlichen Straßenräume und Parkstreifen werden hier direkt erreicht. Auch muss nur eine Richtungsfahrbahn überquert werden, um zu den Haltestellen zu gelangen.

Bei Variante RS-W werden auf der Ostseite eine zweispurige Fahrbahn mit beidseitigem Radschutzstreifen sowie ein Gehweg angelegt. Aufgrund der geringen Restbreite der Fahrbahn von 4,50 m ist allerdings zu erwarten, dass der Schutzstreifen durch den MIV mitgenutzt wird und Radfahrer gefährdet werden. Weiterhin muss zum Erreichen der Haltestellen und der westlichen Seitenräume die ganze Fahrbahn bzw. die Gleisanlage überquert werden.

Auf der Westseite sieht Variante RS-W einen kombinierten Geh- und Radweg vor, um den Radverkehr sicher zur nächsten Querungsstelle und damit zum Schutzstreifen zu führen. Wechselseitige Behinderungen von Fußgänger- und Radverkehr sind hier möglich. Im Haltestellenbereich kommt es zudem zu Einschränkungen der Nebenanlagen aufgrund der Einordnung der stadtauswärtigen Bahnsteige im Gehweg. Überdies ist der Parkstreifen in Straßenmitte nur über eine Notgehbahn zu erreichen.

Die vorstehenden Ausführungen zu Variante RS-W gelten analog für Variante RS-O.

Bei Variante SE a sind die Straßenbahntrasse und ein 3,00 m breiter Gehweg links neben den vorhandenen Alleebäumen eingeordnet. Auf der rechten Seite der vorhandenen Allee ist eine 8,00 m breite Fahrbahn mit jeweils 3,25 m IV-Fahrbahnen pro Richtung und einem 1,5 m breiter Radstreifen in Richtung Reichenhain angeordnet. An die Fahrbahn schließt sich ein ca. 3,00 m breiter Gehweg an. Der Radverkehr in Richtung Zentrum wird auf dem gemeinsamen Rad-/Gehweg zwischen den Alleebäumen geführt.

Die Führung des Radweges innerhalb der Baumallee zwischen Straßenbahn und Fahrbahn gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr stellt ein Defizit für die Verkehrssicherheit dar. Zum einen kann es zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen. Zum anderen muss der ab- bzw. einbiegende Kfz-Verkehr gleichzeitig und in dicht hintereinander folgenden Verkehrssituationen den Vorrang für den Radverkehr, die Straßenbahn und für die Fußgänger gewähren. Diese Situation verschärft sich im Falle eines LSA-Ausfalls. Hinzu kommen die fehlenden Sichtfelder zwischen dem abbiegenden Kfz-Verkehr und den an die Überfahrten heranfahrenden Radfahrern.

Bei Variante SE a ist zudem zu berücksichtigen, dass laut Baumgutachten zur Verbesserung der derzeitigen schlechten Standortbedingungen der Platanen sowohl die Entsiegelung des vorhandenen Asphaltstreifens zwischen den Bäumen als auch eine Vergrößerung des Abstandes der neuen Fahrbahn vom Stamm der Platanen um mindestens 1 m anzustreben ist. Dies wurde im Rahmen der Voruntersuchung des Vorhabenträgers bei Variante 5.3 entsprechend berücksichtigt und hatte den Verzicht gesonderter Räume für Radfahrer zur Folge. Unter gleichwertiger Berücksichtigung der vorstehenden gutachterlichen Empfehlungen bei Variante SE a würden auch hier die vorgesehenen Radverkehrsanlagen rechts der vorhandenen Allee wieder entfallen.

In Bezug auf den ruhenden Verkehr entfallen 88 bis 97 Stellplätze bei Variante RM, 30 Stellplätze bei Variante RS-W, 19 Stellplätze bei Variante RS-O und 55 Stellplätze bei Variante SE a.

Insgesamt betrachtet ist Variante RM hinsichtlich der Verkehrsverhältnisse als am günstigsten zu bewerten. Trotz der schlechteren Parkraumbilanz überwiegen ihre Vorteile gegenüber den anderen Varianten. Diese bestehen insbesondere hinsichtlich des störungsfreien Verkehrsablaufs von ÖPNV und MIV sowie der Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs.

Städtebau

Variante RM ermöglicht durch Wiederherstellung des Alleecharakters mit umfangreichen Baumpflanzungen eine städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes. Überdies wird durch die gleichmäßige Teilung des breiten Straßenraumes mittels beidseitiger Grünstreifen dessen Integration in das städtebauliche Umfeld gefördert.

Der Eingriff in vorhandene städtebauliche Strukturen ist bei Variante RM am geringsten, da der begrünte Bahnkörper im bereits existierenden Grünstreifen eingeordnet sowie die jetzige Aufteilung des Straßenraumes nachempfunden wird. Die Erschließung der angrenzenden Bebauung bleibt aufgrund der Mittellage der Straßenbahn in gleicher Qualität wie im Bestand erhalten.

Demgegenüber greifen die Varianten RS-W und RS-O angesichts der fehlenden Symmetrie des Straßenraumes schwerwiegend in die historisch gewachsene Straßenraumaufteilung ein. Die Einordnung der Bäume am westlichen bzw. östlichen Fahrbahnrand und in Fahrbahnmitte stellt insofern eine Kompromisslösung dar.

Zudem verschlechtert sich die Erschließung der angrenzenden Bebauung auf der West- (Variante RS-W) bzw. Ostseite (Variante RS-O) gegenüber der Bestandssituation aufgrund der Seitenlage der Straßenbahn.

Bei Variante SE a kann der Alleecharakter der Reichenhainer Straße über weite Strecken weder erhalten noch im Gegensatz zu Variante RM wiederhergestellt werden. Im Rahmen der Voruntersuchung des Vorhabenträgers zu Variante 5.3, an welche Variante SE a anknüpft, wurde ermittelt, dass durch die Auswirkungen der Gleisbögen, der Knotenpunkte und der Haltestelleninseln ca. 71 der insgesamt 222 Bäume, insbesondere auf der Ostseite der Allee gefällt werden müssen. Weiterhin können nur 45 Bäume und diese auch nur im Seitenbereich neu gepflanzt werden. Überdies wird in die vorhandene Symmetrie des Straßenraumes eingegriffen und bedingt durch die Seitenlage der Straßenbahn die Erschließung der angrenzenden Bebauung auf der Ostseite über die Reichenhainer Straße erschwert. Eine Erschließung ist allenfalls rückwärtig über Hinterhöfe, Großparkplätze etc. mit Zufahrten zu den Querstraßen möglich.

Variante RM ist mithin die städtebaulich vorteilhafteste Alternative.

Flächenbedarf

Variante RM erfordert eine Fläche von ca. 600 m² (Betrachtung zwischen Grenze der Variantenuntersuchungen Anbindung Bernsdorfer Straße und Haltestelle „Hörsaalzentrum“). Bei Variante RS-W werden etwa 460 m² und bei Variante RS-O ca. 340 m² in Anspruch genommen. Im Hinblick auf Variante SE a liegen keine Angaben zum Flächenbedarf vor.

Variante RS-O ist damit die günstigste aller Varianten in Bezug auf den Flächenbedarf.

Umweltverträglichkeit

Der Eingriff in den Baumbestand der Reichenhainer Straße (Betrachtung bis zur Grenze der Variantenuntersuchung Haltestelle „Hörsaalzentrum“) erfordert bei Variante RM 83 Baumfällungen. Bei Variante RS-W sind 85 und bei Variante RS-O 87 Bäume aus der vorhandenen Allee zu entfernen.

Bei Variante SE a müssen analog der Voruntersuchung des Vorhabenträgers zu Variante 5.3 durch die Auswirkungen der Gleisbögen, der Knotenpunkte und der Haltestelleninseln ca. 71 der insgesamt 222 Bäume in der Reichenhainer Straße, insbesondere auf der Ostseite der Allee gefällt werden. Davon können lediglich 45 Bäume ersetzt werden. Ersatzpflanzungen sind zudem nur im Seitenbereich möglich.

Im Baumgutachten vom 5. März 2013 wird zu Variante 5.3 insofern ausgeführt, dass in den Abschnitten, in denen Bäume der östlichen Baumreihe gefällt würden, der Bestand seinen Alleecharakter und damit wesentliche Funktionen verlieren würde. Das optische Erscheinungsbild mit den konkurrenzbedingt einseitigen Kronen verstärke den Funktionsverlust zusätzlich. Bei einer Freistellung einzelner Baumreihen oder von Einzelexemplaren seien diese außerdem gegenüber Windereignissen plötzlich stärker exponiert. Ggf. müsse durch geeignete Schnittmaßnahmen die Belastungssituation verringert und das optische Erscheinungsbild der Krone angeglichen werden (vgl. Gutachten des öbvS Dr. Henrik Weiß vom 5. März 2013, S. 20).

Darüber hinaus werden große Teile des zu schützenden Wurzelbereiches der Bäume (Baumkrone-Ideallinie) derzeit durch die vorhandenen Verkehrsanlagen überdeckt. Insofern

kann jeder tiefbauliche Eingriff im Straßenraum, insbesondere im Zusammenhang mit umfangreichen Leitungsumverlegungen zu einer langfristigen Beeinträchtigung der Bäume führen (vgl. Gutachten des öbvS Dr. Henrik Weiß vom 5. März 2013, S. 19 und 31 bis 33). Erfahrungsgemäß können zusätzliche Baumfällungen durch unberechenbare, vorgefundene Gegebenheiten erforderlich werden.

Im Zuge der Neubegrünung des Straßenquerschnitts durch Anlage eines Rasengleises sowie beidseitiger Grünstreifen ermöglichen alle Varianten eine zum Teil umfangreiche Flächenentsiegelung. Diese beträgt bei Variante RM ca. 1.330 m². Bei Variante RS-W werden hingegen etwa 400 m² und bei Variante RS-O ca. 1.020 m² entsiegelt. Hinsichtlich Variante SE a liegen keine konkreten Angaben zum Maß der Flächenver-/entsiegelung vor.

Bei allen Varianten nehmen die Beeinträchtigungen durch Immissionen für Baugebiete gegenüber dem Bestand zu. Bei Variante RM werden die Fahrbahnränder um ca. 2,0 m in Richtung Bebauung verschoben. Bei den weiteren Varianten verschlechtert sich die Immissionssituation für die angrenzende Bebauung auf der West- (Variante RS-W) bzw. Ostseite (Varianten RS-O und SE a) durch Verschiebung der westlichen bzw. östlichen Fahrbahnränder um ca. 1,0 – 1,5 m nach außen. Mit der Anlage eines Rasengleises wird jedoch bei allen Varianten eine Minderung der straßenbahnbedingten Immissionen erreicht.

Variante RM ist mithin als am vorteilhaftesten zu bewerten. Sie ermöglicht als einzige Alternative die vollwertige Wiederherstellung einer Baumallee in der Reichenhainer Straße durch umfangreiche Ersatzpflanzungen. Dabei erfordert sie nur die zweitgeringste Anzahl an Baumfällungen. Gleichzeitig gewährt Variante RM die höchste Flächenentsiegelung aller Varianten. Diese Vorteile überwiegen auch die geringfügig stärkere Betroffenheit durch Lärm und Erschütterungen gegenüber den weiteren Varianten.

Kosten

Die Kosten für den Bau der Variante RM werden auf 7,01 Mio. €, die für Variante RS-W auf 7,60 Mio. € und die für Variante RS-O auf insgesamt 7,71 Mio. € geschätzt. Insofern stellt Variante RM die kostengünstigste Alternative dar. Im Hinblick auf Variante SE a werden die Kosten seitens der Umwelt- und Naturschutzverbände, welche diese Variante vorgeschlagen haben, auf ca. 6,0 Mio. € prognostiziert. Diese Angaben sind aber nicht belegt und können einer vergleichenden Bewertung der Varianten daher nicht zu Grunde gelegt werden.

Gesamtbetrachtung

Bei der Gesamtbetrachtung und Abwägung der Vor- und Nachteile aller Varianten wird im Ergebnis Variante RM als vorzugswürdige Variante angesehen. Die Planfeststellungsbehörde folgt damit der Einschätzung des Vorhabenträgers im Variantenvergleich.

Variante RM ist zwar die flächenintensivste Alternative, beim Vergleich der Varianten zeigt sich aber, dass ihre Vorteile insgesamt überwiegen.

Variante RM bietet die besten Bedingungen für einen störungsfreien Verkehrsablauf aller Verkehrsarten, insbesondere wird sie im Gegensatz zu den Varianten RS-W und RS-O den Anforderungen an die Fußgänger- und Radverkehrssicherheit gerecht. Die Erschließung der angrenzenden Bebauung wird gegenüber der Bestandssituation nicht beeinträchtigt. Zudem erfordert sie den geringsten Eingriff in vorhandene städtebauliche Strukturen und ermöglicht die Wiederherstellung einer Baumallee in der Reichenhainer Straße. Aus Umweltsicht sind mit ihr die zweitwenigsten Baumfällungen und die höchste Flächenentsiegelung verbunden. Schließlich ist Variante RM auch die kostengünstigste Alternative.

Die Varianten RS-W bzw. RS-O führen hingegen aufgrund der fehlenden Symmetrie des Straßenraumes zu einem erheblichen Eingriff in das städtebauliche Umfeld. Die Einordnung

der Straßenbahn in Seitenlage erschwert ferner die Erschließung der angrenzenden Bebauung. Negativ zu beurteilen sind darüber hinaus die Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs durch den seitlichen Erschließungsverkehr sowie die bereits benannten Nachteile für den Fußgänger- und Radverkehr. Gleiches gilt für Variante SE a.

Nach Gesamtabwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten wird daher im Ergebnis Variante RM als vorzugswürdige Variante der Querschnittsgestaltung angesehen, da sie dem Planungsziel gerecht wird und insgesamt gesehen die geringsten Beeinträchtigungen für die untersuchten Schutzgüter verursacht. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Einschätzung des Vorhabenträgers in dem von ihm vorgenommenen Variantenvergleich in der Planunterlage 1.

5 Untervarianten - Querschnitt Mittellage Reichenhainer Straße

5.1 Darstellung der Untervarianten

Durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen wurden am 20. Dezember 2012 sowie am 5. März 2013 Gutachten über die Baumallee in der Reichenhainer Straße erstellt. In diesen werden die Dimensionen der Bäume und deren Vitalität fachlich beurteilt sowie die möglichen Auswirkungen der verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten (Untervarianten) des Straßenquerschnittes nach der Variante RM (Straßenbahn in Mittellage) unter Berücksichtigung des derzeitigen Baumzustandes diskutiert. Im Allgemeinen wurden der Zuwachs und die Vitalität der Platanen im Gutachten als unterdurchschnittlich eingeschätzt (vgl. Gutachten des öbvS Dr. Henrik Weiß vom 20. Dezember 2012, S. 13 - 15). Verwendete Zahlenangaben entsprechen dem Vorentwurfsstadium.

5.1.1 Variante Reichenhainer Straße – Mittellage Bäume (RM-B1)

Variante RM-B1 wurde bereits unter Punkt C III 4.1.1 dieses Beschlusses näher betrachtet. Sie diene insofern als Grundlage für die Beurteilung der Querschnittsvariante RM mit Einordnung der Straßenbahn in Mittellage.

5.1.2 Variante Reichenhainer Straße – Mittellage Bäume außen (RM-B2)

Bei Variante RM-B2 werden die Baumstreifen außerhalb der Haltestellen in die Seitenlage gebracht. Hier werden die Bäume als Einzelstandorte in Baumscheiben in den Gehweg eingeordnet. Der bei Variante RM-B1 beschriebene 160 m lange Querungsbereich zwischen Mensa und Hörsaalzentrum/Weinhold-Bau gilt unverändert auch für Variante RM-B2. Die Trassierung der Gleisanlage ist in beiden Untervarianten gleich. Lediglich die Fahrbahn und die angrenzenden Parkstreifen verschieben sich zwischen den Haltestellen zur Straßenmitte, wodurch letztlich die Gehwege breiter ausgebaut werden können.

Die Verziehung der Fahrbahnen an den Haltestellen erfolgt jeweils an den richtungswechselnden Abschnitten der Reichenhainer Straße, womit die seitlichen Verschiebungen im Straßenverlauf optisch reduziert werden können.

Wegen der Begehbarkeit zwischen Gehweg und Parkstreifen sind keine außenliegenden straßenbegleitenden Grünstreifen möglich.

Der im Bestand zwischen 28,0 m und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgeteilt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden, von links nach rechts):

- ≥3,40 m Gehweg
- 2,00 m Parkstreifen mit Begleitgrün
- 5,00 m Richtungsfahrbahn, bestehend aus

- 0,50 m Sicherheitsstreifen
- 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
- 3,00 m Fahrstreifen
- 7,20 m besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,65 m Sicherheitsabstand zwischen Grünstreifen und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,60 m Sicherheitsabstand zwischen den Schienenfahrzeugen
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,65 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Grünstreifen
- 5,00 m Richtungsfahrbahn, bestehend aus
 - 3,00 m Fahrstreifen
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radfahrer
 - 0,50 m Sicherheitsstreifen
- 2,00 m Parkstreifen mit Begleitgrün
- $\geq 3,40$ m Gehweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,00 m

Der Querschnitt weist gesonderte Fahrbahnen für den ÖPNV und den MIV aus. Bedingt durch die Mittellage der Trasse können alle Grundstücke und einmündende Straßen der Reichenhainer Straße ohne Überquerung der Gleisanlagen angebunden werden.

5.1.3 Variante Reichenhainer Straße Mittellage – aufgespreizter besonderer Bahnkörper (RM-B3)

Bei Variante RM-B3 werden die Gleisanlagen an einen in Querschnittsmittelpunkt angelegten Grünstreifen mit einer max. Breite von 4,90 m verlegt. Eine doppelte Baumreihe ist hier nicht realisierbar, weil der Grünstreifen für die Einordnung einer Baumreihe mindestens 3,30 m breit sein muss.

Da die Pflanzung einer zweiten Baumreihe bei Variante RM-B3 generell erst ab Querschnittsbreiten von 30 bis 40 m möglich ist, kann keine durchgängige Baumreihe gepflanzt werden. Alternativ können jedoch in den jeweils außenliegenden Parkstreifen Baumstandorte eingeordnet werden.

Seitlich an das jeweilige Richtungsgleis werden die Richtungsfahrbahnen mit Schutzstreifen für den Radverkehr und die Parkstreifen angeordnet. Begrenzt wird der Querschnitt durch die beidseitigen Gehwege.

Variante RM-B3 wurde im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung zur Querschnittsgestaltung bearbeitet (Machbarkeitsstudie, vertiefende Untersuchung im Auftrag des ZVMS, Februar 2013). Dabei fanden die Vorgaben des Baumgutachtens vom Dezember 2012 hinsichtlich des Baumerhalts besondere Berücksichtigung. Unter Zugrundelegung der Ideallinie/Baumkronen bzw. der durch Zwangspunkte korrigierten Ideallinie wurde u. a. die Gleisanlage zumindest für eine Richtung so eingeordnet, dass eine Baumreihe erhalten werden kann.

Der im Bestand zwischen 28,0 und 32,0 m breite Straßenraum wird wie folgt neu aufgestellt (in Trassierungsrichtung von Norden nach Süden von links nach rechts):

- ≥2,75 m Gehweg
- 2,00 m Parkstreifen/ggf. Bäume
- 5,00 m Fahrbahn, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsstreifen
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radverkehr
 - 3,00 m Fahrbahn
- 3,80 m eingleisiger besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Grünstreifen
 - 0,90 m bis 4,90 m Grünstreifen
- 3,80 m eingleisiger besonderer Bahnkörper, bestehend aus
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Grünstreifen und Schienenfahrzeug
 - 2,65 m Schienenfahrzeug
 - 0,50 m Sicherheitsabstand zwischen Schienenfahrzeug und Fahrbahn
- 5,00 m Fahrbahn, bestehend aus
 - 3,00 m Fahrbahn
 - 1,50 m Schutzstreifen für Radverkehr
 - 0,50 m Sicherheitsstreifen
- 2,00 m Parkstreifen/ggf. Bäume
- ≥2,75 m Gehweg

Gesamtbreite: 28,00 m bis 32,00 m

Zunächst wurden die Haltestellen als angehobene Fahrbahn ausgebildet, da ein Umfahren der Bahnsteige durch Verziehung der Fahrbahn aufgrund der fehlenden Breiten nicht möglich war. Diese Variante wurde dann aber aufgrund der 55 cm über Schienenoberkante liegenden Bahnsteigteile verworfen. Ein Überfahren solch hoher Bahnsteige wurde insofern als Sicherheitsrisiko eingeschätzt.

Aus diesen Gründen wurde Variante RM-B3 die Anordnung beider Bahnsteige im Grünstreifen als Mittelbahnsteig zu Grunde gelegt. Das Befahren der Strecke mit Zweirichtungsfahrzeugen (Türen in beiden Fahrtrichtungen) ist hier zwingend erforderlich.

5.2 Variantenprüfung

Verkehrsverhältnisse

Alle Varianten gewährleisten einen guten Verkehrsablauf des MIV und ÖPNV aufgrund der eindeutigen Zuordnung sowie weitgehenden Trennung der einzelnen Verkehrsarten. Lediglich bei Variante RM-B3 kann im Gegensatz zu den weiteren Varianten der Verkehrsfluss des MIV beim Einfahren der Straßenbahn in den Haltestellenbereich kurzzeitig gestört werden.

Die Verkehrsanlage ist bei allen Varianten übersichtlich gegliedert. Zur Gewährleistung der Fußgänger- und Radverkehrssicherheit werden beidseitige Gehwege und Radschutzstreifen in der jeweiligen Richtungsfahrbahn angeordnet.

Unterschiede bestehen jedoch hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten. Diese werden bei Variante RM-B1 durch klar gegliederte Querungsiseln zwischen dem Bahnkörper und den Richtungsfahrbahnen geschaffen. Demgegenüber muss bei Variante RM-B2 außerhalb der Haltestellen die gesamte Straßenraumbreite (Fahrbahnen und Bahnkörper) ohne Querungsiseln überquert werden. Variante RM-B3 sieht die Anordnung von Querungsiseln im Mittelstreifen und damit zumindest fahrtrichtungsgetrennte Querungsmöglichkeiten vor.

— In Bezug auf den ruhenden Verkehr entfallen 97 Stellplätze bei Variante RM-B1, 88 Stellplätze bei Variante RM-B2 und 89 Stellplätze bei Variante RM-B3.

Variante RM-B1 erweist sich insgesamt als für die Verkehrsverhältnisse am günstigsten. Trotz der schlechteren Parkraumbilanz überwiegen ihre Vorteile gegenüber den weiteren Varianten. Diese bestehen vor allem im Hinblick auf die Sicherheit des Fußgängerverkehrs durch ausreichende Querungsmöglichkeiten.

Städtebau

Variante RM-B1 fördert aufgrund der Wiederherstellung der Baumallee und der Anlage eines begrünten Bahnkörpers eine städtebauliche Aufwertung des Vorhabensbereiches. Die Trennwirkung des breiten Straßenraumes wird überdies durch die homogene Straßenraumaufteilung mittels beidseitiger Grünstreifen minimiert. Der Eingriff in vorhandene städtebauliche Strukturen ist bei Variante RM-B1 am geringsten, da der begrünte Bahnkörper im bereits existierenden Grünstreifen eingeordnet und die derzeitige Aufteilung des Straßenraumes nachempfunden wird.

Variante RM-B2 sieht ebenso die Wiederherstellung des Alleecharakters und die Einordnung eines begrünten Bahnkörpers vor. Im Gegensatz zu Variante RM-B1 wird der Straßenraum aber ungleichmäßig durch die Grünflächen aufgeteilt. In der Folge entsteht eine breite zusammenhängende Verkehrsfläche mit größerer Trennwirkung. Auch wird stärker in bereits vorhandene städtebauliche Strukturen eingegriffen aufgrund des fehlenden breiten Grünstreifens in Straßenmitte und der großen Abstände zwischen den Baumpflanzungen im Parkstreifen.

Variante RM-B3 ist nur schwer in das städtebauliche Umfeld zu integrieren. Aufgrund der zu geringen Breite des Grünstreifens in Straßenmitte ist eine doppelreihige Baumbepflanzung und damit eine Wiederherstellung des Alleecharakters nicht möglich. Der Verlust der Baumallee und die fehlende Symmetrie des verbleibenden Baumbestandes führen zu einem erheblichen Eingriff in vorhandene städtebauliche Strukturen. Die Trennwirkung des Straßenraumes ist bei Variante RM-B3 bedingt durch die Einordnung eines breiten Grünstreifens in Straßenmitte zwar geringer als bei Variante RM-B2 aber größer als bei Variante RM-B1.

Die Erschließung der angrenzenden Bebauung bleibt bei allen Varianten aufgrund der Mittelage der Straßenbahn in gleicher Qualität wie im Bestand erhalten.

Variante RM-B1 ist im Ergebnis die städtebaulich vorteilhafteste Variante.

Flächenbedarf

Der Flächenbedarf beträgt bei den Varianten RM-B1 und RM-B3 ca. 600 m². Variante RM-B2 ist mit 570 m² die günstigste Alternative.

Umweltverträglichkeit

Bei den Varianten RM-B1 und RM-B2 sind jeweils 83 Bäume zu fällen (Betrachtung zwischen Grenze der Variantenuntersuchungen Anbindung Bernsdorfer Straße und Haltestelle „Hörsaalzentrum“). Davon werden 84 Bäume bei Variante RM-B1 und 76 Bäume bei Variante RM-B2 durch straßenbegleitende Neupflanzungen ersetzt.

Demgegenüber erfordert Variante RM-B3 lediglich 59 Baumfällungen. Der ermittelte Erhalt von 37 Bäumen beruht aber auf einer Vorausschätzung und kann aufgrund unvorhergesehener Bedingungen (Leitungen, Signalisierung usw.) im Rahmen der Baumaßnahme nach unten korrigiert werden. Straßenbegleitend werden 14 Bäume im Haltestellenbereich ersetzt. Eine zweite Baumreihe ist bei Variante RM-B3 aufgrund der zu geringen Restbreite des Grünstreifens nicht realisierbar. Infolgedessen weist sie den schlechtesten Begrünungsgrad aller Varianten auf.

Weitere 173 Ersatzpflanzungen sind bei allen Varianten trassenbegleitend im B-Plan-Gebiet „Technopark Süd“ vorgesehen.

Durch Anlage der Grünstreifen sowie des Rasengleises werden bei Variante RM-B1 ca. 1.330 m², bei Variante RM-B2 etwa 30 m² und bei Variante RM-B3 ca. 2.090 m² entsiegelt.

Die stärksten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen gegenüber der Bestandssituation ergeben sich bei Variante RM-B3 durch die abschnittsweise Verschiebung der Fahrbahnen um ca. 3,0 m in Richtung Bebauung. Eine Zunahme der Immissionsbelastung tritt auch bei Variante RM-B1 ein. Die Fahrbahnränder werden hier um etwa 2,0 m nach außen verschoben. Bei Variante RM-B2 kommt es im Haltestellenbereich zu einer geringfügigen Verbesserung der Immissionssituation aufgrund der Verschiebung der Gleise um ca. 0,65 m zur Straßenmitte. Zwischen den Haltestellen kommt es indes auch hier zu Beeinträchtigungen durch Immissionen.

Variante RM-B1 ist die umweltverträglichste Variante. Trotz des gegenüber Variante RM-B3 größeren Eingriffs in den Baumbestand der Reichenhainer Straße ist sie langfristig betrachtet die vorteilhaftere Alternative, da aufgrund der Vielzahl von Ersatzpflanzungen der höchste Begrünungsgrad aller Varianten erreicht wird. Die mittlere Einschätzung hinsichtlich der Flächenentsiegelung und der Beeinträchtigungen durch Immissionen wiegt die Vorteile der Variante RM-B1 gegenüber den weiteren Varianten nicht auf, zumal das Maß der Neubegrünung entgegen der mittleren Einstufung dennoch ein sehr hohes Niveau erreicht.

Neben dem niedrigeren Begrünungsgrad sprechen gegen Variante RM-B3 insbesondere die erhebliche Verschlechterung der Immissionssituation sowie gegen Variante RM-B2 die vielfach geringere Flächenentsiegelung. Diese beträgt nur ca. 2 % der bei Variante RM-B1 bzw. Variante RM-B3 entsiegelten Fläche.

Kosten

Die Kosten für den Bau der Variante RM-B1 werden auf 7,01 Mio. € und die für Variante RM-B2 auf 7,24 Mio. € geschätzt. Bei Variante RM-B3 werden die Baukosten voraussichtlich 8,26 Mio. € betragen. Zudem ist hier der Baumerhalt mit hohen Kosten für die Verbesserung der Standortbedingungen und die zukünftige Unterhaltung verbunden.

Variante RM-B1 stellt insofern die kostengünstigste Alternative dar.

Gesamtbetrachtung

Bei der Gesamtbetrachtung und Abwägung der Vor- und Nachteile aller Varianten wird im Ergebnis die Variante RM-B1 als vorzugswürdige Variante angesehen. Die Planfeststellungsbehörde folgt damit der Einschätzung des Vorhabenträgers im Variantenvergleich.

Variante RM-B1 ist von allen Querschnittsvarianten am leichtesten in das städtebauliche Umfeld zu integrieren. Da sowohl die Baumallee der Reichenhainer Straße als auch die derzeitige gleichmäßige Straßenraumaufteilung wiederhergestellt werden, lässt sich im Gegensatz zu den Varianten RM-B2 und RM-B3 ein größerer Eingriff in das vorhandene städtebauliche Umfeld vermeiden.

Zudem gewährleistet Variante RM-B1 umfassend die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs. Insbesondere wird sie am besten dem Querungsbedarf in der Reichenhainer Straße und den damit verbundenen Anforderungen an die Fußgängersicherheit gerecht.

Im Übrigen ist Variante RM-B1 auch die kostengünstigste Alternative.

In Bezug auf das Schutzgut Umwelt bedingt Variante RM-B3 den geringsten Eingriff in den Baumbestand entlang der Reichenhainer Straße. Sie ist aber trotzdem negativ zu bewerten, da der Baumerhalt lediglich auf einer Vorausschätzung beruht, Ersatzpflanzungen nur anteilig möglich sowie mit hohen Unterhaltungskosten verbunden sind. Der Alleecharakter kann hier dauerhaft nicht wiederhergestellt werden. Überdies wird der Zuwachs und die Vitalität der vorhandenen Platanen laut Baumgutachten als unterdurchschnittlich eingeschätzt. Ein weiterer Nachteil der Variante RM-B3 besteht in der gegenüber den Varianten RM-B1 und RM-B2 stärkeren Beeinträchtigung durch Lärm und Erschütterungen.

Variante RM-B1 erfordert demgegenüber zwar wesentlich mehr Baumfällungen als Variante RM-B3. Aufgrund des umfangreichen Baumersatzes wird aber insgesamt der höchste Begrünungsgrad aller Varianten erreicht. Auch die mittlere Einschätzung hinsichtlich der Flächenentsiegelung sowie der Betroffenheiten durch Immissionen wiegen die Vorteile von Variante RM-B1 nicht auf.

Soweit Variante RM-B2 gegenüber den weiteren Varianten einen um ca. 30 m² geringeren Flächenverbrauch aufweist, ist diese geringfügige Differenz (5 %) in der Gesamtschau als nicht bewertungsrelevant anzusehen. Im Übrigen bietet Variante RM-B2 im Vergleich mit Variante RM-B1 keinen Vorteil.

6. Zeitpunkt der Variantenentscheidung/Gesamtergebnis

Die Planfeststellungsbehörde war bei der Variantenprüfung – entgegen im Planfeststellungsverfahren geäußelter gegenteiliger Annahmen durch Verfahrensbeteiligte – nicht verpflichtet, die Variantenentscheidung bis zuletzt offen zu halten und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen und darüber hinaus weitere im Lauf der Planung angesprochene Varianten und Überlegungen zum Gegenstand der Planung zu machen.

Die Planfeststellungsbehörde ist vielmehr befugt, eine Alternative, die ihr auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden, insbesondere dann, wenn sie ihr nicht als überwiegend vorzugswürdig hätte erscheinen müssen. Stellt sich heraus, dass die von ihr verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre, ist dies unschädlich, da nur eindeutig vorzugswürdigere Varianten geeignet wären, die zur Planfeststellung eingereichte Lösung zu ersetzen. Dass dies nicht der Fall ist, wurde bereits in den vorausgehenden Ausführungen hergeleitet.

Vor diesem Hintergrund und unter Würdigung aller durch die Trassenwahl ausgelösten Betroffenheiten ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass bei der planfestge-

stellten Trassierung trotz einzelner starker Eingriffe in private Belange ein Kompromiss gefunden wurde, der öffentliche und private Belange gleichermaßen ausgewogen berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde geht dabei zwar davon aus, dass die einzelnen untersuchten Varianten jeweils Vorteile, aber auch Nachteile mit sich bringen. In der Gesamtschau sämtlicher betrachteter Schutzgüter hat sich jedoch gegenüber der beantragten Variante trotz der mit ihr verbundenen Beeinträchtigungen keine augenscheinlich vorzugswürdige Alternative ergeben, die dem Vorhabenträger stattdessen zur Beplanung aufgegeben werden müsste.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Entscheidung des Vorhabenträgers für die Verwirklichung der beantragten Trassenwahl.

IV Umweltverträglichkeitsprüfung/Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles

Gemäß § 28 Satz 2 PBefG bestimmen sich Erforderlichkeit und Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des UVPG in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I, S. 94) zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2053).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger Teil des jeweiligen verwaltungsbehördlichen Verfahrens, hier des Planfeststellungsverfahrens. Sie umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

Zweck der UVP ist es sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass ihr Ergebnis so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird (§ 1 UVPG).

Das Vorhaben unterfällt als Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG. Es ist daher für das Bauvorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3 c) UVPG vorzunehmen. Danach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG genannten Kriterien (Merkmale des Vorhabens, Standort des Vorhabens, Merkmale der möglichen Auswirkungen) erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die Kriterien der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles sind Merkmale des Vorhabens (Anlage 2 Nr. 1 zum UVPG), der Standort des Vorhabens (Anlage 2 Nr. 2 zum UVPG) und die Merkmale der möglichen Auswirkungen (Anlage 2 Nr. 3 zum UVPG).

Aus den nachfolgenden Gründen hat die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergeben, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist:

1. Merkmale des Vorhabens, Anlage 2 Nr. 1 zum UVPG

Gemäß Anlage 2 Nr. 1 zum UVPG sind die Merkmale eines Vorhabens insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:

- 1.1 Größe des Vorhabens,
- 1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft,

- 1.3 Abfallerzeugung,
- 1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen,
- 1.5 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien.

Zu 1.1 (Größe des Vorhabens):

Im Gegensatz zu anderen Projekttypen (bspw. einzelnen Straßenbauvorhaben und Elektrofreileitungen) ist für Straßenbahnvorhaben kein Prüfwert hinsichtlich Größe und Leistung vorgegeben, ab welchem eine UVP-Pflicht kraft Gesetzes angenommen wird.

Die Straßenbahntrasse ist ca. 2.500 m lang. Die Gleislängen betragen ca. 50 m in der Bernsdorfer Straße, ca. 240 m in der Turnstraße, ca. 1.100 m in der Reichenhainer Straße und ca. 1.050 m im Bebauungsplan-Gebiet „Technopark-Süd“ (inklusive ca. 100 m im Randbereich einer Kleingartenanlage). Verglichen mit den Prüfwerten anderer Vorhaben, die eine UVP-Pflicht unmittelbar zur Folge haben, hat das Vorhaben einen mittelgroßen Umfang.

Zu 1.2 (Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft):

Natur und Landschaft im Planungsgebiet lassen sich folgendermaßen charakterisieren:

Das Planungsgebiet befindet sich im südlichen Stadtgebiet von Chemnitz in den Stadtteilen Altchemnitz und Bernsdorf, ca. 1,5 km vom Stadtzentrum entfernt. Der überwiegende Anteil der geplanten Streckenlänge (ca. 60%) ist in Bereichen bestehender Stadtstraßen, hauptsächlich der Reichenhainer Straße geplant. Ca. 10 % queren den Randbereich einer Kleingartenanlage und ca. 30 % eine Ackerbrache im ausgewiesenen Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“.

Das Gebiet wird im Westen und Norden durch das Gelände der Deutschen Bahn AG (Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim) begrenzt.

Die Bernsdorfer Straße bildet mit der Gleistrasse der Straßenbahnlinie 2 der CVAG die nordöstliche Grenze. Die Wartburgstraße, der städtische Friedhof Chemnitz und die Südgrenze des Bebauungsplan-Gebietes „Technopark-Süd“ bilden die südliche Grenze des Planungsgebietes.

Das Planungsgebiet wurde vom Vorhabenträger aufgrund seiner Ausprägungen in nachvollziehbarer Weise in folgende Teilräume gegliedert:

- Teilraum 1 – Stadtraum/Städtischer Bereich: Wohnungen, Verkehrsflächen, Friedhof, Kleingartenanlagen, Garagenanlagen, Ruderalflur;
- Teilraum 2 – Stadtnaher Freiraum: Ackerbrache, Brache der Aufschüttung und Abgrabung, Ruderalfluren, Laubmischwald, Gehölzbestände; ca. 10 ha Aufforstung;
- Teilraum 3 – Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG, Gewerbegebiet, Fernwärmestation der „eins energie in Sachsen“, wenige Kleingärten.

Nutzung und Gestaltung von Wasser:

Im Planungsgebiet und dessen planungsrelevanten Umfeld befinden sich keine Fließ- oder Stillgewässer. Lediglich gering dimensionierte Sickergräben der vorgenannten Ackerbrache und der Erschließungsstraße im Bebauungsplan-Gebiet sind vorhanden, werden aber durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Es bestehen auch keine Wassergewinnungsanlagen oder Trinkwasserschutzgebiete.

Die entwässerungstechnische Berechnung der Planung sieht vor, das auf den geplanten Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser komplett über Mischwasserkanäle abzuführen. Im Bereich der überwiegend als Rasengleis geplanten Trasse erfolgt eine Versickerung der Niederschläge. Es ist keine Regenwasserrückhaltung geplant.

Nutzung und Gestaltung von Boden:

In der Reichenhainer Straße wird der begrünte und mit einer Baumallee bestandene Mittelstreifen für den Bau der Straßenbahntrasse als Rasengleis genutzt und so Bodenpotenziale beeinträchtigt. Im weiteren Verlauf werden Flächen im Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“ (Randfläche einer Kleingartenanlage sowie Ackerbrache) beansprucht. Insgesamt werden ca. 2,5 ha Bodenflächen durch Teil- und Vollversiegelung erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der städtischen bzw. stadtnahen Lage des Vorhabens sind im Übrigen überwiegend bereits erheblich vorbelastete Bodenflächen mit geringen oder mittleren Leistungspotenzialen für den Naturhaushalt betroffen.

Nutzung und Gestaltung von Natur und Landschaft:

Die für das Vorhaben beanspruchten Flächen befinden sich im Stadtgebiet oder in der Stadtrandlage. Sie sind vollständig anthropogen überformt. Somit sind durch das Vorhaben ausschließlich vorbelastete Flächen bzw. keine Flächen mit Natur- und Landschaftspotenzialen betroffen.

Das Vorhaben hat zwar die Fällung von 186 Straßenbäumen zur Folge. Davon betroffen ist vor allem die Platanenallee im begrünten Mittelstreifen der Reichenhainer Straße. Deren Pflanzung erfolgte ausweislich des Baumkatasters der Stadt Chemnitz überwiegend ca. 1984 und hat keinen Schutzstatus nach BNatSchG oder SächsNatSchG. Die Baumfällungen werden durch 417 Baumpflanzungen kompensiert. Davon sind 203 zur Anlage einer Allee in der Reichenhainer Straße vorgesehen. Im Bereich des Bebauungsplangebietes „Technopark-Süd“ sind weitere 187 Baumersatzpflanzungen geplant. Als Kompensationsbedarf wurden im Übrigen 232 Bäume (davon 158 für die Allee) von der Stadt Chemnitz auf der Grundlage der Chemnitzer Baumschutzsatzung gefordert.

Zwischenergebnis zu Merkmal 1.2:

Das Vorhaben ist durch Nutzung vorbelasteter Flächen im Stadt- bzw. Stadtrandgebiet sowie anthropogen vorbelasteter Ackerbrachen mit naturnahen Bodenformen gekennzeichnet. Die große Zahl der Baumfällungen (186) wird mit 417 Ersatzpflanzungen über das geforderte Maß von 232 Bäumen hinaus kompensiert.

Zu 1.3 (Abfallerzeugung):

Für das Vorhaben wird keine Abfallerzeugung prognostiziert, die eine UVP-Pflicht auslösen würde. Die geplante Straßenbahnstrecke verursacht keine relevanten anlage- oder betriebsbedingten Abfälle. Der während des Baus anfallende Abfall ist Gegenstand eines Entsorgungskonzepts; auf die Nebenbestimmung A III 2.1 wird ausdrücklich verwiesen.

Zu 1.4 (Umweltverschmutzung und Belästigungen):

Kfz-Lärm:

Die Reichenhainer Straße zählt zu den sehr stark belasteten Straßen in Chemnitz. Sie ist aus diesem Grund abschnittsweise im Lärmaktionsplan der Stadt Chemnitz aufgeführt. Die Reichenhainer Straße weist eine Querschnittsbelastung von (abschnittsweise) 7.200 bis 15.500 Fahrzeugen am Tag (DTV, Kfz/24h) im Bestand auf (Stand der Vorplanung: ca. 6.000 bis 10.000 Kfz/Tag). Mit der geplanten Verlängerung der Fraunhoferstraße (Vorhaben der Stadt Chemnitz) erfolgt eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs von der Reichenhainer Straße,

so dass die Verkehrsprognose (2020) für diese nur noch ca. 4.000 bis 7.000 Kfz/Tag beträgt (Stand der Vorplanung: 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag) und damit eine deutliche Entlastung eintritt. Daher wird eingeschätzt, dass die künftige Kfz-Lärmbelastung sich deutlich reduziert bzw. keine eigenständig zu bewertenden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV verursacht.

Straßenbahn-Lärm:

Für die geplante Straßenbahntrasse besteht das sog. Betriebskonzept 3+6. Im Betriebskonzept sind insgesamt 130 Fahrten pro Tag und Richtung geplant. Im Tagesverkehr bilden sechs Bahnen der CVAG pro Stunde und Richtung den 10-Minuten-Grundtakt. Dazu kommen drei Fahrten des Chemnitzer Modells, die sich aus der Überlappung der KBS 516, 520 und 525 (alle jeweils im 60-Minuten-Takt) ergeben. Das Betriebskonzept sieht folgende Taktung vor:

04:45 Uhr bis 5:55 Uhr: vier Fahrten CityLink, eine Fahrt CVAG,

06:05 Uhr bis 21:45 Uhr: 74 Fahrten CVAG, 48 Fahrten CityLink,

22:15 Uhr bis 23:15 Uhr: drei Fahrten CityLink

Die Zeitfenster orientieren sich an den Begegnungen an der Zentralhaltestelle. Die Angaben beziehen sich auf eine Richtung, d. h. es kommt die doppelte Anzahl an Fahrten auf der geplanten Strecke zustande.

Für die vorab erstellte Lärmprognose wurden zwei Varianten gerechnet. Da es sich bei den Gleisen nicht um eine klassische feste Fahrbahn handelt, wurde der entsprechende Zuschlag für die Fahrbahn einmal mit 5 dB(A) berücksichtigt und einmal auf 2 dB(A) reduziert. In beiden betrachteten Fällen ist nur das Wohngebäude Turnstraße 37 betroffen. An diesem beträgt der Beurteilungspegel nachts maximal 54 dB(A) gerundet bei einem maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete (§ 2 Nr. 2 16. BImSchV) und tags maximal 62 dB(A) gerundet bei einem maßgeblichen Immissionsgrenzwert von 59 dB(A). Der prognostizierten Betroffenheit an diesem Gebäude kann durch geeignete passive Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden, so dass letztendlich eine verhältnismäßig geringe zusätzliche Lärmbelastung zu verzeichnen ist.

Im Bereich der Reichenhainer Straße sowie im künftigen Campusbereich ist die Trasse als Rasengleis mit positiven Wirkungen für die Umwelt und die von dem Straßenbahnbetrieb ausgehenden Lärmemissionen geplant. Hier befindet sich das Gleis in der Straßenmittellage bzw. im gebührenden Abstand zu den Wohngebäuden und anderer Bebauung. Für diese Bereiche wird in der Lärmprognose (siehe die Ausführungen unter A V 4.1 sowie die Planunterlagen 17.1) keine Grenzwertüberschreitung festgestellt. Auch Summenpegelbelastungen mit dem Verkehrslärm (vgl. die Ausführungen unter A V 4.2) und Lärmbelastungen durch die Bauausführung (siehe die Ausführungen unter A V 4.3) lösen keine Schutzanordnungen aus, da keine maßgeblichen Grenz- bzw. Richtwertüberschreitungen festgestellt werden können.

Luftschadstoffe:

Die o. g. Verkehrsprognose zeigt eine deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Reichenhainer Straße. Daraus schlussfolgernd ist eine deutliche Reduzierung der Luftschadstoffbelastung zu prognostizieren. Der geplante Straßenbahnbetrieb wird im Vergleich zum bisherigen Kfz-Verkehr keine erhebliche Schadstoffbelastung verursachen.

Erschütterung:

In den zum Vorhaben vorliegenden Erschütterungsprognosen wird entsprechend den zugrunde liegenden Verkehrszahlen eine geringe Überschreitung der Anhaltswerte der DIN

4150 Teil 2 in der nahe stehenden Wohnbebauung der Turnstraße festgestellt. Es wurde empfohlen, die Geschwindigkeit der Straßenbahn in der Turnstraße auf 40 km/h zu beschränken. Der Vorhabenträger sieht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor. Die Werte des sekundären Luftschallpegels können eingehalten werden, sodass darüber hinaus keine Maßnahmen zum Erschütterungsschutz notwendig werden.

In der Reichenhainer Straße ist aufgrund der in der Straßenmitte geplanten Gleisanlage und dem damit deutlichen Abstand zu den Wohngebäuden keine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 festzustellen.

Sekundärer Luftschall:

Die Berechnungen des sekundären Luftschallpegels für den Prognosezustand zeigen keine Überschreitung der relevanten Richtwerte. Besondere Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Elektromagnetische Verträglichkeit:

Die elektromagnetische Verträglichkeit bezeichnet die Wirkung von elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern auf Umwelt und Menschen (EMVU), auch Elektromog genannt, und die technische Beeinflussung der elektrischen und elektronischen Geräte untereinander (EMV).

Die Straßenbahntrasse wird mit 750 V Gleichstrom betrieben. Die entstehenden Magnetfelder werden in einem EMV-Gutachten ermittelt und anhand der EMV-Norm der 26. BImSchV bewertet.

Auf Grund der niedrigen Fahrdrabtspannungen treten in unmittelbarer Nähe der Nahverkehrsstrecken erfahrungsgemäß nur sehr geringe elektrische Feldstärken auf, die höchstens Auswirkungen auf sehr sensible elektronische Geräte (Messgeräte der TU Chemnitz o. ä.) im Nahbereich haben können, die durch Schutzmaßnahmen behoben werden können. Für Mensch und Umwelt sind sie unschädlich.

Stärkere elektrische Felder sind nur an den Transformatoren der beiden Gleichrichterunterwerke zu erwarten. Diese sind im Bereich der Gleisschleife Technopark und am Abzweig in die Turnstraße geplant. Auch hier werden die entstehenden Magnetfelder ermittelt und anhand der Grenzwerte der 26. BImSchV bewertet. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind auch hier nicht zu erwarten.

Belästigungen allgemein:

Laut Verkehrsentwicklungsplan 2015 der Stadt Chemnitz wird die Reichenhainer Straße mit Fertigstellung der Fraunhoferstraße ins Erschließungsstraßennetz zurückgestuft. Die Verkehrsbelastung wird im betroffenen Abschnitt in etwa um die Hälfte des gegenwärtigen Verkehrs reduziert. Die Reichenhainer Straße soll künftig zwischen Turnstraße und Wartburgstraße dem Anlieger-, Fußgänger- und Radverkehr vorbehalten bleiben. Mit diesem Konzept wird eine deutliche Aufwertung des Stadtgebiets erreicht.

Zwischenergebnis zu Merkmal 1.4:

Mit dem Vorhaben ist keine wesentliche Umweltverschmutzung verbunden. Die mit ihm eingehenden Belästigungen, insbesondere durch Immissionen können entweder durch in geringem Umfang erforderliche Schutzanordnungen ausgeglichen werden (betrifft lediglich das Anwesen Turnstraße 37) oder sind hinzunehmen, da sie unter gesetzlich geregelten Schwellenwerten liegen.

Zu 1.5 (Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien):

Die geplanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Vorhabenwirkungen berücksichtigen die aktuellen umwelt- und verkehrstechnischen Sicherheitsstandards. Das Straßenbahnvorhaben beinhaltet keine Risikofaktoren hinsichtlich der verwendeten Stoffe und Technologien.

Im Ergebnis werden daher keine Unfallrisiken prognostiziert.

Zwischenergebnis zu den Merkmalen des Vorhabens:

Aus den Merkmalen des Vorhabens (Nr. 1 der Anlage 2 zum UVPG) kann in ihrer Zusammenschau (noch) keine UVP-Pflicht abgeleitet werden.

2. Standort des Vorhabens, Anlage 2 Nr. 2 zum UVPG

Bezüglich des Standorts des Vorhabens ist nach Anlage 2 Nr. 2 zum UVPG die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen. Dabei ist zwischen Nutzungskriterien (Anlage 2 Nr. 2.1 zum UVPG), Qualitätskriterien (Anlage 2 Nr. 2.2 zum UVPG) und Schutzkriterien (Anlage 2 Nr. 2.3 zum UVPG) zu differenzieren.

Nutzungskriterien:

Die Nutzungskriterien (Nr. 2.1 der Anlage 2 zum UVPG) sehen die Berücksichtigung der bestehenden Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung vor. Dabei ist zu fragen, ob in der Umgebung andere Anlagen mit Auswirkungen auf den Standort des Vorhabens bekannt sind, welche diesbezüglichen oder sonstigen Vorbelastungen bekannt oder zu besorgen sind und ob kumulative Wirkungen nach Art und Intensität möglich sind.

Ausgehend von Merkmal Nr. 1.2 der Anlage 2 zum UVPG (Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft) werden die bereits dort definierten drei Teilräume hinsichtlich ihrer Nutzungen in Bezug auf die Nutzungskriterien in Merkmal Nr. 2.1 detailliert betrachtet.

Der Teilraum 1 wird im Wesentlichen durch die Hauptverkehrsstraßen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße sowie die dort vorherrschende Blockrandbebauung (v. a. Wohngebäude, Gebäude der TU Chemnitz und des Fraunhofer Instituts) bestimmt. Darüber hinaus besteht eine platzartige Bebauung (Stadlerplatz). Die Bebauung im Teilraum 1 zeigt verschiedene Baustile und Gebäudehöhen, aber auch Baulücken.

Die Reichenhainer Straße ist mit einer Allee bestanden (überwiegend 1984 gepflanzte Platanen laut Baumkataster Chemnitz). Davor bestand eine Bepflanzung mit Linden, von denen ca. 25 Exemplare der Krim-Linde und der Winter-Linde aus den Jahren 1960 und 1961 neben den Platanen noch vorhanden sind. Bis 1960 blieb der Mittelstreifen der Reichenhainer Straße unbepflanzte, da er als Freihaltetrasse für eine seit 1929 geplante Straßenbahntrasse vorgesehen war. Die Straßengestaltung durch die Allee und die begrünten, begehbaren Mittelstreifen besteht in ihren Grundzügen seit etwa 100 Jahren (mit Ausnahmen der Freihaltphase). Im Baumgutachten vom 20. Dezember 2012 wurde dem Platanenbestand attestiert, dass „die standörtlichen Verhältnisse an der Reichenhainer Straße in Chemnitz sogar für das Wachstum der eher anspruchslosen Baumart Platane sehr ungünstig sind“.

Das Freiflächengrün besitzt im Campus eine mittlere Wertigkeit. Die vorgenannte Allee prägt das Stadtbild des Teilraumes 1 und weist einen hohen Gestaltungswert auf. Die übrigen Frei- oder Grünflächen sind ohne Gestaltungswert.

Der urbane Teilraum 1 besitzt im Ergebnis im Vergleich zu anderen Chemnitzer Stadträumen eine mittlere Stadtbildqualität und verfügt über geringe erholungsrelevante Funktionen. Eine Kleingartenanlage sowie der städtische Friedhof, mit wertvollen Altbaum- und Gehölzbeständen, haben eine mittlere bis hohe Erholungsfunktion.

Der Teilraum 2 besteht überwiegend aus einer relativ großflächigen Ackerbrache, welche eine städtische Freifläche mit raumwirksamen Gehölzstrukturen einschließlich einer ca. 10 ha großen Aufforstung eines kleinflächigen Laubmischwaldes) darstellt. Die Ackerbrache wird durch eine Straße, die die Brücke über die Eisenbahnstrecke Chemnitz-Thalheim mit der Reichenhainer Straße verbindet, sowie durch eine Fernwärmeleitung gequert. Das Landschafts- bzw. Stadtbild hat eine mittlere Wertigkeit. Die stadtnahe Freifläche dient einer allgemeinen Erholungsnutzung mit einer mittleren Wertigkeit.

Der Teilraum 3 besteht aus Bahnanlagen der DB AG, dem Grundstück der Fernwärme-Station der „eins energie in Sachsen“ sowie einem Gewerbegebiet mit großflächig versiegelten Stellplätzen. Es bestehen nachrangige Stadtbildqualitäten. Erholungsrelevante Flächennutzungen bestehen nur in Form eines schmalen Streifens mit Kleingärten östlich der DB-Anlagen mit mittlerer Wertstufe.

Neben den vorgenannten drei Teilflächen sind im Untersuchungsraum auch Altlastenverdachtsflächen gegeben, so auf den Flurstücken 1945/22 und 1945/23 in der Turnstraße/Ecke Bernsdorfer Straße. Weitere Altlastenverdachtsflächen gemäß Umweltbericht Stadt Chemnitz aus dem Jahre 2007 existieren im Bereich der Turnstraße und Reichenhainer Straße zwischen Ebertstraße und Rosenbergstraße sowie nordwestlich der nördlichen Ackerbrache in Teilfläche 3.

Weitere Planungen im Umfeld des Straßenbahnvorhabens sind das Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“, die bauliche Erweiterung des bestehenden Campus, die Ansiedlung von Forschungsunternehmen, die Verlängerung der Fraunhoferstraße und der Neubau RailPort im Bereich Bahnhof Chemnitz-Süd/Fraunhoferstraße.

Die raumbestimmenden Planungen Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“ und „Verlängerung der Fraunhoferstraße“ bewirken eine nahezu vollständige bau-, anlage- und betriebsbedingte Inanspruchnahme des Stadtrandbereichs (v. a. Ackerbrache, Kleingärten), der von einem Teilabschnitt der geplanten Straßenbahntrasse gequert werden soll. Die dabei zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen sind im Verhältnis des geplanten Straßenbahnvorhabens als deutlich stärker zu prognostizieren, so dass umgekehrt vom Straßenbahnvorhaben keine kumulativen Wirkungen zu erwarten sind.

Zwischenergebnis zu den Nutzungskriterien:

Das Vorhaben befindet sich im Stadt- und Stadtrandgebiet. Es bestehen vielfältige Nutzungen mit Auswirkungen auf den Vorhabenstandort (Stadtstraßen, Campus, Gewerbegebiet, Gleisanlagen der DB-AG). Die genannten Nutzungen stellen Vorbelastungen dar. Kumulative Wirkungen gehen von den Planungen zum Bebauungsplangebiet „Technopark-Süd“ und der „Verlängerung der Fraunhofer Straße“ untereinander aus, während das Straßenbahnvorhaben darauf keine kumulativen Auswirkungen hat.

Qualitätskriterien:

Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur (Tiere und Pflanzen) und Landschaft (Landschaftsbild und Landschaftsraum) des Gebietes bilden die Qualitätskriterien nach Nr. 2.2 der Anlage 2 zum UVPG).

Wasser:

Für die Wasserbeschaffenheit sind insbesondere Gewässergüte (v. a. beim Grundwasser), Stoffhaushalt, hygienischer Zustand und planktische Biozönose, Hydraulik, Hydrologie/Hydrogeologie, Morphologie und Beschaffenheit der Gewässersedimente zu betrachten.

Im Untersuchungsraum bestehen keine Trinkwasserschutzgebiete, Wassergewinnungsanlagen bzw. wasserrechtlich geschützten Bereiche. Die Trinkwassergewinnung für Chemnitz erfolgt ausschließlich aus dem überregionalen Fernwasserverbundsystem.

Oberflächengewässer: Es bestehen nur wenige Entwässerungsgräben der Ackerbrache und der Straße im Teilraum 2. Diese sind nur temporär wasserführend und haben keinen Anschluss an andere Gewässer, d. h. keine natürliche Vorflut. Die Entwässerung der versiegelten Flächen erfolgt vielmehr über das Kanalisationsnetz.

Grundwasser: Gemäß Baugrunduntersuchung liegt der Grundwasseranschnitt bei > 3 m.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bestehen im Teilraum 1 (Stadtgebiet) keine bzw. geringe Versickerungsmöglichkeiten, so dass eine geringe bis nachrangige Grundwasserneubildungsrate gegeben ist. Die Grundwasserempfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag wird als mittel eingeschätzt.

Im Teilraum 2 (Ackerbrache, Aufforstung) besteht eine mittlere Grundwasserneubildungsrate sowie eine mittlere bis geringe Grundwasserempfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag aufgrund bindiger und mittelstarker bis starker Grundwasserdeckschichten (> 3 m), mit schwacher bis sehr schwacher Wasserdurchlässigkeit.

Im Teilraum 3 wurden keine Baugrunduntersuchung/Bohrungen durchgeführt. Unter Annahme ähnlicher Verhältnisse wie in den Teilräumen 1 und 2 wird auch im Teilraum 3 von einer geringen bis sehr geringen Grundwasserneubildungsrate und einer mittleren bis geringen Grundwasserempfindlichkeit gegenüber Schadstoffeintrag ausgegangen.

Für das Grundwasser bestehen Vorbelastungen durch Immissionen städtischer, gewerblicher, industrieller und landwirtschaftlicher Flächennutzungen sowie der Verkehrsanlagen (Straßen, Schienen).

Boden:

Hinsichtlich des Bodens sind die Leistungsfähigkeit der natürlichen Bodenfunktionen und der Archivfunktion des Bodens, die Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion sowie die stoffliche Belastung der Böden näher zu untersuchen.

Der Teilraum 1 (Stadtraum, v. a. Reichenhainer Straße) sowie der Teilraum 3 (Bahnanlage DB AG, Fernwärme-Station der „eins energie in Sachsen“, Gewerbegebiet, wenige Kleingärten) weisen im Bereich der geplanten Straßenbahntrasse anthropogen (vorbelastete) Bodenformen auf.

Der Teilraum 2 (Ackerbrache – stadtnaher Freiraum einschließlich ca. 10 ha Aufforstung) weist naturnahe Bodenformen mit anthropogenen Nutzungen bzw. Vorbelastungen auf.

Die mechanische/physiko-chemische Filterkapazität des Bodens stellt sich für die einzelnen Teilräume folgendermaßen dar:

Teilraum 1 besteht überwiegend aus versiegelten und verdichteten Bodenflächen (einschließlich Auffüllungen) mit nachrangiger Bodenfilterfunktion. Daher besteht hier eine geringe Empfindlichkeit bei Schadstoffeintrag.

Im Teilraum 2 ist die vorherrschende Bodenart mitteltoniger Schluff bis schluffiger Lehm mit sehr schwacher Wasserdurchlässigkeit und großem Grundwasserflurabstands (> 3 m). Die-

ser Boden verfügt über eine hohe bis sehr hohe Filtereigenschaft, allerdings nur solange die Böden unversiegelt sind. Versiegelte und verdichtete Böden haben auch bei diesen Bodenarten nachrangige Filtereigenschaften, sind aber im Teilraum 2 selten.

Im Bereich der Kleingartenanlage ist als Bodenart mittel-toniger Schluff bis schluffiger Lehm anzutreffen, der aufgrund des Kies- u. Sandanteils (vgl. Baugrunduntersuchung von 2013) und des hohen Grundwasserflurabstands (> 3 m) mit mittlerer Bodenfilterfunktion anzusetzen ist.

Im Teilraum 2 besteht eine mittlere Empfindlichkeit bei Schadstoffeintrag.

Die vorherrschende Bodenart im Teilraum 3 sind Lehmschluff und Tonschluff. Da diese im Teilraum 3 nicht mehr oder im unbedeutenden Umfang existieren besteht eine nur nachrangige Bodenfilterkapazität mit geringer Empfindlichkeit bei Schadstoffeintrag.

Biotische Lebensraumfunktion des Bodens:

Im Teilraum 1 ist nur noch eine nachrangige biotische Lebensraumfunktion des Bodens aufgrund der fast flächendeckenden Bebauung, Versiegelung und Verdichtung gegeben, so dass eine geringe Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Beeinträchtigungen festzustellen ist.

Der Teilraum 2 ist durch mittlere biotische Lebensraumfunktionen gekennzeichnet. Bei Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 09/06 „Technopark-Süd“ wird der überwiegende Flächenanteil versiegelt oder überformt und damit die biotische Lebensraumfunktion erheblich eingeschränkt. Die biotische Lebensraumfunktion des Bodens ist dann mit nachrangig zu bewerten. Es besteht eine mittlere bis geringe Empfindlichkeit gegenüber weiterer Bodenbeeinträchtigungen.

Für den Teilraum 3 besteht aufgrund fast ausschließlich anthropogener Bodenformen nur noch nachrangige biotische Lebensraumfunktion. Die wenigen gehölzbestandenen Flächen weisen geringe biotische Funktionen auf. Es besteht eine geringe Empfindlichkeit gegenüber weiteren Bodenbeeinträchtigungen.

Vorbelastungen des Bodens:

- Voll-, Teilversiegelung, Verdichtung, Nutzung für Verkehrsflächen und Bauungen (alle Teilräume),
- Landwirtschaftliche Nutzung, Kleingartennutzung (Teilraum 2),
- Altlastenverdacht in Bereichen der Flurstücke 1945/22 u. 1945/23 in der Turnstraße/Ecke Bernsdorfer Straße,
- Altlastenverdachtsflächen gem. Umweltbericht der Stadt Chemnitz von 2007.

Für alle Teilräume wurden darüber hinaus geringe bis nachrangige Bodenarchivfunktionen und eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Bodenerosion festgestellt.

Natur und Landschaft:

Im Planungsgebiet wurden in allen drei Teilräumen eine Reihe von auf der „Kartieranleitung – Aktualisierung der Biotopkartierung in Sachsen“ (15. August 2010) basierende Biotop- und Nutzungstypen festgestellt und bewertet. Diese sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.0) enthalten. Biotoptypen sind abstrahierte Typen gleichartiger oder ähnlicher Biotope im Sinne von Landschaftsbestandteilen und werden mit landesweit einheitlichen Typennummern versehen. Die Biotoptypen dienen vor allem der Be-

beschreibung der Landschaft und ihrer Bestandteile im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (hier insbesondere des UVPG, des BNatSchG und des SächsNatSchG), namentlich im Rahmen des Biotopschutzes und zur Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Hervorzuheben sind dabei folgende Biotoptypen:

63300005 - Allee, eine Laubbaumart, an sonstiger Straße

Dieser Biotoptyp beinhaltet Abschnitte der Platanenallee sowie der Lindenallee mittig der Reichenhainer Straße. Die Allee (mit Bäumen von 1960, 1961 und 1984) ist nicht vielfältig und weist keine Schichten auf. Festzustellen ist eine einseitige Wurzelfehlentwicklung durch verdichteten Straßenuntergrund.

63300035 – Allee, eine Laubbaumart, lückig, an sonstiger Straße

Bei diesem Biotoptyp handelt es sich im Abschnitt der Platanenallee Reichenhainer Straße zwischen Dittesstraße und Rosenbergstraße sowie bei der Lindenallee südlich der Wartburgstraße und mittig der Reichenhainer Straße. Die Allee ist nicht vielfältig und weist keine Schichten auf. Die Platanenallee von 1984 ist gekennzeichnet durch eine einseitige Wurzelfehlentwicklung durch verdichteten Straßenuntergrund und eine einseitige Kronenentwicklung. Sie befindet sich teils in der Reife-, teils in der Degenerationsphase. An einzelnen Bäumen ist eine Schleppenbildung festzustellen, d. h. die unteren Zweige berühren den Boden und entwickeln eigene Wurzeln.

63400035 - Allee, mehrere Laubbaumarten, lückig, an sonstiger Straße

Der Biotoptyp ist ein Abschnitt der Linden- und Eichenallee Reichenhainer Straße/südl. Rosenbergstraße, der aufgrund weniger Baumarten nicht vielfältig ist.

Im Planungsgebiet kommen keine seltenen oder geschützten Biotoptypen vor. Hervorzuheben sind die faunistisch höherwertigen Potenziale der waldartigen Gehölzfläche am südlichen Rand des Planungsgebiets sowie des mit Altbäumen bestandenen städtischen Friedhofs. Die Waldfläche ist laut Waldfunktionenkarte als „Wald mit besonderer regionaler Klimaschutzfunktion“ ausgewiesen.

Die Allee wird von der Baumschutzsatzung geschützt (Satzung zum Schutz des Baumbestandes im Gebiet der Stadt Chemnitz vom 9. November 1994) und hat keinen Schutzstatus nach dem BNatSchG oder dem SächsNatSchG.

Sämtliche Biotopstrukturen zeichnen sich durch relativ geringe Flächengrößen und hohe Störungsintensitäten aus (Verkehr, Gewerbe, Wohnen). Das Planungsgebiet ist ungeeignet für eine nachhaltige Entwicklung der Fauna und Flora.

Tiere und Pflanzen/Artenschutz:

Aufgrund der überwiegend städtischen Lage oder städtischen Randlage bestehen keine oder geringe Potentiale für das Vorkommen seltener oder geschützter Tier- und Pflanzenarten im Planungsraum. Für das Vorhaben wurde ein Artenschutzfachbeitrag erstellt (Unterlage 19.2).

Im Fachbeitrag Artenschutz wurde festgestellt, dass das Vorhaben keine Verletzung des Tötungsverbotes gegenüber Vögeln verursacht. Durch die vorgesehene Bauzeitenregelung und die Baufeldfreimachung außerhalb der gesetzlich geschützten Brutsaison wird die Erhöhung des Tötungsrisikos durch die Baumaßnahme vermieden.

Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos durch Kollisionen mit Fahrzeugen ist auf dem neuen Trassenabschnitt zwischen Reichenhainer Straße und der Bahnstrecke wegen der relativ geringen Verkehrsdichte, der geringen Geschwindigkeiten auf die-

ser Strecke und weil es keine Anhaltspunkte für eine besonders hohe Dichte querender Vögel (im Sinne einer Flugschneise) in diesem Bereich gibt, unwahrscheinlich. Auf der Reichenhainer Straße wird nach dem Umbau eine insgesamt geringere Verkehrsdichte prognostiziert, so dass auch hier das Tötungs- und Verletzungsrisiko eher sinken wird. Durch das Vorhaben kommt es somit nicht zu einer Verletzung des Tötungsverbotes bezüglich der Vögel.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch den Lärm der Reichenhainer Straße und die Bahnstrecke sind störungsbedingte Beeinträchtigungen für Brutreviere von 15 Vogelarten zu prognostizieren. Diese Habitatsentwertungen sind ausweislich der im Fachbeitrag Artenschutz in Unterlage 19.2 angestellten Untersuchungen als unerheblich einzuschätzen, da sich für diese Arten dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht verschlechtert.

Zwei Baumfällungen bewirken Verluste für nachgewiesene langjährige Fortpflanzungsstätten der Ringeltaube und Elster (je ein Nest) und damit einen Verstoß gegen das Beseitigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Außerdem gehen zwei auf der Trasse liegende Reviere des Zilpzalp und ein Revier des Fitis anlagebedingt verloren. Für die betroffenen Vogelarten wurde im Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.2) keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population attestiert, da Auswirkungen auf nur 0,2 % der Population prognostiziert werden. Durch die vorgesehenen Baumersatzpflanzungen kann mittelfristig im Übrigen ein entsprechender Habitatersatz erlangt werden.

Durch das Vorhaben ist mit keiner Erhöhung des Tötungs- oder Verletzungsrisikos für Fledermäuse im Vergleich zum allgemeinen Lebensrisiko in der Kulturlandschaft zu rechnen, da die Trasse keine bedeutenden und stark frequentierten Flugkorridore dieser Tiere schneidet. Ein Entzug des Jagdhabitats von Fledermäusen ist durch die Entfernung von Gehölzbeständen und die Überbauung von Flächen zwar zu erwarten, betrifft jedoch keine qualitativ herausragenden und für die lokale Population essentiellen Flächen. Aus diesem Grund sind keine erheblichen Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen dieser Arten aus diesen Projektwirkungen abzuleiten.

Für den Nachtkerzenschwärmer ist die baubedingte Verletzung des Tötungsverbots von Eiern und Raupen durch eine Ausführung der Erdarbeiten auf der Ackerbrache im Zeitraum September bis März vermeidbar. Durch den Einsatz einer insektengerechten Anlagenbeleuchtung kann auch eine Störung und Tötung der Nachtfalter durch Lichtquellen vermieden werden. Das Vorhaben Chemnitzer Modell, Stufe 2 ist aber in Zusammenschau mit dem parallel geplanten Bbauungsplan-Vorhaben „Technopark Süd“ hinsichtlich seiner Auswirkungen und der in Anspruch genommenen Fläche zu betrachten. Eine Abwendung der Verletzung des Verbotes gemäß § 44 Abs. Abs. Nr. 3 BNatSchG ist nur dann möglich, wenn ein ausreichend großer Bestand der Raupenfutterpflanzen im Gebiet erhalten bleibt. Der Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.2) kommt zu dem Schluss, dass bei Berücksichtigung der angegebenen Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen (einschließlich der vorgesehenen CEF- bzw. FCS-Maßnahme 14E_{CEF}) die Verletzung des Verbotes gemäß § 44 Abs. Abs. Nr. 3 BNatSchG abgewendet werden kann. Für das Vorhaben wurde vorsorglich eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt. Auf die Ausführungen unter C V 5.3 wird verwiesen.

Der anlagebedingte Verlust potentieller Habitat-Flächen für die Knoblauchkröte beläuft sich auf ca. 2,2 ha und ist nicht mit einer Verletzung des Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verbunden, da keine herausgehobene Bedeutung dieses Landhabitats für die Art gegeben ist und eine ausreichende Habitatfläche außerhalb des Eingriffs verbleibt. Eine Zerschneidung eines bedeutenden Wanderkorridors dieser Art und weiterer Amphibien durch die Trasse ist ebenfalls nicht gegeben, so dass auch keine relevante Verletzung des Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG besteht.

Luft:

Im Plangebiet bestehen Vorbelastungen hinsichtlich der Luftqualität (insbesondere durch den Verkehr). Es bestehen keine besonderen Restriktionen (z. B. Kurgebiet).

Zwischenergebnis zu den Qualitätskriterien (2.2):

Die untersuchten Qualitätskriterien haben im Hinblick auf die Bodenbeschaffenheit, Oberflächengewässer, Grundwasser, Pflanzen und Tiere sowie die Landschaft, – unter Berücksichtigung der im LBP und im Fachbeitrag Artenschutz festgelegten Kompensationsmaßnahmen – keine Beeinträchtigungen ergeben, aus deren Vorhandensein sich durch das Vorhaben die Gefahr erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen ergeben würde, die eine UVP-Pflicht auslösen würde.

Schutzkriterien (2.3):

Die Schutzkriterien erfassen die Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung der in den Unternummern 2.3.1 bis 2.3.11 der Anlage 2 zum UVPG der genannten Gebiete nach Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes.

Welche der den Schutzkriterien zugeordneten Schutzgebiete entsprechend §§ 23, 26, 28, 29 und 32 BNatSchG im Planungsgebiet vorhanden sind, kann der „Übersichtskarte der Schutzgebiete in der Stadt Chemnitz“ der unteren Naturschutzbehörde entnommen werden. Der Link lautet:

http://www.chemnitz.de/chemnitz/media/download/stadt_chemnitz/umwelt/schutzgebiete.pdf.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Schutzkriterien, die vorliegend zu prüfen waren:

2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Im Planungsgebiet und dessen Nahbereich befinden sich keine Natura 2000-Gebiete. Die am nächsten gelegenen Gebiete sind:

- das FFH-Gebiet Zwönitztal (DE 5243-301), ca. 2,2 km entfernt,
- das SPA-Gebiet Zschopautal (DE 5244-451), ca. 17 km entfernt.

Aufgrund der genannten Entfernungen zum Planungsgebiet und fehlenden räumlich-funktionalen Verbindungen zu den Natura 2000-Gebieten, kann eine Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst.

2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst.

2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Schutzgebiete nach den Nummern 2.3.2 bis 2.3.4 sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Im Planungsgebiet sind keine Naturdenkmäler vorhanden.

2.3.6 Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Das Schutzkriterium 2.3.6 ist nicht erfüllt, da im Planungsgebiet keine geschützten Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG vorhanden sind. Die Allee in der Reichenhainer Straße fällt nicht unter diese Regelung, da sie keinen geschützten Landschaftsbestandteil darstellt (s. die o. g. Übersichtskarte der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Chemnitz).

§ 29 Abs. 3 BNatSchG stellt im Übrigen zu Alleen klar: „Vorschriften des Landesrechts über den gesetzlichen Schutz von Alleen bleiben unberührt.“ Diese Klarstellung hat ihre Berechtigung darin, dass einige Bundesländer den Schutz von Alleen in anderen Formen als jenen des gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteils bewirken, etwa im Rahmen des Biotopschutzes und eine solche abweichende Regelung nicht in Widerspruch zu § 29 BNatSchG steht (Gellermann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 29 BNatSchG Rn. 16). Der Freistaat Sachsen hat von der Möglichkeit, Alleen im SächsNatSchG eigenständig unter (Biotop)Schutz zu stellen, keinen Gebrauch gemacht.

2.3.7 Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes.

Im Planungsgebiet befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotop. Der städtische Friedhof gilt aufgrund des wertvollen Gehölzbestandes gem. der selektiven Biotopkartierung Sachsen (LfULG 1996-2002) als potentiell wertvolles Biotop, ist aber kein gesetzlich geschütztes Biotop. Die Allee in der Reichenhainer Straße stellt kein gesetzlich geschütztes Biotop dar. Allees gehören weder zu den in § 30 Abs. 2 BNatSchG noch zu den in § 21 Abs. 1 SächsNatSchG aufgeführten Biotoptypen, die gesetzlichen Biotopschutz genießen.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes.

Im Planungsgebiet und dessen Nahbereich befinden sich keine Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete.

2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.

Im Planungsgebiet befinden sich keine entsprechenden Gebietsausweisungen

2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nr. 2 des Raumordnungsgesetzes (ROG).

Eine Betroffenheit ist nicht gegeben. Vielmehr entspricht das Vorhaben § 2 Nr. 2 ROG, indem es dem Ziel der Stärkung und Entwicklung des Gesamttraums und seiner Teilräume Rechnung trägt.

2.3.11 in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.

Im Planungsgebiet befinden sich keine entsprechenden Objekt- oder Gebietsausweisungen. Die als Kultur – bzw. Baudenkmale ausgewiesenen Objekte (Städtischer Friedhof Chemnitz, Wohnanlage Wartburgstraße/Thüringer Weg/Am Wartburghof/Reichenhainer Straße, Wohnhaus Bernsdorfer Straße 88 – 98, Wohnanlage

Bernsdorfer Straße 59 – 67 und 73 – 89, Wohnanlage Reichenhainer Straße 18 – 28, Wohnhaus Reichenhainer Straße 50 – 54a, Wohnhaus Reichenhainer Straße 45 – 47, Universitätsbibliothek Reichenhainer Straße 31/33, Industriegebäude Turnstraße 27, Objekt Turnstraße 20 und das Wohnhaus Vetttersstraße 1 an der Ecke zur Turnstraße) werden durch das Vorhaben nicht beansprucht, verändert bzw. baulich beeinträchtigt. Die Allee in der Reichenhainer Straße fällt nicht unter Nummer 2.3.11.

Zwischenergebnis zu den Schutzkriterien (2.3):

Aus den Schutzkriterien folgen damit in deren Zusammenschau auch keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben.

3. Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens, Anlage 2 Nr. 3 zum UVPG

Die Merkmale der möglichen Auswirkungen eines Vorhabens nach Anlage 2 Nr. 3 zum UVPG sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist Folgendem Rechnung zu tragen:

- 3.1 dem Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung),
- 3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen,
- 3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen,
- 3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen,
- 3.5 der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind in ihrer Zusammenschau zu betrachten. Dabei können die nachteiligen Umweltauswirkungen auf der Grundlage der Merkmale des Vorhabens und des Standortes bezogen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Tiere, Pflanzen, Landschaft, Kultur- und Sachgüter sowie Mensch zusammengefasst werden. Ausgehend davon kann beurteilt werden, ob die Auswirkungen auf die Umwelt unter Verwendung der Kriterien Ausmaß, grenzüberschreitender Charakter, Schwere und Komplexität, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität erheblich sind.

Boden:

In den Teilräumen 1 und 3 wird der Ist-Zustand nicht wesentlich geändert. Der Neubau der Straßenbahnanlage erfolgt auf bestehenden Stadtstraßen auch unter Nutzung der Flächen der DB AG. Nachteilige Umweltwirkungen werden durch die Anlage als Rasengleis gemindert. Im Teilraum 2 findet eine Nettoneuversiegelung bzw. die Teilversiegelung bisher offener Böden statt, die aber anthropogen vorbelastet sind. Die benachbarte Aufforstungs- bzw. Waldfläche wird nicht in Anspruch genommen. Auch die nachteiligen Wirkungen der zumindest teilweisen Versiegelungen werden durch die Anlage als Rasengleis gemindert. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht erheblich, da der Eingriff für das Schutzgut Boden naturschutzrechtlich durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensierbar ist.

Wasser:

Für die Teilräume 1 und 3 ändert sich der Ist-Zustand nicht wesentlich, da der Neubau der Straßenbahnanlage auf bestehenden Stadtstraßen und unter Nutzung der Flächen der DB AG erfolgt. Im Teilraum 2 sind keine Gewässer vorhanden. Die Nettoneuversiegelung bzw. die Teilversiegelung verringern tendenziell die Grundwasserneubildungsrate, allerdings ohne erhebliche Wirkung. Eine Grundwassergefährdung ist nicht festzustellen. Nachteilige Wir-

kungen werden durch die durch Anlage als Rasengleis vermindert, da dadurch die Versickerung von Wasser ermöglicht wird.

Luft/Klima:

Im Teilraum 1 sind die umfangreichen Baumfällungen in der Reichenhainer Straße die markantesten Umweltauswirkungen, welche aber im Zuge des Vorhabens durch Baumpflanzungen vollständig ausgeglichen werden. Eine Minimierung der nachteiligen Wirkungen geht auch hier von der teilweisen Anlage als Rasengleis aus. Im Teilraum 2 erfolgt eine Nettoneuversiegelung bzw. die Teilversiegelung bisher offener Böden, die anthropogen vorbelastet sind bzw. keine entscheidenden klimatischen Funktionen aufweisen. Die nachteiligen Wirkungen werden durch Anlage als Rasengleis gemindert. Es erfolgt keine Inanspruchnahme der angrenzenden Aufforstungs- bzw. Waldfläche. Im Teilraum 3 erfolgt keine wesentliche Änderung des Ist-Zustandes. Für das Vorhaben werden der Flächen der DB AG genutzt.

Tiere:

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit im Teilraum 1 besteht für Vögel (Ringeltaube, Elster mit Nistplätzen, Zilpzalp und Fitis mit Revierverlust). Eine Eingriffskompensation durch Baumpflanzungen ist möglich. Im Teilraum 2 werden im Wesentlichen eine Ackerbrache und die Randfläche einer Kleingartenanlage in Anspruch genommen. Für die Nachtfalterart Nachtkerzenschwärmer kommt der Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.2) zu dem Schluss, dass bei Berücksichtigung der angegebenen Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen (einschließlich der vorgesehenen CEF- bzw. FCS-Maßnahme 14E_{CEF}) die Verletzung des Verbotes gemäß § 44 Abs. Abs. Nr. 3 BNatSchG abgewendet werden kann. Für das Vorhaben wurde vorsorglich eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt. Auf die Ausführungen unter C V 5.3 wird verwiesen. Der Teilraum 3 (Bahnanlagen der DB AG) erfährt keine wesentliche Änderung des Ist-Zustandes.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere festzustellen.

Pflanzen:

Die umfangreichen Baumfällungen in der Reichenhainer Straße stellen den größten Eingriff in die Pflanzenwelt im Teilraum 1 dar. Sie werden vollständig durch die Pflanzung neuer Bäume ausgeglichen. Die Ackerbrache im Teilraum 2 wird teilweise in Anspruch genommen, was zum Verlust wertvoller Biotope des Nachtkerzenschwärmers (Nachtfalter) bzw. Flächen mit Nachtkerzen (Futterpflanze der Raupen). Daneben werden im Teilraum 2 die Randfläche einer Kleingartenanlage in Anspruch genommen und im Teilraum 3 im Wesentlichen Bahnanlagen der DB AG; damit ist keine wesentliche Änderung des Ist-Zustandes verbunden.

Das Schutzgut Pflanzen ist nicht wesentlich beeinträchtigt, da die Baumfällungen im Eingriffsbereich naturschutzrechtlich durch Baumpflanzungen kompensiert werden. Zusätzlicher Eingriffe durch Biotopflächenverluste werden durch naturschutzfachliche Kontrollen während der Bauzeit (ökologische Baubegleitung) vermieden.

Landschaft:

Für das Schutzgut Landschaft ist keine erhebliche Beeinträchtigung festzustellen. Baumfällungen im Teilraum 1 werden im Eingriffsbereich naturschutzrechtlich durch Baumpflanzungen kompensiert. Darüber hinaus ist eine Neugestaltung der betroffenen Stadt- und Stadtrandbereiche im Zuge der Vorhabensplanung vorgesehen. Im Teilraum 2 wird nur in eine Ackerbrache und randlich in eine Kleingartenanlage eingegriffen. Im Teilraum 3 sind nur Anlagen der DB AG betroffen.

Kultur- und Sachgüter:

Das Schutzgut Kultur- und Sachgüter wird nicht beeinträchtigt, insbesondere nicht für die zum Schutzkriterium 2.3.11 aufgeführten Kultur- bzw. Baudenkmale.

Mensch:

Der Mensch wird v. a. durch die unter 1.4 der Anlage 2 zum UVPG genannten Vorhabensmerkmale (Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Elektromagnetismus) beeinflusst. Bis auf die ermittelte Überschreitung des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV im Nachtwert für ein Wohngebäude in einem allgemeinen Wohngebiet in der Turnstraße 37 (die durch passiven Schallschutz ausgeglichen wird) ist durch das Vorhaben keine Beeinträchtigung für das Schutzgut Mensch festzustellen.

4. Gesamteinschätzung

Im Ergebnis der Zusammenschau der Kriterien „Merkmale des Vorhabens“, „Standort des Vorhabens“ und „Merkmale der möglichen Auswirkungen“ der Anlage 2 zum UVPG ist festzustellen, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Eine UVP-Pflicht ist somit nach dem UVPG nicht gegeben.

Zusammenfassend entstehen mit der geplanten Straßenbahntrasse folgende Wirkungen und Betroffenheiten:

- Verlust von Straßenbäumen, d. h. den als Allee wahrgenommenen Baumreihen des begrünten Mittelstreifens der Reichenhainer Straße im Stadtgebiet (Teilraum 1).
- Dauerhafte Bodeninanspruchnahme für die Straßenbahntrasse (Nettoneuversiegelung und Teilversiegelung) im Bereich der Ackerbrache und der Kleingärten im Bauungsplangebiet „Technopark-Süd“ (Teilraum 2).
- Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV nachts für ein Wohngebäude in einem allgemeinen Wohngebiet in der Turnstraße 37 (Teilraum 1).
- Hinsichtlich der vorläufigen Erschütterungsprognose wird eine geringe Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 in der nahe stehenden Wohnbebauung der Turnstraße festgestellt. Es wird empfohlen, die Geschwindigkeit der Straßenbahn in der Turnstraße auf 40 km/h zu beschränken. Der Vorhabenträger sieht sogar eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor.
- Artenschutzrechtliche Betroffenheit für den Nachtkerzenschwärmer (Nachtfalter) und für die Vogelarten Ringeltaube und Elster (zwei Baumfällungen mit je einem Nest) und damit ein Verstoß des Beseitigungsverbots. Außerdem gehen zwei auf der Trasse liegende Vogelreviere des Zilpzalp und ein Vogelrevier des Fitis anlagebedingt verloren. Für die betroffenen Vogelarten wurde keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population attestiert. Durch Baumersatzpflanzungen kann mittelfristig einsprechender Habitatersatz für die Vögel wiedererlangt werden (Teilraum 1 und Teilraum 2). Für den Nachtkerzenschwärmer wird als FCS-Maßnahme ein Habitatsausgleich geschaffen.

Die vorgenannten Wirkungen können durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, einschließlich CEF- und FCS-Maßnahmen sowie durch passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude Turnstraße 37 vollständig kompensiert werden.

Die im Planungsgebiet bestehenden Biotopstrukturen zeigen geringe bis mittlere Wertigkeiten. Sie zeichnen sich durch relativ geringe Flächengrößen und hohe Störungsintensitäten

aus (Verkehr, Gewerbe, Wohnen). Das Planungsgebiet ist ungeeignet für eine nachhaltige Entwicklung der Fauna und Flora.

Das Vorhaben liegt außerhalb von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäischen Vogelschutzgebieten gemäß § 33 BNatSchG sowie außerhalb weiterer Schutzgebiete gemäß BNatSchG, SächsNatSchG und WHG.

Eine UVP-Pflicht nach dem SächsUVPG i. V. m. UVPG scheidet ebenfalls aus, da die Voraussetzungen der Anlage 1 des SächsUVPG nicht erfüllt sind.

Zusammenfassend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass für das Vorhaben bei Umsetzung der festgestellten Planung unter Beachtung der zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festgesetzten Nebenbestimmungen keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Dieses Zwischenergebnis wird in die abschließende Abwägung eingestellt.

V Öffentliche und private Belange

1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben steht mit den Zielen von Raumordnung und Landesplanung im Einklang.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 ROG sind die Ziele der Raumordnung von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Dies gilt insbesondere auch bei Planfeststellungen im Zusammenhang mit raumbedeutsamen Maßnahmen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen öffentlicher Stellen und Genehmigungen mit der Rechtswirkung der Planfeststellung.

Der Freistaat Sachsen hat entsprechend der Ermächtigung des § 6 ROG die Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan vom 12. Juli 2013 (LEP 2013) konkretisiert. Darüber hinaus existieren die auf der Grundlage des § 7 SächsLPIG erlassenen Regionalpläne der regionalen Planungsverbände, die als Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren beteiligt werden.

Gemäß dem Ziel Z 3.4.5 des Landesentwicklungsplanes Sachsen sind im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz die Direktverbindungen von und zur Innenstadt Chemnitz durch den Ausbau des Straßenbahn-/Stadtbahnnetzes und Teilen des Eisenbahnnetzes (Chemnitzer Modell) bedarfsgerecht weiter zu entwickeln.

Dieses Ziel wird durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben erreicht. Die Baumaßnahme soll als Bestandteil des Chemnitzer Modells – Stufe 2 „Ausbau Chemnitz-Thalheim“ den durchgängigen Stadtbahnbetrieb über die Bahnstrecke der Deutschen Bahn AG bis in die Mittel- und Unterebenen des Nahverkehrsraumes des Oberzentrums Chemnitz zu ermöglichen. Dadurch entstehen leistungsfähige und schnelle Direktverbindungen zwischen Umland und Innenstadt. Damit wird der ÖPNV in die Lage versetzt, starke Pendlerströme aufzunehmen und die Innenstadt Chemnitz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Des Weiteren wurde die Konformität der Baumaßnahme mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung von dem im Verfahren beteiligten Planungsverband Region Chemnitz bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde ist vor diesem Hintergrund der Überzeugung, dass das vorliegende Ausbauvorhaben mit den öffentlichen Belangen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung vereinbar ist.

2 Abfall, Bodenschutz und Altlasten

Bei Beachtung der im Beschlusstenor festgelegten Auflagen ist das Vorhaben mit abfallrechtlichen und –fachlichen Belangen vereinbar.

Die abfallrechtlichen Nebenbestimmungen beruhen auf den Vorschriften des KrWG. Dessen Anwendbarkeit ergibt sich aus § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG. Erdaushub ist Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 KrWG. Entsprechend der Abfallhierarchie gemäß § 6 KrWG sind Abfälle in erster Linie zu vermeiden und, soweit dies nicht möglich ist, zu verwerten.

Gemäß § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung von Abfällen ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Dies ist dann der Fall, wenn die Verwertung im Einklang mit den Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes sowie anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften erfolgt. Sie erfolgt schadlos, wenn nach Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigung und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind und insbesondere keine Schadstoffanreicherung im Wertstoffkreislauf erfolgt. Hierzu sind die anfallenden Abfälle entsprechend ihres Schadstoffgehaltes zu untersuchen. Insoweit darf auch auf die bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse des Baugrundgutachtens zurückgegriffen werden.

Bei der Verwertung der Abfälle sind je nach deren Verwendungszweck die technischen Regeln LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ – aktueller Stand (Allgemeiner Teil November 2003, TR Boden November 2004) zu beachten. Die Einhaltung dieser Richtlinie bzw. Verordnung sichert die ordnungsgemäße Verwertung der anfallenden Abfälle ab.

Sofern die Prüfung der anfallenden Abfälle auf ihren Schadstoffgehalt oder sonstige Umstände ergibt, dass für die anfallenden Abfälle weder die Möglichkeit der Vermeidung noch einer Verwertung besteht, darf eine Beseitigung gemäß §§ 15, 16 KrWG erfolgen. Über den Verbleib der Abfälle ist eine entsprechende Nachweisführung erforderlich.

Die aufgenommenen Verpflichtungen zum Schutz des Bodens vor baubetriebsbedingten Bodenverunreinigungen und Bodenbelastungen beruhen auf den Vorschriften des BBodSchG sowie des SächsABG. Gemäß § 1 des BBodSchG und § 7 Abs. 1 des SächsABG sind die Funktionen des Bodens zu sichern bzw. wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, Boden und Altlasten zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Dabei hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden, §§ 4, 7 BBodSchG. Hierfür ggf. erforderliche Maßnahmen sind insbesondere auch durch denjenigen zu ergreifen, der die tatsächliche Gewalt über das Grundstück besitzt, § 4 Abs. 2 BBodSchG.

In Umsetzung dieser gesetzlichen Regelungen wurden Nebenbestimmungen zum Schutz des Bodens in den verfügenden Teil des Beschlusses aufgenommen. Bei Beachtung dieser Regelungen ist nicht zu besorgen, dass schädliche, d. h. die Funktion des Bodens beeinträchtigende Veränderungen erfolgen, so dass auf Dauer keine Gefahren, erhebliche Nachteile bzw. erheblichen Beeinträchtigungen für Einzelne und/oder die Allgemeinheit entstehen.

Mit Grund und Boden ist sparsam und schonend umzugehen. Dementsprechend sind Boden- und Flächenbeeinträchtigungen durch die Anlage temporärer Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen gering zu halten und nicht mehr benötigte Flächen zurückzubauen. Der Boden ist als Raum und Fläche wieder so herzustellen, dass dieser seine natürlichen Bodenfunktionen entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 a bis c BBodSchG wieder wahrnehmen kann.

Die in den Tenor aufgenommene Anzeigepflicht hinsichtlich schädlicher Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 10 Abs. 2 SächsABG.

3 Denkmalschutz/Archäologie

Nach § 1 Abs. 3 SächsDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Die in den verfügenden Teil des Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen sichern ab, dass den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird. Durch die frühzeitige Benachrichtigung über den Baubeginn und die verantwortlichen Ansprechpartner vor Ort können insbesondere über die zuständigen Denkmalschutzbehörden etwa bei im Zuge der Bauarbeiten auftretenden Bodenfunden die notwendigen archäologischen Untersuchungen veranlasst und etwaige Kulturdenkmale geborgen, erfasst und wissenschaftlich erforscht werden.

Die Anzeigepflicht bezüglich des Fundes von Kulturdenkmalen beruht auf § 20 Abs. 1 und 2 SächsDSchG, die Ordnungswidrigkeitenregelung auf § 36 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 SächsDSchG.

4 Immissionsschutz

4.1 Verkehrslärm

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG).

Die gesetzlichen Bestimmungen sehen einen abgestuften Schutz der Anlieger vor Straßenlärm vor:

- Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt unabhängig von der Festlegung konkreter Grenzwerte.
- Beim Bau oder der wesentlichen Veränderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass von der ausgewählten Trasse keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind – aktiver Schallschutz (§ 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).
- Wenn den vorgetragenen Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann oder wenn die hierfür erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG), hat der Betroffene gegen den Träger der Straßenbaulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten – passiver Schallschutz (§ 42 Abs. 2 BImSchG).
- Soweit eine Reduzierung der Immissionsbelastung durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes nicht möglich ist, sehen die §§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG, 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld vor. Ein solcher Entschädigungsanspruch kann sich insbesondere bei der Beeinträchti-

gung der durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht zu schützenden Außenwohnbereiche ergeben.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Die Bundesregierung hat mit dem Erlass der 16. BImSchV von der ihr nach § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG eingeräumten Ermächtigung Gebrauch gemacht, zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche konkrete Grenzwerte festzulegen, die im Regelfall nicht überschritten werden dürfen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich festgeschrieben.

Nach § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57 dB (A) tags
	47 dB (A) nachts
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB (A) tags
	49 dB (A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64 dB (A) tags
	54 dB (A) nachts
Gewerbegebiete	69 dB (A) tags
	59 dB (A) nachts

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in den Bebauungsplänen bestehen, ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgezählten Anlagen und Gebieten zu ermitteln. Entsprechend der ermittelten Schutzbedürftigkeit sind die festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Auf der Grundlage dieser Bestimmungen gilt für das vorliegende Verfahren Folgendes:

Unter Abwägung aller betroffener Belange ist die gewählte Trassenführung mit dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vereinbar. Die in § 50 BImSchG gewählte Formulierung „soweit wie möglich“ zeigt, dass der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift kein striktes Vermeidungsgebot in dem Sinne aufstellen wollte, dass die Straßenbaumaßnahme gänzlich unterbleiben müsste, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden könnte. Vielmehr eröffnet § 50 BImSchG den Weg für eine Abwägung der Belange des Lärmschutzes mit anderen - unter Umständen entgegenstehenden - Belangen. § 50 BImSchG beinhaltet mithin ein Optimierungsgebot (so etwa die ständige Rechtsprechung des BVerwG, vgl. den Beschluss vom 5. Dezember 2008, Az. 9 B 28/08). Für Optimierungsgebote gilt – soweit man eine Differenzierung in einfach zu gewichtende Belange und sog. Optimierungsgebote entgegen einer in der Literatur vertretenen Meinung überhaupt für sinnvoll hält – dass diejenigen Vorschriften, die im Sinne eines Optimierungsgebo-

tes auszulegen sind, bei der öffentlichen Planung keine strikte Beachtung dahingehend verlangen, dass sie nicht durch planerische Abwägung eine Einschränkung erfahren können. Vielmehr ist in je-dem Einzelfall unter Berücksichtigung der zu beachtenden Optimierungsgedote sowie eventuell sonstiger gesetzlicher Anforderungen an die Planung raumbedeut-samer Maßnahmen durch Abwägung der betroffenen Belange ein Ausgleich zwischen den widerstreitenden Belangen zu finden.

Vor diesem Hintergrund ist auch das planfestgestellte Vorhaben mit der gesetzlichen Regelung des § 50 BImSchG vereinbar.

Vorliegend werden Maßnahmen der Lärmvorsorge allein am Gebäude Turnstraße 37 erforderlich. Voraussetzung für derartige Maßnahmen ist das Vorhandensein eines Neubaus oder einer wesentlichen Änderung einer öffentliche Straße (§ 41 BImSchG i. V. m. 16.BImSchV). Wann eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße vorliegt, ergibt sich aus § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Demnach ist eine Änderung dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 und 2 der 16. BImSchV). Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung - mit Ausnahme in Gewerbegebieten – auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Aus § 41 Abs. 1 BImSchG geht hervor, dass bei einem Bau oder einer wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sowie von Straßenbahnen grundsätzlich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße sicherzustellen ist, dass die genannten Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. § 41 BImSchG eröffnet hierbei keinen planerischen Gestaltungsspielraum. Inwieweit Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu ergreifen sind, ist als das Ergebnis einer gebundenen Entscheidung ausschließlich davon abhängig, ob die in dieser Vorschrift genannten Tatbestandsmerkmale erfüllt sind.

Vom Grundsatz, dass aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sind, normiert § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch eine Ausnahme. Danach gilt § 41 Abs. 1 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ist dabei nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen. Kriterien für die Bewertung des Schutzzweckes können im Einzelfall die Gebietskategorie, die Anzahl der zu schützenden baulichen Anlagen und ihre Funktion (z. B. Krankenhaus, Kurheim etc.), die Lage der Außenwohnbereiche (z. B. an der von der Straße abgewandten Seite), die allgemeine Vorbelastung sowie die aus der Baumaßnahme resultierende Zusatzbelastung sein.

Danach gilt für den vorliegenden Fall Folgendes:

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau der Straßenbahnstrecke zwischen Bernsdorfer Straße und der Gleisschleife vor der Einbindung in die EBO-Strecke. Insoweit handelt es sich um den Neubau eines Schienenweges i. S. d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV.

Die im Zuge der Baumaßnahme erforderlichen Anpassungen der Straßenverkehrsflächen stellen einen erheblichen baulichen Eingriff nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV dar. Jedoch wird der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nicht erhöht. Aufgrund der Verlagerung des Verkehrs auf den geplanten Neubau der Fraunhoferstraße ist im Prognosezeitraum ein deutlicher Rückgang der Verkehrsbelegungen auf der Reichenhainer Straße zu verzeichnen. Die Reichenhainer Straße erfüllt derzeit die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und weist eine Querschnittsbelastung von

(abschnittsweise) 7.200 bis 15.500 Fahrzeugen am Tag (DTV, Kfz/24h) im Bestand auf (Stand der Vorplanung: ca. 6.000 bis 10.000 Kfz/Tag). Mit Fertigstellung der Fraunhofer Straße, der Straßenbahn Reichenhainer Straße und der Arbeitsaufnahme im Technopark Süd sind ca. 4.000 bis 7.000 Kfz/Tag prognostiziert (Stand der Vorplanung: 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag). Die Erhöhung der Schallemissions- und Schallimmissionspegel des Verkehrslärms kann mithin ausgeschlossen werden. Eine wesentliche Änderung i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt nicht vor.

Für die anliegende Bebauung ergibt sich die Gebietsnutzungseinstufung gem. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte treten nur am Gebäude Turnstraße 37 auf. Dieses befindet sich in einem allgemeinen Wohngebiet nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV mit Immissionsgrenzwerten von 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts. Die maximal ermittelten Beurteilungspegel betragen am Gebäude Turnstraße 37 gerundet 62 dB (A) am Tag und 54 dB (A) in der Nacht (vgl. Planunterlage 17.1.2.2).

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind demnach Maßnahmen der Lärmvorsorge notwendig. Der Vorhabenträger hat aus diesem Anlass aktive Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Vom Grundsatz, dass aktive Maßnahmen des Lärmschutzes vorzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchV), wurde aufgrund der innerstädtischen Lage und der auf ein Gebäude beschränkten Betroffenheit abgewichen. Daher kommen hier nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Für das Gebäude Turnstraße 37 besteht somit dem Grunde nach der Anspruch auf passiven Lärmschutz. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 17.1.2.2 verwiesen.

4.2 Summenpegelbetrachtung

Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV ist nur auf die zusätzlich durch die neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrswege verursachten Immissionen abzustellen. Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung selbst dann nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand einer Planfeststellung der Bau eines Verkehrsweges und - als notwendige Folgemaßnahme - die Änderung eines anderen Verkehrsweges ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 1/95, DVBl. 1996, 916).

Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen orientiert sich daher nicht an der Gesamtlärmbelastung sämtlicher Verkehrswege einschließlich der vorhandenen Vorbelastung. Gleichwohl hatte die Planfeststellungsbehörde zu beachten, dass die Gesamtbelastung der Lärmbeeinträchtigungen unterhalb des Bereiches für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung (Art. 2 Abs. 2 GG) und damit unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle (schwer und unerträglich) liegt. Ist diese Schwelle überschritten, so sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung mit 70 bis 75 dB(A) tags und 60 bis 65 dB(A) nachts markiert (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1998, Az. 11 A 3/98; Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1073/04 und BGH, Urteil vom 25. März 1993, Az. III ZR 60/91).

Die Prüfung hinsichtlich des Erreichens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung erfolgt im ersten Schritt unabhängig von planungsbedingten Pegelzunahmen. Als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wurden in der Untersuchung die Werte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verwendet. Werden diese Werte überschritten, ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob und in welcher Höhe planungsbedingte Pegelzunahmen auftreten. Nach der Rechtsprechung ist bereits bei geringfügigen Pegelzunahmen von > 0,2 dB(A) Lärmschutz erforderlich (vgl. OVG Nordrhein Westfalen, Urteil vom 13. März 2008, Az. 7 D 34/07.NE).

Auch bei Berücksichtigung der Gesamtbelastung wird an keinem Gebäude eine Gesamtlärmbeeinträchtigung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht zu erwarten sein (vgl. Planunterlage 17.1, Anlage 2).

Im Zusammenhang mit der ermittelten Gesamtlärmbelastung sind folglich weiteren keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

4.3 Lärmbelastung durch die Bauausführung

Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme kann es durch die Bauarbeiten zu Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm oder Staubbelastung kommen. Der Minimierung dieser Einwirkungen dienen die hierzu zur Bauausführung aufgenommenen Auflagen. Bezüglich der konkret aufgenommenen Nebenbestimmungen gilt Folgendes:

Rechtliche Grundlage ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm im Rahmen der Planfeststellung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11, juris Rn. 24; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 24. Januar 2011, Az. 22 A 09.40044, juris Rn. 99; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 8. Februar 2007, Az. 5 S2257/05, juris Rn. 129). Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Soweit solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit den Vorhaben unvereinbar sind, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Mit der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) wurde die EU-Richtlinie 2000/14/EG, die die Angleichung von Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Lärmschutz bei Geräten und Maschinen zum Gegenstand hat, in deutsches Recht umgesetzt. Die Verordnung enthält Regelungen zum Schutz der Bevölkerung gegen erhebliche Belästigungen durch Lärm. In § 7 enthält sie Regelungen zum Geräte- und Maschineneinsatz in als schutzbedürftig angesehenen Wohnbereichen. Die Beachtung dieser Regelungen wurde über entsprechende Nebenbestimmungen sichergestellt.

Dabei beanspruchen die Regelungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes unabhängig von der Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung Geltung. Der Betreiber einer Baustelle hat daher nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG i. V. m. § 3 Abs. 1 BImSchG nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Das bedeutet, dass auch in anderen als den in § 7 der 32. BImSchV genannten Gebieten Immissionen, die nach Art, Umfang oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, zu vermeiden sind. Soweit hierfür konkrete gesetzliche Regelungen fehlen, hat die Planfeststellungsbehörde auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) und die dort genannten Werte Bezug genommen und sie als sachverständige Aussage gewertet. Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baulärm den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11).

Nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm werden als Immissionsrichtwerte festgesetzt für

- a) Gebiete in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,

70 dB (A)

- b) Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,
- tagsüber 65 dB (A)
nachts 50 dB (A)
- c) Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
- tagsüber 60 dB (A)
nachts 45 dB (A)
- d) Gebiete in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
- tagsüber 55 dB (A)
nachts 40 dB (A)
- e) Gebiete in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,
- tagsüber 50 dB (A)
nachts 35 dB (A)
- f) Kurgelbiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten
- tagsüber 45 dB (A)
nachts 35 dB (A)

Die Zuordnung zu den genannten Gebieten erfolgt nach den Festsetzungen im Bebauungsplan (Nr. 3.2.1 der AVV Baulärm) bzw. nach der tatsächlichen baulichen Nutzung (Nr. 3.2.2 und 3.2.3 der AVV Baulärm). Als Nachtzeit gilt die Zeit von 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr. Die Bauherren, Bauunternehmer und Bauleiter haben die Pflicht, beim Betrieb von Baumaschinen auf die Einhaltung der Richtwerte zu achten. Unabhängig davon haben sie ferner die Pflicht, zu jeder Zeit vermeidbare Geräusche von Bauarbeiten zu vermeiden. Vorstehend sind nur die wesentlichen Regelungen der AVV Baulärm aufgeführt.

Die in der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten für den Regelfall Bindungswirkung. Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm ist die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten. Abweichungen vom Immissionsrichtwert kommen nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11, juris Rn. 32).

Darüber hinaus kann es durch die Bauausführung zu einer Beeinträchtigung durch Staub kommen. Diese Beeinträchtigung wird bei trockener Witterung durch die erforderlichen Erdarbeiten nicht gänzlich vermeidbar sein. Durch die Beauftragung der Vorhabenträgerin, insbesondere durch Befeuchten des Straßenbaumaterials und auch der Baustraßen die Staubbelastung zu verringern, wird sich die Belastung jedoch in einem zumutbaren Rahmen halten.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass bei Einhaltung der zur Anwendung festgesetzten Vorschriften auch während der Bauausführung keine unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen für die Anwohner entstehen.

4.4 Schadstoffbelastung

Das planfestgestellte Bauvorhaben steht mit den Belangen des Immissionsschutzes auch bezüglich der Luftschadstoffbelastung im Einklang. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick

auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

4.5 Erschütterungen

Prüfungsmaßstab für Erschütterungen und daraus ableitbare Ansprüche ist § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Diese Vorschrift enthält die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind. Diese Vorschrift enthält dagegen keine Aussage darüber, wann eine Schutzauflage bzw. Schutzvorkehrung erforderlich ist bzw. welche Beeinträchtigungen noch als zumutbar anzusehen sind. Im Bereich des Erschütterungsschutzes gibt es hierfür auch keine normative Festlegung. Daher ist jeweils auf den Einzelfall und die spezielle Grundstückssituation abzustellen.

Durch die neue Straßenbahnstrecke werden die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 und Teil 3 „Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden; Teil 3: Einwirkung auf bauliche Anlagen“ und damit die Immissionsrichtwerte für Erschütterungen mit Ausnahme der Turnstraße eingehalten.

Im Bereich der Turnstraße wurde als Schutzmaßnahme eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Straßenbahnen von 50 km/h auf 40 km/h geprüft. Der Vorhabenträger sieht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor. Damit ist auch hier die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 möglich. Weitere Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sind nicht erforderlich.

Im Übrigen werden die Erschütterungsimmissionen durch den Pkw- und Lkw-Verkehr in Zukunft deutlich vermindert, da auf der Turnstraße das vorhandene Pflaster durch eine Asphaltdecksicht ersetzt und auf der Reichenhainer Straße der Verkehr durch eine geänderte Verkehrslenkung reduziert wird.

Zu den Einzelheiten wird auf die Unterlage 17.2.1 verwiesen.

4.6 Sekundärer Luftschall

Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere den Geschossdecken, als relativ tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. auf Geldausgleich richten sich ebenfalls nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem ist nämlich insoweit lückenhaft; denn die Regelung der 16. BImSchV bezieht sich nur auf den primären Luftschall (vgl. BVerwG, Beschluss vom 10. Oktober 1995 - BVerwG 11 B 100.95 - NVwZ-RR 1997, 336, 338).

Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bislang nicht. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind. Insofern kann als technisches Regelwerk für die Ermittlung der Wesentlichkeitsschwelle beim sekundären Luftschall die VDI-Richtlinie 2058 „Beurteilung von Lärm“, Blatt 1 „Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft“ zu Grunde gelegt werden. Der Leitfaden für den Planer der DB AG zum Körperschall- und Erschütterungsschutz, nach dem sich die vom Vorhabenträger vorgelegte Untersuchung (vgl. Planunterlage 17.2.1) richtet, stellt zur Beurteilung des sekundären Luftschalls auf die Immissionsrichtwerte (Beurteilungspegel) dieser technischen Regel ab.

Die Berechnungen des sekundären Luftschallpegels für den Prognosezustand zeigen keine Überschreitung der relevanten Richtwerte. Besondere Schutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Im Übrigen wird auf die Planunterlage 17.2.1 verwiesen.

4.7 Elektromagnetismus

Prüfungsmaßstab für Ansprüche auf Schutzvorkehrungen gegen elektromagnetische Immissionen bildet § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Für die Errichtung und den Betrieb von Hochfrequenzanlagen, Niederfrequenzanlagen und Gleichstromanlagen gilt die 26. BImSchV. Sie enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder (§ 1 Abs. 1 Satz 1 und 2 der 26. BImSchV).

Gem. § 3a Satz 1 der 26. BImSchV sind Gleichstromanlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich an Orten, die zum dauerhaften oder vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung

1. der in Anhang 1a genannte Grenzwert der magnetischen Flussdichte nicht überschritten wird, sowie
2. Wirkungen wie Funkenentladungen auch zwischen Personen und leitfähigen Objekten, die zu erheblichen Belästigungen oder Schäden führen können, vermieden werden (Nr. 2).

Dabei sind alle relevanten Immissionen zu berücksichtigen (§ 3a Satz 2 der 26. BImSchV).

Gleichstromanlagen sind nach § 1 Abs. 2 Nr. 3 der 26. BImSchV ortsfeste Anlagen zur Fortleitung, Umspannung und Umrichtung, einschließlich der Schaltfelder, von Gleichstrom mit einer Nennspannung von 2 000 Volt oder mehr.

Im Rahmen des Vorhabens werden als Gleichstromanlagen die Gleichrichterunterwerke, die Fahrleitungsanlage sowie die Kabelanlagen errichtet und betrieben. Diese werden zur Inbetriebnahme mit einer Gleichspannung von 600 V DC und perspektivisch mit 750 V DC Fahrleitungs-nennspannung betrieben. Der Anwendungsbereich der 26. BImSchV ist demnach hinsichtlich der Gleichstromanlagen nicht eröffnet.

Niederfrequenzanlagen sind nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 26. BImSchV ortsfeste Anlagen zur Umspannung und Fortleitung von Elektrizität mit einer Nennspannung von 1000 Volt oder mehr, einschließlich Bahnstromfern- und Bahnstromoberleitungen und sonstiger vergleichbarer Anlagen im Frequenzbereich von 1 Hertz bis 9 Kilohertz.

Niederfrequenzanlagen befinden sich vorliegend in den Gleichrichterunterwerken im Bereich der Gleisschleife Technopark und am Abzweig in die Turnstraße. Es handelt sich dabei im Einzelnen um die Mittelspannungsanlage und den Gleichrichtertransformator einschließlich der Mittelspannungskabelverbindungen. Diese dienen der Umspannung und Fortleitung von Elektrizität mit einer Nennspannung von 1000 V oder mehr und unterliegen somit dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV.

Niederfrequenzanlagen sind gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 der 26. BImSchV zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass sie bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung in ihrem Einwirkungsbereich an Orten, die zum nicht nur

vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, die im Anhang 1a genannten Grenzwerte nicht überschreiten, wobei Niederfrequenzanlagen mit einer Frequenz von 50 Hertz die Hälfte des in Anhang 1a genannten Grenzwertes der magnetischen Flussdichte nicht überschreiten dürfen.

Bei der Ermittlung der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte nach § 3 Abs. 2 Satz 1 der 26. BImSchV sind alle Immissionen zu berücksichtigen, die durch andere Niederfrequenzanlagen sowie durch ortsfeste Hochfrequenzanlagen mit Frequenzen zwischen 9 Kilohertz bis 10 Megahertz, die einer Standortbescheinigung nach §§ 4,5 der Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder (BEMFV) bedürfen, gemäß Anhang 2a entstehen (§ 3 Abs. 3 der 26. BImSchV).

Der Vorhabenträger hat daher die Einhaltung der in Anhang 1a der 26. BImSchV genannten Grenzwerte analog § 7 der 26. BImSchV mindestens zwei Wochen vor der Inbetriebnahme der Gleichrichterunterwerke der Stadt Chemnitz als zuständiger unteren Immissionsschutzbehörde anzuzeigen. Dabei sind die für die Anlage maßgebenden Daten anzugeben und der Anzeige ein Lageplan beizufügen. Dies wird durch eine entsprechende Nebenbestimmung in diesem Beschluss sichergestellt.

Die 26. BImSchV kann allerdings nicht als rechtlicher Maßstab herangezogen werden, um die elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Sachen zu bestimmen.

Durch die Grenzwerte der 26. BImSchV sollen nicht die Funktionsfähigkeit von Geräten, sondern ausschließlich die Allgemeinheit und die Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder geschützt werden (§ 1 Abs. 1 Satz 2 der 26. BImSchV). Gemeint ist damit nur der Gesundheitsschutz, was sich etwa auch aus § 6 der 26. BImSchV ergibt (BVerwG, Urteil vom 1. September 1999, Az. 11 A 2/98, juris Rn. 27). Dies kommt auch darin zum Ausdruck, dass gemäß § 1 Abs. 1 Satz 3 der 26. BImSchV ausdrücklich nicht die Wirkungen elektromagnetischer Felder auf elektrisch oder elektromagnetisch betriebene Implantate (Herzschrittmacher etc.) erfasst werden.

Für alle Betriebsmittel, die elektromagnetische Störungen verursachen können oder deren Betrieb durch elektromagnetische Störungen beeinträchtigt werden kann, gilt das Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln (EMVG).

Nach § 4 EMVG müssen Betriebsmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so entworfen und gefertigt sein, dass

1. die von ihnen verursachten elektromagnetischen Störungen kein Niveau erreichen, bei dem ein bestimmungsgemäßer Betrieb von Funk- und Telekommunikationsgeräten oder anderen Betriebsmitteln nicht möglich ist;
2. sie gegen die bei bestimmungsgemäßem Betrieb zu erwartenden elektromagnetischen Störungen hinreichend unempfindlich sind, um ohne unzumutbare Beeinträchtigung bestimmungsgemäß arbeiten zu können.

Betriebsmittel im Sinne des Gesetzes sind Geräte und ortsfeste Anlagen (§ 3 Nr. 1 EMVG). Sie müssen so beschaffen sein, dass sie keine elektromagnetischen Störungen verursachen, die einen bestimmungsgemäßen Betrieb von anderen Geräten unmöglich machen, andererseits müssen sie selbst eine angemessene Störfestigkeit aufweisen, um in einem normalen EMV-Umfeld funktionieren zu können. Entspricht ein Betriebsmittel den einschlägigen harmonisierten Normen, so wird nach § 5 EMVG widerleglich vermutet, dass das Betriebsmittel mit den von diesen Normen abgedeckten grundlegenden Anforderungen des § 4 EMVG übereinstimmt.

Zudem ist die DIN EN 50121-2 (Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit - Teil 2: Störaussendungen des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt) grundsätzlich einschlägig.

Der Vorhabenträger hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit für andere Betriebsmittel im Gutachten über magnetische Gleichfeldänderungen der Technischen Akademie Wuppertal untersucht (Planunterlage 17.3).

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der vorliegenden Unterlagen die Gefahr von Funktionsstörungen oder Schäden, die auf straßenbahnbedingte magnetische Gleichfeldänderungen zurückzuführen sind, an bereits vorhandenen Betriebsmitteln der TU Chemnitz nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Der Vorhabenträger hat daher nach Inbetriebnahme der Straßenbahn stichprobenartige Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen im Bereich der TU Chemnitz zu veranlassen. Dabei sind schwerpunktmäßig die Räume zu untersuchen, in denen sich hochempfindliche wissenschaftliche Geräte befinden. Die Messstellen sind mit der TU Chemnitz abzustimmen.

Er hat weiterhin die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, die der TU Chemnitz entstehen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an Betriebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden. Dies gilt nur in Bezug auf die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmittel der TU Chemnitz. Bei später in Betrieb genommenen Betriebsmitteln hat die TU Chemnitz als Betreiber die Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen und durch entsprechende Abschirmungsmaßnahmen selbst auf eigene Kosten die erforderliche Störfestigkeit herzustellen. Dies wird durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss sichergestellt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planunterlage 17.3 verwiesen.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG hat der Vorhabenträger bei der Erfüllung seiner Aufgaben (u. a.) die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden die naturschutz- und landschaftspflegerischen Belange unmittelbar in den Zielen und Grundsätzen der §§ 1 und 13 des BNatSchG konkretisiert. Diese sind gemäß der §§ 1 und 13 BNatSchG im Rahmen der vorzunehmenden Fachplanung durch die Planfeststellungsbehörde zu beachten (vgl. §§ 2 Abs. 2, 13 BNatSchG) und haben Vorrang vor der Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz vom 9. November 1994.

Konkret umgesetzt wird das Verbot der Schädigung der Allgemeingüter Natur und Landschaft u. a. in den Eingriffsregelungen der §§ 13 ff. des BNatSchG sowie ergänzend in den Regelungen des SächsNatSchG. Vorhaben, die „Eingriffsqualität“ besitzen, sind besonders zu gewichten. Diese besondere Gewichtung wird deutlich aus der gesetzlichen Systematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie der Ausformung, die sie durch die Rechtsprechung erhalten haben.

Schutzgüter der Eingriffsregelung des § 14 BNatSchG sind die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild. Unter Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes ist die Fähigkeit eines einzelnen Ökosystems oder Ökosystemverbundes zu verstehen, den Bestand und die Regenerationsfähigkeit der gewachsenen Strukturen aus sich selbst heraus zu erhalten. Unter den Begriff des Landschaftsbildes fallen alle Ausprägungen der Erdoberfläche, zum Beispiel Berge, Täler, Wälder, Flüsse, Seen, Teiche, Bäche, Einzel-

pflanzen, Pflanzengruppen, Tiere und vom Menschen geschaffene, landschaftsprägende Anlagen. Eine Beeinträchtigung dieser Schutzgüter setzt eine erkennbare bzw. prognostizierbare Veränderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes voraus, die einen existenten Zustand, eine bestimmte Ausprägung bzw. Qualität erheblich negativ verändert. Anhaltspunkte dafür, ob eine solche negative Veränderung vorliegt, ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen des BNatSchG sowie des SächsNatSchG.

Gemäß § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG gelten die Vorschriften der §§ 14 – 17 BNatSchG und damit auch des § 14 BNatSchG nicht, sofern sich das Vorhaben im Bereich eines gültigen Bebauungsplanes bzw. im Innenbereich nach § 34 BauGB befindet. Das planfestgestellte Vorhaben befindet sich teilweise innerhalb der geschlossenen Ortslage von Chemnitz und ist in großen Teilen durch eine beidseitige durchgehende Bebauung geprägt. Dieser Teil der Baumaßnahme liegt zwar im Innenbereich, aufgrund der Regelung in § 38 Satz 1 BauGB sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren nicht anwendbar, so dass § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG nicht für das verfahrensgegenständliche Vorhaben gilt.

— Entsprechend den relevanten gesetzlichen Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat der Vorhabenträger vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist hierbei nicht streng naturwissenschaftlich zu verstehen, sondern rechtlich einzugrenzen. Maßstab hierfür sind die Zielsetzungen des Naturschutzrechts. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn durch zumutbare Alternativen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann, d. h. wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet daher in diesem Zusammenhang weder einen Verzicht auf die geplante Maßnahme noch die Prüfung alternativer Trassen an anderen Standorten.

Dieses Vermeidungsgebot ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten. Die Vermeidung vermeidbarer Eingriffe steht damit im Rahmen der Abwägung nicht zur Disposition.

Ebenfalls striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung ist das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Soweit der Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen wird, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Vorhabenträger einen Ausgleich in Geld zu leisten. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit einem Eingriff im naturschutzrechtlichen Sinne verbunden. Dieser begründet sich durch den Neubau der Straßenbahntrasse, durch den u. a. eine landschaftsprägende Allee bzw. Baureihen beseitigt werden (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 10 SächsNatSchG).

Bezüglich der Einzelheiten und des konkreten Umfanges des Eingriffs wird auf den landschaftspflegerischen Begleitplan der planfestgestellten Unterlagen, dort insbesondere den landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.1) verwiesen.

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind nicht vermeidbar, da das Vorhaben am gleichen Ort nicht ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft errichtet werden kann. Die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft wurde auf das unbedingt erforderliche Maß begrenzt und dabei eine Reihe von Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgesehen. Für die Realisierung des Bauvorhabens gibt es unter Berücksichtigung aller betroffenen Schutzgüter keine andere vorzugswürdigere Variante (s. die Ausführungen unter C III).

Die Planung sieht im LBP explizit fünf Maßnahmen zu Schutz, Vermeidung und Minimierung der Eingriffe vor, von welchen drei zugleich CEF-Maßnahmen darstellen. Als Vermeidungsmaßnahmen werden die ökologische Baubegleitung ($1V_{\text{CEF}}$), der bauzeitliche Vegetations-, Baum- und Gehölzschutz ($2V$) und die Bauzeitenregelung nach ökologischen Kriterien ($3V_{\text{CEF}}$) vorgesehen. $3V_{\text{CEF}}$ sieht im Einzelnen die Baumfällung/Gehölzrodung und den Abbruch von Gebäuden außerhalb der gesetzlichen Sperrfrist (zwischen 1. März bis 30. September), die Ausführung der Baumaßnahme ausschließlich tagsüber (mithin den Bauverzicht während Dämmerungs- und Nachtzeiten) und die Beseitigung der Raupenfutterpflanze des Nachtkerzenschwärmers ausschließlich in der Zeit von September bis März vor. Die Maßnahme $4V_{\text{CEF}}$ ist eine Schutz- und Vermeidungsmaßnahme. Sie sieht Schonung der Starkbäume auf den bauzeitlich genutzten Flächen vor. Außerdem ist vor Fällung oder Rodung von Bäumen die Gehölzkontrolle auf einen evtl. Tierbesatz (insbesondere Vögel, Fledermäuse) vorgesehen. Die Kontrolle der Baumhöhlen und Spalten ggf. mit Endoskop einschließlich Dokumentation erfolgt durch Fachpersonal. Eine Minderungsmaßnahme stellt $5V_{\text{CEF}}$ dar. Mit dieser soll das erhöhte Tötungsrisiko nachtaktiver Insekten an starken Lichtquellen durch den Einsatz Insekten schonender Beleuchtungstechnik (z. B. Systeme auf Basis warmweißer LED-Beleuchtung) im Bereich der Haltestellen- und Straßenbeleuchtung weitgehend vermieden werden.

Eine weitere Vermeidungsmaßnahme ist in Kapitel 4.4 unter Nr. 3 im Fachbeitrag Artenschutz vorgesehen. In der Bauphase hat demnach eine Lärminderung durch konsequente Nutzung der technischen Möglichkeiten zur Begrenzung von Baulärm zu erfolgen; ferner ist die Bauzeit auf die Tagstunden zu begrenzen (vgl. die Nebenbestimmung A III 6.5).

Die Wirkung einer Vermeidungsmaßnahme hat ferner die Wahl einer Bauweise der Oberleitungen, die entsprechend den technischen VDE-Standards und in Übereinstimmung mit § 41 BNatSchG die Wahrscheinlichkeit von Stromschlägen für Vögel mindert (vgl. Kapitel 4.4, CEF-Maßnahme 6 laut Fachbeitrag Artenschutz und die Nebenbestimmung A III 6.6). Diese Standards sind bei Neubaumaßnahmen durch § 41 Sätze 1 und 2 BNatSchG zwingend vorgeschrieben und bei Umsetzung des Bauvorhabens einzuhalten.

Trotz Umsetzung des dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsgebots verbleiben jedoch noch erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Zu deren Ausgleich sieht die Planung Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor.

Diese Konflikte wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet und daraus abgeleitet, in welchem Umfang Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden. Die Planfeststellungsbehörde folgt dabei dem durch den Vorhabenträger ausgewiesenen Kompensationsumfang. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sieht die Planung Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, die in der planfestgestellten Unterlage 19.1 enthalten sind. Es handelt sich dabei um die Ausgleichsmaßnahmen 6A (Rückbau und Rekultivierung der bauzeitlich genutzten Flächen), 7A (Rückbau und Rekultivierung voll- und teilversiegelter Verkehrsflächen, Gebäudeabrissflächen) sowie 8A (Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Ackerbrache).

Des Weiteren sind acht Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Drei davon sind laut CEF-Maßnahmen (14E_{CEF} bis 16E_{CEF}). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass auch die Maßnahmen 10E und 11E als CEF-Maßnahmen angesehen werden können. Die Ersatzmaßnahme 9E sieht die Anlage einer Sichtschutzhecke vor. Die Ersatzmaßnahme 10E beinhaltet die Pflanzung von Einzelbäumen und einer trassenbegleitenden Allee gemäß den Erfordernissen der Satzung zum Schutz des Baumbestandes im Gebiet der Stadt Chemnitz vom 9. November 1994. Für die 186 zu fällenden Bäume (davon ca. 166 Alleebäume) wurde ein Kompensationsbedarf von 232 Ersatzpflanzungen (davon 158 für die Allee) von der Stadt Chemnitz auf der Grundlage der Chemnitzer Baumschutzsatzung gefordert. Tatsächlich gepflanzt werden 417 Bäume. (Davon sind 203 zur Anlage einer Allee in der Reichenhainer Straße vorgesehen Im Bereich des Bebauungsplangebietes „Technopark-Süd“ sind weitere 187 Baumersatzpflanzungen geplant.) Die Maßnahme 11E umfasst die Umwidmung einer intensiv genutzten landwirtschaftlichen Fläche und die Entwicklung eines extensiven Grünlands in Ebersdorf. Auf Teilen desselben Grundstücks ist zugleich die Maßnahme 14E_{CEF} angesiedelt, welche die Entwicklung von Staudenfluren der Raupenfutterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers zum Gegenstand hat. Die Maßnahmen 12E und 13E sehen die Renaturierung des Teichs am Ebersdorfer Wald bzw. des Weberteichs am Zeisigwald vor. Die Maßnahmen 15E_{CEF} und 16E_{CEF} beinhalten die Anbringung von Nistkästen und von Fledermausquartierkästen.

Die vorgenannten Maßnahmen waren Gegenstand der Beurteilung und Bewertung u. a. der durch die Planfeststellungsbehörde hinzugezogenen Fachbehörden. Deren allgemeine Eignetheit wurde im Rahmen des zur Genehmigung vorgelegten Gesamtkonzeptes bejaht. Änderungen oder Zusagen in den Details ergaben sich in Auswertung der eingegangenen Hinweise und Stellungnahmen der verschiedenen Träger öffentlicher Belange oder von privaten Einwendern. In welchem Umfang dem Rechnung getragen wurde, ergibt sich aus den jeweiligen Ausführungen zu den entsprechenden Einwendungen.

Bei Umsetzung der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen unter Beachtung der zu Gunsten von Natur und Landschaft ergänzend unter A III 6 festgesetzten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar. Insbesondere ist nicht vom Vorliegen eines nach § 19 Abs. 3 BNatSchG unzulässigen Eingriffs auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde geht insbesondere davon aus, dass mit den festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft ausgeglichen werden.

Für die Regelungen des § 39 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG gelten die Ausführungen zur Konzentrationswirkung dieses Beschlusses entsprechend.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar ist.

5.2 Natura 2000

Im Planungsgebiet und dessen Nahbereich befinden sich keine Natura 2000-Gebiete. Die am nächsten gelegenen Gebiete sind das FFH-Gebiet Zwönitztal (DE 5243-301), das ca. 2,2 km entfernt ist, und das SPA-Gebiet Zschopautal (DE 5244-451), das ca. 17 km entfernt ist.

Aufgrund der genannten Entfernungen zum Planungsgebiet kann eine Beeinträchtigung der vorgenannten Gebiete ausgeschlossen werden.

5.3 Artenschutz

Die Belange des Artenschutzes werden durch das festgestellte Bauvorhaben nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt. Die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den artenschutzrechtlichen Vorschriften erfolgt auf der Grundlage der §§ 44 und 45 BNatSchG.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält die Verbotstatbestände zum Schutz der besonders geschützten und streng geschützten Tier- und Pflanzenarten.

Danach ist es verboten:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG unterfallen dabei folgende Arten den Verbotsstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG:

- besonders geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:
 - a) Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang A oder Anhang B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (ABl. L 61 vom 3.3.1997, S. 1, L 100 vom 17.4.1997, S. 72, L 298 vom 1.11.1997, S. 70, L 113 vom 27.4.2006, S. 26), die zuletzt durch die Verordnung (EG) Nr. 709/2010 (ABl. L 212 vom 12.8.2010, S. 1) geändert worden ist, aufgeführt sind,
 - b) nicht unter Buchstabe a) fallende
 - aa) Tier- und Pflanzenarten, die in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind,
 - bb) europäische Vogelarten,
 - c) Tier- und Pflanzenarten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind

sowie

- streng geschützte Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

besonders geschützte Arten, die

 - a) in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,

- b) Arten in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG, sowie
- c) in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG

aufgeführt sind.

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Betroffenheit von Arten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43 (FFH-Richtlinie), europäischer Vogelarten oder Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit trotz Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung einzelner Nester, Bruthöhlen, Laichplätze etc. die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 1 und 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des vom Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich werden, funktionserhaltende oder konfliktmindernde Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke verbleibt und damit die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ununterbrochen gegeben bleibt. Um dies zu gewährleisten, können neben Vermeidungsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen angeordnet werden, sog. CEF-Maßnahmen.

Für das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ergibt sich unmittelbar aus dem Wortlaut der Vorschrift, dass eine Erfüllung des Verbotstatbestandes nur gegeben ist, wenn die Störung erheblich ist. Dies begründet sich auch für die Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie dadurch, dass ein Schutzbedürfnis nur besteht, wenn die Auswirkungen ein gewisses Maß erreichen. Eine erhebliche Störung liegt danach vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Es lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden: eine lokale Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens und eine lokale Population im Sinne einer flächigen Verbreitung.

Die lokale Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens ist bei Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren anzunehmen und sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Die lokale Population im Sinne einer flächigen Verbreitung kann bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei revierbildenden Arten mit großen Aktionsräumen auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden. Entsprechend der Empfehlung des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie wird als oberste räumliche Abgrenzungsebene der lokalen Population das Gebiet der Stadt Chemnitz nicht überschritten. Weiterhin erfolgte die Abgrenzung der lokalen Population unter Beachtung der artspezifischen Hinweise des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie.

Sind andere als in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Arten, europäische Vogelarten oder Arten, welche aufgrund einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG geschützt sind, betroffen, liegt nach § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft ein Verstoß gegen die Verbote des Absatz 1 nur vor, wenn die betreffende Handlung nicht zur Durchführung des Eingriffs geboten ist.

Für unvermeidbare Verletzungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen.

Für die Überprüfung der Belange des Artenschutzes sowie zur Ableitung erforderlicher Maßnahmen zum Schutz der Arten wurde vom Vorhabenträger ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt; auf Planunterlage 19.2 wird verwiesen.

Im Einzelnen ergibt sich Folgendes:

Das Untersuchungsgebiet für den Fachbeitrag Artenschutz befindet sich in der Stadt Chemnitz im Stadtteil Bernsdorf und liegt im Naturraum Erzgebirgsbecken. Es umfasst das Umfeld des Abschnittes der neuen Straßenbahn-/Stadtbahntrasse von der Reichenhainer Straße (südöstlich des Zentralen Hörsaal- und Seminargebäudes der TU Chemnitz) zur Eisenbahnlinie Chemnitz-Aue und dem Frauenhofer-Institut für Werkzeugmaschinen- und Umformtechnik im Südwesten des Gebietes. Es hat eine Fläche von ca. 56 ha (Übersichtsplan 1 in Anlage 1 der Unterlage 19.2). Etwa zwei Drittel des Untersuchungsgebietes liegen im Bereich des Bebauungsplans Nr. 09/06 der Stadt Chemnitz „Technopark Süd“/„Technologie-Campus Süd“. Das Untersuchungsgebiet umfasst eine großflächige Lücke in der innerstädtischen Bebauung, die im Norden vom Campus der TU Chemnitz und im Südwesten vom Frauenhofer-Institut für Werkzeugmaschinen- und Umformtechnik begrenzt wird. Östlich und südöstlich schließen sich bedeutende städtische Grünzüge mit dem Städtischen Friedhof und dem Urnenhain, einem Birkenwäldchen sowie einer angrenzenden Kleingartenanlage an. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet als für die geschützten Arten relevante Habitatkomplexe Gehölze, Wälder, Grünland/Grünanlagen, Äcker, Ruderalfluren, Brachen, Gebäude, Siedlungen und Offenbodenbiotope.

Die artenschutzrelevanten Auswirkungen des Vorhabens können generell unterschieden werden in baubedingte, anlagebedingte und betriebsbedingte Wirkungen. Die baubedingten Wirkungen sind alle bauzeitlich befristete Wirkungen (z. B. durch Baustellenverkehr, Baustelleneinrichtungen) sowie durch den Baubetrieb selbst. Unter die anlagebedingten Wirkungen fallen alle durch das Vorhaben dauerhaft bewirkten Veränderungen in Natur und Landschaft, wie z. B. durch Baumfällungen oder Habitatzerschneidungen. Zu den betriebsbedingten Wirkungen zählen alle Wirkungen, die durch Betrieb und Unterhaltung der Anlagen hervorgerufen werden können. Dazu zählen die Zerschneidungswirkung, ein erhöhtes Tötungs- und Verletzungsrisiko durch Überrollen auf Wegen und Straßen sowie durch Kollisionen mit Schienen- und Straßenfahrzeugen, verkehrsbedingte Störungen durch Personen- und Fahrzeugbewegungen sowie durch Lärm, Licht und Erschütterungen. Diese Wirkungen sind teilweise geeignet, lokale Populationen streng bzw. besonders geschützter Arten in ihrem Erhaltungszustand zu beeinträchtigen. Auf die Tabelle 5 der Unterlage 19.2, die die artspezifische Empfindlichkeit gegenüber den prognostizierten Wirkungen des Vorhabens für die relevanten Arten zusammenfasst, wird verwiesen.

Ausgehend von diesen Feststellungen ist der Nachtkerzenschwärmer einer eingehenden Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu unterziehen, da diese Nachtfalterart eine geeignete Habitatstruktur im Untersuchungsraum vorfindet und eine reproduzierende Population im Untersuchungsgebiet vorhanden ist. Beim Nachtkerzenschwärmer handelt es sich um eine streng geschützte Art. Im zentralen Teil des Untersuchungsgebietes mit Ackerbrachen und Ruderalfluren findet die Art geeignete Raupenfutterpflanzen (verschiedene Weidenröschenarten; Weidenröschen sind eine Gattung in der Familie der Nachtkerzengewächse) vor. Weitere geeignete Habitate mit Raupenfutterpflanzen befinden sich im Bereich der Erdaufschüttung im Südwesten und des nordwestlichen Waldrandes des Birkenwäldchens. Weiterhin kommen auf der trockenen bis frischen Ruderalflur östlich der Gleise kleine, individuenarme Bestände des Zottigen Weidenröschens und der Gewöhnlichen Nachtkerze vor. Die Gesamtfläche geeigneter Habitate im Untersuchungsgebiet beträgt 18,1 ha, davon 17,6 ha zusammenhängend im Zentrum, darunter die Ackerbrache. Der Nachtkerzenschwärmer wird ca. 2,2 ha (12 % seiner Habitatfläche im Untersuchungsgebiet) anlage-

bedingt verlieren (Anlage 4 der Unterlage 19.2, Plan 4). Der Nachtkerzenschwärmer bildet nach Einschätzung des Fachgutachters wahrscheinlich Metapopulationen, d. h. lokale Populationen stehen durch das hohe Ausbreitungsvermögen der Falter miteinander in Verbindung. Diese lokalen Populationen können zeitweilig aussterben und neu begründet werden. Vielerorts wird daher das Auftreten des Falters als unetwas beschrieben. Die natürlichen Habitate, insbesondere Gewässer-Uferstaudenfluren und Schuttfluren auf Fließgewässerschotterbänken, unterliegen einer relativ starken Dynamik. Da im weiteren Umfeld vor allem weitere geeignete Sekundärhabitats zur Verfügung stehen (zumindest bis zur vollständigen Umsetzung des Bebauungsplangebietes „Technopark Süd“/„Technologie-Campus Süd“ und damit voraussichtlich noch einen längeren Zeitraum nach Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens), ist aus dem Verlust von 12% einer sehr großflächigen lokalen Habitatfläche nicht zwingend eine erhebliche Verschlechterung des Erhaltungszustandes der (Meta-)Population abzuleiten. Allerdings ist der Kenntnisstand zur tatsächlichen Verbreitung und zum Raumanspruch lokaler Populationen und somit der maßgeblichen Parameter eines Metapopulations-Modells dieser Art für Sachsen nach Einschätzung des LfULG aus dem Jahr 2010 unzureichend, so dass auch der Erhaltungszustand in Sachsen unklar ist. Daher ist auch die notwendige Mindestfläche eines Bestandes an Raupenfutterpflanzen nicht bekannt.

Tötungsverbot, § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG: Erwachsene Raupen werden auf der Suche nach einem Platz für die Verpuppung oftmals auf Verkehrswegen überfahren. Eine signifikante vorhabensbedingte Erhöhung des Tötungsrisikos ist aber nicht gegeben, da sich das allgemeine Lebensrisiko der Raupe realisiert und der Straßenbahnverkehr im Vergleich zum Verkehr auf Straßen einen überschaubaren Umfang hat. Baubedingt kann es jedoch bei der Baufeldfreimachung zu Tötungen von Eiern und Raupen des Nachtkerzenschwärmers kommen. Dem wird jedoch durch die CEF-Maßnahme 3V_{CEF} entgegengewirkt. Die Beseitigung der Vegetation im Bereich der Habitatflächen des Nachtkerzenschwärmers darf nur außerhalb des Zeitraumes erfolgen, in dem Eier und Raupen der Art hier auftreten können (April - August). Eine – wenn auch artspezifisch nur geringe – Empfindlichkeit der Art ist gegenüber Lichtquellen (vor allem mit UV-Anteil) gegeben. Die Störungsempfindlichkeit ist jedoch geringer als bei anderen Nachtfalterarten. Die Verletzung des Tötungsverbotes ausgelöst durch Lichtquellen wird durch die Maßnahme 5V_{CEF} vermieden. Diese sieht den Einsatz von insektenschonender Beleuchtungstechnik (bspw. auf Basis warm-weißer LED) im Bereich der Haltestellen und der Straßenbeleuchtung vor.

Zerstörungsverbot, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG: Der Nachtkerzenschwärmer reagiert insbesondere auf den Entzug von Beständen der Raupenfutterpflanzen empfindlich, der durch zeitweilige Inanspruchnahme von Flächen während der Bauphase oder durch dauerhafte Überbauung und Umgestaltung eintreten kann. Diese Pflanzenbestände im Untersuchungsgebiet sind insgesamt als Fortpflanzungsstätte der Art (Habitat) anzusehen. Davon werden ca. 2,2 ha für das Vorhaben anlagebedingt in Anspruch genommen (Anlage 4 zu Unterlage 19.2, Plan 4). Das sind 12 % der insgesamt für die Art im Untersuchungsgebiet verfügbaren Habitatfläche. Die restlichen 88 % werden durch das Bebauungsplangebiet „Technopark Süd“/„Technologie-Campus Süd“ sukzessive in Anspruch genommen. Im LBP ist dieses Zusammentreffen als Beeinträchtigung B12 (Dauerhafter Verlust des gesamten Reproduktionshabitats des Nachtkerzenschwärmers durch das Bauvorhaben in Verbindung mit dem Bebauungsplan Nr. 09/06 „Technopark Süd“/„Technologie-Campus Süd“) umschrieben. Das Habitat des Nachtkerzenschwärmers verschwindet im Untersuchungsbereich erst durch die Kumulation der verfahrensgegenständlichen Maßnahme und des vorgenannten Bebauungsplans gänzlich. Unter Berücksichtigung von § 44 Abs. 5 Sätze 1 bis 3 BNatSchG wird durch die Maßnahme 14E_{CEF} die Erfüllung des Zerstörungstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nach gutachterlicher Einschätzung verhindert. Die Maßnahme 14E_{CEF} sieht auf Flurstück Nummer 333/7 der Gemarkung Ebersdorf die Entwicklung, den dauerhaften Erhalt und die Pflege einer Staudenflur mit einer hohen Deckung feuchter Hochstauden des Zottigen Weidenröschens und der Nachtkerze als Raupenfutterpflanzen des Nachtkerzenschwärmers vor. Die turnusmäßige Mahd und der Rückschnitt von aufkommendem

Gehölzaufwuchs in mehrjährigem Abstand (alle 3 – 5 Jahre) sorgen für den Erhalt eines ausreichend großen Bestandes der Raupenfutterpflanze. Die fachliche Eignung der Maßnahme wird schon durch die hohe Mobilität des Nachtkerzenschwärmers und seine Eigenschaft als Pionierbesiedler indiziert.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 und Satz 2 BNatSchG wird vorsorglich eine Ausnahme vom Zerstörungsverbot aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens ist vorliegend zu bejahen, da das Vorhaben die Planrechtfertigung besitzt, mithin erforderlich ist (vgl. die Ausführungen unter C II). Zumutbare Alternativen sind nicht vorhanden. Zur Sicherstellung der Anbindung an das Netz der DB AG würde jede denkbare Variante das Habitat des Nachtkerzenschwärmers zerstören, da die Brachenflächen zwingend gequert werden müssen. Alternativlösungen scheiden somit für diesen Bereich aus. Durch Umsetzung der Maßnahme 14E_{CEF}, die auch als FCS-Maßnahme anzusehen ist, verschlechtert sich außerdem der Erhaltungszustand der Populationen des als Art sehr flexiblen Nachtkerzenschwärmers nicht. Der Nachtkerzenschwärmer hat eine relativ große Ausbreitungsfähigkeit und tritt daher regelmäßig als Pionierbesiedler kurzfristig neu entstandener Habitats auf. Daher muss die Ersatzfläche nicht in der unmittelbaren Nähe der Eingriffsfläche liegen. Für den Nachtkerzenschwärmer gibt es darüber hinaus keine zentralen Vorgaben (z. B. vom LfULG), wie der Bezugsraum der lokalen Population gewählt werden sollte. Aus der FFH-Richtlinie könnte auch die „biogeografische Region“ als Bezugsraum abgeleitet werden, die noch wesentlich weiter gefasst ist. Somit ist eine Habitatfunktion auf der geplanten Maßnahmenfläche 14E_{CEF}, die zwar vom Eingriffsort entfernt, aber innerhalb der artbezogenen biogeografischen Region liegt, artenschutzfachlich sichergestellt. Die Eignung der Maßnahmenfläche 14E_{CEF} als Ersatzhabitat des Nachtkerzenschwärmers wurde im Übrigen durch die Untere Naturschutzbehörde bestätigt.

Fledermäuse sind im Untersuchungsraum nur mit für die Arten nicht essentiellen Jagdhabitats betroffen, so dass diesbezüglich von vornherein keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden. Gehölze, die potenziell Quartiere für Fledermäuse bieten können, bleiben überwiegend erhalten. Unter den zu fällenden Gehölzen ist lediglich eine Birke mit zwei ausgefaulten Astlöchern, die potenziell Quartierfunktion haben kann. Auch die abzubrechenden Gebäude haben potenzielle Quartierfunktion. Die Erfüllung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Beschädigung und Zerstörung potenzieller Ruhestätten, da Fortpflanzungsstätten im Untersuchungsraum nicht vorhanden sind) kann durch Maßnahme 16E_{CEF} (Anbringen von Fledermauskästen) ausgeschlossen werden.

An Amphibien, die besonders geschützte Arten darstellen, ist im Untersuchungsgebiet die Knoblauchkröte verbreitet. Das auf dem Gelände der CVAG südwestlich des Untersuchungsgebietes befindliche Regenrückhaltebecken ist als Massenlaichgewässer der Erdkröte sowie von Teich- und Bergmolch bekannt; ferner wurden im Untersuchungsraum temporäre Laichgewässer von Teichmolch und Erdkröte vorgefunden (temporär Wasser führende Pfützen und Fahrspuren). Sehr wahrscheinlich wandert ein erheblicher Teil der Kröten aus dem Untersuchungsgebiet, das günstige Landhabitate bietet, zu diesem Gewässer. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden für Amphibien dadurch nicht erfüllt.

Es gibt keinen Beleg dafür, dass die Knoblauchkröte im Untersuchungsgebiet ein für den Erhalt der lokalen Population besonders bedeutendes Landhabitat hat und ob es die gesetzlich geschützte Funktion einer Ruhestätte erfüllt. Die vom Vorhaben betroffenen Flächen kommen aber teilweise aufgrund ihrer Ausstattung potenziell als Habitat in Betracht. Der anlagebedingte Verlust potenzieller Habitat-Fläche dieser Art beläuft sich auf ca. 2,2 ha. Unter Berücksichtigung weiterer außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegener potentieller Habitats macht dies weniger als 10% der verfügbaren Fläche aus. Dieser mögliche

Habitatverlust erfüllt somit nicht den Tatbestand einer artenschutzrechtlichen Verbotverletzung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG.

Eine Verletzung des Tötungsverbot in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG käme bezüglich der Knoblauchkröte, wie auch der anderen besonders geschützten Amphibienarten Erdkröte, Teich- und Bergmolch in Betracht, wenn die Verkehrsstrasse eine bedeutende Wanderroute zwischen Landhabitat und Laichgewässer zerschneidet und wenn die Verkehrsströme unausweichlich zu hohen Individuenverlusten wandernder Amphibien führen. Das im Untersuchungsgebiet befindliche kleine temporäre Laichgewässer von Erdkröte und Teichmolch bietet nur wenigen Individuen Platz und wird wohl aus geeigneten Landhabitaten in der unmittelbaren Umgebung aufgesucht, ohne dass die Tiere die Trasse queren müssen. Auch für das mindestens ca. 380 m von der gegenständlichen Verkehrsstrasse entfernte Laichgewässer auf dem Betriebshof der CVAG kommen (neben dem Ackerbrachenanteil jenseits der Trasse) große Flächen diesseits innerhalb (sowohl Offenlandhabitats als auch Waldhabitats vor allem für die Molche und die Erdkröte) und außerhalb (besonders angrenzende Kleingartenanlage) des Untersuchungsgebietes als Landhabitat in Betracht. Die Querung der Verkehrsstrasse ist somit für den überwiegenden Teil der lokalen Population dieser Arten nicht zwingend erforderlich. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos durch die Verkehrsstrasse ist damit nicht gegeben. Somit werden artenschutzrechtliche Verbote bezüglich der Amphibien durch das Vorhaben nicht verletzt.

Vögel: Im Untersuchungsgebiet brüten 37 Vogelarten. Weitere elf Arten sind als Nahrungsgäste anzusehen, da sie außerhalb des Untersuchungsgebietes brüten.

Gegen das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird vorliegend nicht verstoßen, da durch Umsetzung der CEF-Maßnahme in Unterlage 19.2, Kapitel 4.4, Nr. 6 (vogelverträglicher Oberleitungsbau, vgl. die Nebenbestimmung A III 6.6) das Tötungsrisiko für Vögel nicht signifikant erhöht wird. Auch eine baubedingte Tötung oder Verletzung von Brutvögeln durch die Entfernung von Gehölzen und den Abbruch von Gebäuden ist durch die Einhaltung der Ausschlusszeiten vom 1. März bis zum 30. September (Maßnahme 3V_{CEF}) sowie durch eine ökologische Baubegleitung (Maßnahme 1V_{CEF}) vermeidbar. Eine signifikante Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos durch Kollisionen mit Fahrzeugen ist auf dem neuen Trassenabschnitt zwischen Reichenhainer Straße und der Bahnstrecke unwahrscheinlich wegen der relativ geringen Verkehrsdichte, der geringen Geschwindigkeiten auf dieser Strecke und weil es keine Anhaltspunkte für eine besonders hohe Dichte querender Vögel (im Sinne einer Flugschneise) in diesem Bereich gibt. Auf der Reichenhainer Straße wird nach dem Umbau eine insgesamt geringere Verkehrsdichte prognostiziert, so dass auch hier das Tötungs- und Verletzungsrisiko eher sinken wird und damit nicht dessen mindestens für die Erfüllung des Tötungstatbestandes erforderliche signifikante Erhöhung gegeben ist.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, Störungsverbot: Störungen können sowohl bau- als auch betriebsbedingt durch Lärm, Licht, Fahrzeug- und Personenbewegungen sowie Vibrationen auftreten. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere zur Begrenzung des Baulärms (vgl. die in Unterlage 19.2, Kapitel 4.4, Nr. 1 geregelte CEF-Maßnahme i. V. m. Nebenbestimmung A III 6.5) sind betriebsbedingte Störungen innerhalb der artspezifischen Effekt- bzw. Fluchtdistanzen zu erwarten. Diese führen zumindest zu einer teilweisen Entwertung der innerhalb dieser Distanzen gelegenen Brutreviere und Teile des Nahrungshabitats. Da die Nutzung des Untersuchungsgebietes als Nahrungshabitat für die betreffenden Arten nicht essentiell ist und somit keinen erheblichen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population dieser Arten hat, fällt nur die Entwertung von Brutrevieren artenschutzrechtlich unter den Verbotstatbestand. Unter Berücksichtigung von Vorbelastungen verbleiben störungsbedingte Habitatverluste bei 15 Vogelarten (Tabelle 6 in Unterlage 19.2, rot hinterlegt). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird bei Störungen während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit aber nur dann erfüllt, wenn die Störung zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Art führt. Dieses Kriterium der Erheblichkeit kann durch Vergleich des von Habitatentwertung betroffenen

Brutrevierteils mit der Größe der lokalen Population (dargestellt in Tabelle 3 der Unterlage 19.2) bewertet werden. Es zeigt sich, dass die Entwertung durch das Vorhaben höchstens ein Brutrevier der Blaumeise betrifft, dadurch aber nicht der Erhaltungszustand der lokalen Population der Art verschlechtert wird. Anteilige, störungsbedingte Habitatentwertungen der übrigen Arten (u. a. für die Feldlerche) sind ebenfalls unerheblich bezüglich des Erhaltungszustandes der lokalen Population. Der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Durch direkte bau- oder anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen kann das Verbot, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören verletzt werden, § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Ruhestätten (z. B. Schlafbäume von Vogelgemeinschaften) sind im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt worden. Als (aktuell oder regelmäßig wiederkehrend genutzte) Fortpflanzungsstätten sind insbesondere Höhlen und Spalten in Bäumen, die als Brutplatz dienen können sowie Nester zu werten (Anlage 4 zu Unterlage 19.2, Plan 4). Bei frei in Gehölzen oder am Boden brütenden Arten fällt auch die betroffene Fläche des Reviers darunter, in dem diese Arten ihr Nest bauen. Auf der Trasse liegen zwei Reviere des Zilpzalp und ein Revier des Fitis. Unter den laut Plan zu fällenden Gehölzen ist nur eine Birke, die potentiell als Nistplatz für Höhlenbrüter in Betracht kommt. Weiterhin ist je ein Baum zu fällen, der mit einem Nest der Ringeltaube und der Elster besetzt ist (Anlage 4 zu Unterlage 19.2, Plan 4). Beide Arten benutzen ihre Nester oft über mehrere Jahre, so dass von einer wiederkehrend genutzten Fortpflanzungsstätte ausgegangen werden muss. Außerdem werden die Nester beider Arten von der ebenfalls im Gebiet vorkommenden Waldohreule zur Brut genutzt. Eine Eignung der beiden entfallenden Neststandorte für diese Art ist jedoch unwahrscheinlich, weil beide sich direkt neben der Reichenhainer Straße mit ihren bestehenden Störungen befinden und die Waldohreule bis 500 m Straßenabstand Neststandorte störungsbedingt meidet. Nach § 44 Abs. 5 Sätze 1 bis 3 BNatSchG ist der Zerstörungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für entfallende Nistplätze bzw. Reviere nicht erfüllt, da die Maßnahmen 10E und 11E, die über die Feststellungen in Unterlage 19.2 hinaus ebenfalls gleichzeitig als CEF-Maßnahmen angesehen werden können, und die Maßnahme 15E_{CEF} dem entgegenwirken.

Ergebnis:

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht erfüllt. Für den Nachtkerzenschwärmer wurde vorsorglich eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

5.4 Biotopschutz

Im Planungsgebiet befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope. Der städtische Friedhof gilt aufgrund des wertvollen Gehölzbestandes gem. der selektiven Biotopkartierung Sachsen (LfULG 1996-2002) als potentiell wertvolles Biotop, ist aber kein gesetzlich geschütztes Biotop. Die Allee in der Reichenhainer Straße stellt kein gesetzlich geschütztes Biotop dar. Alleien gehören weder zu den in § 30 Abs. 2 BNatSchG noch zu den in § 21 Abs. 1 SächsNatSchG aufgeführten Biotoptypen, die gesetzlichen Biotopschutz genießen.

5.5 Gesetzlich geschützte Landschaftsbestandteile

Im Planungsgebiet sind keine gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteile enthalten. Geschützte Landschaftsbestandteile nach § 29 BNatSchG sind im Planungsgebiet nicht vorhanden. Die Allee in der Reichenhainer Straße fällt nicht unter diese Regelung, da sie keinen geschützten Landschaftsbestandteil darstellt. § 29 Abs. 3 BNatSchG stellt im Übrigen zu Alleien klar: „Vorschriften des Landesrechts über den gesetzlichen Schutz von Alleien bleiben unberührt.“ Diese Klarstellung hat ihre Berechtigung darin, dass einige Bundesländer den Schutz von Alleien in anderen Formen als jenen des gesetzlich geschützten Landschaftsbe-

standteils bewirken, etwa im Rahmen des Biotopschutzes und eine solche abweichende Regelung nicht in Widerspruch zu § 29 BNatSchG steht (Gellermann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 29 BNatSchG Rn. 16). Der Freistaat Sachsen hat von der Möglichkeit, Alleen im SächsNatSchG eigenständig unter Schutz zu stellen, keinen Gebrauch gemacht.

5.6 Biodiversitätsschaden

Da die Eingriffe in Natur und Landschaft vorliegend nach § 15 BNatSchG ausgeglichen werden und der Vorhabenträger den in § 15 geregelten Pflichten nachgekommen ist, liegt kein Biodiversitätsschaden nach § 19 Satz BNatSchG vor.

6 Landwirtschaft

Die Landwirtschaft stellt einen bei allen Planungsentscheidungen zu berücksichtigenden öffentlichen Belang dar (vgl. § 5 Abs. 1 BNatSchG, § 2 Abs. 2 Nr. 6 ROG, § 6 Abs. 2 Nr. 5 SächsLPIG u. a.). Gemäß dem als Optimierungsgebot anzusehenden § 15 Abs. 3 BNatSchG sind die Belange der Landwirtschaft im Rahmen von Planfeststellungen verstärkt zu berücksichtigen. Art und Umfang der betroffenen Flächen und deren Bewirtschaftung sind in die Betrachtung des öffentlichen Belangs der Landwirtschaft ebenso einzubeziehen wie die quantitative Einbeziehung der in Anspruch genommenen Flächen bis hin zur Gefahr der Existenzgefährdung einzelner Betriebe. Diese Qualifikation als öffentlicher Belang ist rechtlich unabhängig von den privaten Belangen der einzelnen Landwirte.

Das genehmigte Bauvorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt wurden. Benötigt werden die Flächen sowohl zur Umsetzung des Bauvorhabens selbst, als auch für landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen. So wird eine bereits brach liegende Ackerfläche im Umfang von 15.018 m² bauzeitlich sowie mit weiteren 22.412 m² dauerhaft in Anspruch genommen.

Im Rahmen der Ersatzmaßnahme 11E werden 16.000 m² einer intensiv genutzten landwirtschaftlichen Fläche in Ebersdorf umgewidmet zur Entwicklung extensiven Grünlands. Hierbei handelt es sich um ca. 11 % der Gesamtfläche von 145.823 m².

Diese Inanspruchnahme ist zur Realisierung des Vorhabens erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde geht jedoch davon aus, dass der öffentliche Belang der Landwirtschaft nicht in der Form betroffen wird, dass er der Umsetzung des Vorhabens entgegensteht.

7 Vermessungswesen

Die Nebenbestimmungen zum Vermessungswesen beruhen auf §§ 6 Abs. 2 und 27 SächsVermKatG.

8 Eisenbahnverkehr

Die im verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen sichern ab, dass keine Gefährdungen für den auf den Eisenbahnanlagen stattfindenden Eisenbahnverkehr während der Bauphase entstehen und die bahnspezifischen Vorschriften bei der Ausführung des Bauvorhabens eingehalten werden.

9 Baudurchführung

Nach § 3 Abs. 1 ArbSchG ist der Arbeitgeber verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen. Bei Maßnahmen des Arbeitsschutzes ist vom Arbeitgeber gemäß § 4 ArbSchG von allgemeinen Grundsätzen, wie sichere Arbeitsbedingungen oder die Berücksichtigung des Standes der Technik, auszugehen. Die hierzu

aufgenommenen Nebenbestimmungen stellen sicher, dass bei der Umsetzung des Vorhabens die rechtlichen Vorgaben des Arbeitsschutzes auf der Baustelle beachtet werden.

Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere Nebenbestimmungen zum Schutz der Bevölkerung vor baubetriebsbedingten Beeinträchtigungen während der Bauphase sowie zu deren Information über den Bauablauf in den verfügbaren Teil dieser Genehmigung aufgenommen.

Darüber hinaus wurden Nebenbestimmungen zur Gewährleistung der ungehinderten Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen aufgenommen.

10 Versorgungsleitungen

Die zuständigen Versorgungsträger wurden am Verfahren beteiligt. Soweit Maßnahmen zum Schutze der Leitungen gefordert wurden, wurde deren Beachtung seitens des Vorhabenträgers zugesagt bzw., soweit notwendig, durch entsprechende Nebenbestimmungen als zu beachten festgelegt.

11 Eigentum

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird fremdes Eigentum in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis) dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass bei Umsetzung der genehmigten Planung der notwendige Grunderwerb auf das erforderliche Minimum beschränkt wird. Die im Grunderwerbsplan ausgewiesenen Grundstücksinanspruchnahmen sind für die Umsetzung der Baumaßnahme notwendig.

Die durch den Bau der Straßenbahntrasse entstehenden Auswirkungen auf das Eigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Sie wurden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine schonendere Trassierung zur Verringerung der Grundstücksinanspruchnahmen hat sich im Rahmen der Gesamtabwägung nicht ergeben.

Aus den bereits dargelegten Gründen ist das planfestgestellte Vorhaben einschließlich des hierfür konkret vorgesehenen und genehmigten landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes erforderlich. Das bedeutet, dass der damit verbundene Flächenbedarf auf Grundstücken Privater in dem in den planfestgestellten Unterlagen ausgewiesenen Ausmaß notwendig ist. Die Belange privater Betroffener wurden von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt gesehen sind diese Belange nicht in einem Ausmaß betroffen, das ein Absehen von dem Vorhaben erforderlich machen würde.

Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von im Eigentum Dritter stehender Flächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der privaten Interessen an einem möglichst ungeschmälernten Erhalt des Eigentums und des Umfangs der gegenwärtigen Nutzung wurde das Interesse am vorgesehenen Straßenneubau jedoch höher bewertet. Die sich aus den Flächeninanspruchnahmen ergebenden Nachteile sind daher von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Sofern das Gesetz dies vorsieht, werden die Folgen der Grundstücksinanspruchnahmen im Rahmen von Entschädigungsmaßnahmen ausgeglichen. Die Festsetzung von Entschädigungen erfolgt im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach.

Bezüglich der im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Flurstücke besitzt der Planfeststellungsbeschluss enteignende Vorwirkung, d. h., er lässt zwar den Rechtsentzug an Grund und Boden dem Grundsatz nach zu, regelt aber nicht den Rechtsübergang als solchen. Dieser ist, ebenso wie die Festlegung der Entschädigungssumme, im Nachgang zum Planfeststellungsbeschluss zwischen den Parteien möglichst einvernehmlich, andernfalls im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Enteignungs- oder Entschädigungsverfahrens, vorzunehmen. Den Betroffenen entsteht hierdurch kein Nachteil, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten beschreiten.

Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind nach Beendigung der Maßnahme in rekultiviertem Zustand zurückzugeben. Dies wurde durch entsprechende Auflagen im Tenor des Beschlusses sichergestellt.

Eigentumsrechtliche Belange stehen damit der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

VI Stellungnahmen/Einwendungen

Im Planfeststellungsverfahren wurden von kommunalen Gebietskörperschaften (1), Trägern öffentlicher Belange und Unternehmen der Daseinsvorsorge sowie Leitungsunternehmen (2), privaten Einwendern (3) als auch anerkannten Naturschutzverbänden (4) Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben.

1 Kommunale Gebietskörperschaften

Stadt Chemnitz

Schreiben vom 8. April 2015

Tiefbauamt

In der Unterlage 1 – Erläuterungsbericht – sei beim Punkt 4.1.2 (Vorgesehene Verkehrsqualität, Verkehrskonzept) die Formulierung „Der Campusplatz soll zukünftig mit maximal 20 km/h befahren werden können“ zu streichen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt, so dass sie sich erledigt hat.

In der Unterlage 1 – Erläuterungsbericht – sei beim Punkt 4.18.3 (KP-LSA Reichenhainer Straße/Lutherstraße/Stadlerplatz) bei der Formulierung „Der nördliche Knotenpunktarm der Reichenhainer Straße in Höhe Stadlerplatz als auch die Stadlerstraße sollen als verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden“, „Verkehrsberuhigter Bereich“ zu streichen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt, so dass sie sich erledigt hat.

Die in der Unterlage 11 – Regelungsverzeichnis – unter lfd. Nummer 1.2.5, 1.2.6, 2.2.18 genannten Parkplätze seien im Planfeststellungsbeschluss zum beschränkt-öffentlichen Platz (Parkplatz) zu widmen. Die Unterlage 12 sei entsprechend zu ergänzen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt, so dass sie sich erledigt hat. Die Widmung ist unter A IV dieses Beschlusses erfolgt.

Die Widmung zum beschränkt-öffentlichen Weg lfd. Nr. 6.2.7 (Gehweg) sei im Planfeststellungsbeschluss zu verfügen. Unterlage 12 sei entsprechend zu ergänzen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt, so dass sie sich erledigt hat. Die Widmung ist unter A IV dieses Beschlusses erfolgt.

Die bahnbegleitenden Grünstreifen, lfd. Nr. 5.2.10, 6.2.10 in Unterlage 11, sollten zukünftig in der Unterhaltung der CVAG stehen. Das Regelungsverzeichnis sei entsprechend zu ändern.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die betroffenen Grünflächen sind nicht Bestandteil des Bahnkörpers, der durch das Gleisbord begrenzt wird und unstrittig in der Zuständigkeit der CVAG liegt. Die Grünflächen jenseits des Bahnkörpers sind deshalb im Regelungsverzeichnis richtigerweise der Stadt Chemnitz zugeordnet.

Als Eigentümer der Entwässerungsmulde, lfd. Nr. 6.2.15, müsse auch die dazugehörige Böschung, lfd. Nr. 6.2.16, auf dem Grundstück der geplanten Wendestelle (Eigentümer CVAG), die CVAG als Eigentümer übernehmen. Entsprechend obliege der CVAG hier auch die Unterhaltungspflicht. Unterlage 11 sei entsprechend zu ändern.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und hat sich somit erledigt. Das Regelungsverzeichnis wird entsprechend geändert.

Die Stadt Chemnitz fungiere für die Einfahrten lfd. Nr. 1.2.7, 1.2.9, 2.2.24, 2.2.25, 2.2.26, 3.2.3, 3.2.13, 4.2.10, 4.2.11, 4.2.12, 4.2.13, 4.2.14 lediglich als Eigentümer. Für die Unterhaltung der entsprechenden Zufahrten sei nach § 22 Abs. 3 SächsStrG i. V. m. § 18 Abs. 4 SächsStrG der jeweilige Grundstückseigentümer verantwortlich. Das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) sei entsprechend zu ändern.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und hat sich somit erledigt. Das Regelungsverzeichnis wird entsprechend geändert.

Sozialamt

Folgende Sachverhalte seien hinsichtlich der Barrierefreiheit im Rahmen der Ausführungsplanung noch detailliert mit der AG „Barrierefreies Bauen“ abzustimmen:

- Querungen von Bahnsteigen (unsignalisierte Z-Querungen von Bahnkörpern gemäß Punkt 4.5.3 würden hinsichtlich der Sicherheit für Blinde und Sehbehinderte als Einzelprüfung die Zustimmung der AG „Barrierefreies Bauen“ brauchen).

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt. Der Vorhabenträger lässt die Z-Querung in Höhe Dittesstraße entfallen; diese wird durch eine signalgesicherte Querung ersetzt werden. Eine entsprechende Planänderung ist durch Schreiben vom 24. September 2015 vorgenommen worden. Für die außerdem geplante Z-Querung bei Bau-km 1+720 wird die Zustimmung eingeholt werden; bei Nichtzustimmung wird diese ebenfalls durch eine signalgesteuerte Querung ersetzt werden.

Weitere Sachverhalte seien:

- Gesicherte Querungen, Kontraste und Taktilität der Oberflächen am Stadlerplatz,
- Gesicherte Querungen, Kontraste und Taktilität im Campusbereich,
- Bodenindikatoren an Querungsstellen,

- Kontraste von Einbauten (Poller, Masten, Fahrgastunterstände, Bänke etc.), regelgerechter Ausbau der Bushaltestellen (Bodenindikatoren, Bordarten, Bordhöhen, halbstarre Decke, DFI).

Die Hinweise werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt. Sie werden im Zuge der Ausführungsplanung detailliert abgestimmt und in der Bauausführung barrierefrei ausgeführt.

Stadtplanungsamt

Aus städtebaulicher Sicht sei zu prüfen, ob zur Abrundung der vorhandenen Bauflucht der Turnstraße auf dem Grünstreifen des Eckgrundstückes, das zur Errichtung des Gleichrichterunterwerkes vorgesehen ist, 1 – 2 Bäume gepflanzt werden könnten. Dadurch könnte trotz Errichtung des eingeschossigen Baukörpers die Quartiersecke Turnstraße/Bernsdorfer Straße gestärkt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Pflanzen von Bäumen ist an dieser Stelle aufgrund der Platzverhältnisse im unterirdischen Bauraum und wegen des oberirdischen Platzbedarfes für die Andienung mit Lastkraftwagen nicht möglich.

Das alternative Konzept bzw. die Vorplanung zur Aufwertung und zur Umgestaltung des Campusplatzes, welches im Auftrag der Stadt Chemnitz erarbeitet wurde, sei in geeigneter Form im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung beachtet. Sie hat sich somit erledigt.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen des LBP zum Vorhaben seien zu beachten bzw. umzusetzen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt.

Zum Maßnahmeblatt Seite 12, 11E: Die Formulierung „Tiefenlockerung der Bodenflächen, Andeckung mit kulturfähigem Oberboden“ sei zu streichen. Alternativ zur vorgesehenen Ansaat sei während der Umsetzung der Maßnahme zu prüfen, ob mit der Aushagerung der vorhandenen Wiese das Entwicklungsziel „Herstellung von extensivem Grünland“ erreicht werden könne. Weiterhin sei auf der Fläche der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln und mineralischem Dünger auszuschließen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt. Auf die Nebenbestimmung A III 6.3 wird verwiesen.

Das Sachgebiet Landschafts- und Freiraumplanung im Stadtplanungsamt sei im weiteren Planungsverlauf und bei der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu beteiligen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und im weiteren Planungsverlauf und bei der Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beachtet, so dass sie sich erledigt hat. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen A III 6.2 und A III 6.8 verwiesen.

Die Ausgleichsmaßnahmen und -flächen seien im sächsischen Ausgleichsflächenkataster KOKA-Nat zu registrieren, weiteres dazu unter: <http://list-sachsen.de/b6/KoKa.htm>.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung A III 6.7 verwiesen.

Grünflächenamt

Das Grünflächenamt sei in die Vorbereitung und Planung des Vorhabens eingebunden gewesen. Schwerpunkt sei dabei insbesondere der Umgang mit der die Reichenhainer Straße prägenden Platanen-Allee und die Neupflanzung entlang der geplanten Straßenbahntrasse unter Einbeziehung/Neugestaltung der tangierenden städtischen Grünflächen Stadlerplatz und Südbahnplatz gewesen. Damit entspreche der Entwurf zur Planfeststellung den geführten Vorabstimmungen.

Die Festlegungen der Punkte 2, 2.1 und 5 im Protokoll vom 28. Oktober 2014 zur Beratung vom 13. Oktober 2014 zu Grundstücksfragen für die Baumaßnahme Chemnitzer Modell, Stufe 2 über das Gebiet des Bebauungsplanes 09/06, „Technologiepark-Süd“ würden Verfahrensbestandteil sein.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die im Protokoll vom 28. Oktober 2014 aufgeführten Sachverhalte werden bei der weiteren Planung und Bauausführung entsprechend umgesetzt.

Für die während der Baumaßnahme mittelbar betroffenen Gärten (Parzellen 7 - 9) sei der Zugang der Pächter zu den Gärten zu gewährleisten. Nutzungseinschränkungen seien mit den Pächtern durch den Vorhabenträger zu klären.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt.

Zu den geplanten Ersatzmaßnahmen 12E (Renaturierung eines Teichs am Ebersdorfer Wald) und 13E (Renaturierung des Weberteiches am Zeisigwald) seien folgende Hinweise zu beachten:

Vor Beginn der Durchführung der Maßnahmen seien diese mit dem Grünflächenamt der Stadt Chemnitz abzustimmen.

Würden während der Baumaßnahme Waldflächen zusätzlich beansprucht (z. B. für Baustelleneinrichtungen), sei die Genehmigung einer befristeten Waldumwandlung nach § 8 Abs. 1 SächsWaldG bei der unteren Forstbehörde zu beantragen.

Ab Waldbrandgefahrenstufe 4 seien die Arbeiten einzustellen.

Die Hinweise werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen A III 6 verwiesen.

Umweltamt

Die immissionsschutzrechtliche Beurteilung des Straßenbahnvorhabens i. S. d. 16. BImSchV habe ergeben, dass das Vorhaben zwar im Hinblick auf das neu auftretende Straßenbahnaufkommen zu erhöhten Lärmbelastungen führen werde. Die Prognose ergebe allerdings, dass größtenteils keine Lärmbelastungen entstünden, deren Größen die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung überschreiten würden, die beim Neubau einzuhalten seien. Nur an einem Gebäude im Bereich der Turnstraße/Stadlerstraße sei ermittelt worden, dass der Immissionsgrenzwert zur Nachtzeit überschritten werde und ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach bestünde. An allen anderen Gebäuden würden die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete und Mischgebiete eingehalten. Auch an Gebäuden

mit besonders hoher Schutzwürdigkeit seien keine relevanten Beeinträchtigungen durch Schienenverkehrslärm ermittelt worden.

An keinem untersuchten Außenwohnbereich würden die Anspruchsvoraussetzungen für eine finanzielle Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen durch Straßenbahnlärm erfüllt.

Eine Untersuchung zur Gesamtlärmbelastung (Straße und Schiene) für den Abschnitt der Turnstraße und Reichenhainer Straße sei ebenfalls durchgeführt worden. Im Zuge der Ermittlung der Gesamtlärmbelastung unter Berücksichtigung der Straßenbahntrasse und des Straßenverkehrs seien keine Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung im Tag- und Nachtzeitraum festgestellt worden. Daraus folge, dass im Zusammenhang mit der ermittelten Gesamtlärmbelastung keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien.

Die Aussagen werden zur Kenntnis genommen.

Beim Bau von Straßenbahnstrecken sei das Augenmerk auch auf zu erwartende Einwirkungen durch betriebs- ggf. auch baubedingte Erschütterungen zu legen. Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen seien weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings seien in der DIN 4150/2, Tabelle 1 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die dort aufgeführten Werte würden keine absolute Grenze bilden, würden aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt dienen.

Für den geplanten Neubau der Straßenbahnstrecke auf der Turn- und Reichenhainer Straße sei eine erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt worden, in der die Emissionen durch den Straßenbahnverkehr an einem Messquerschnitt am Goetheplatz an einem mit der geplanten Trasse oberbaugleichen Gleisabschnitt ermittelt und an zwei repräsentativen Gebäuden an der Turn- und Reichenhainer Straße die Erschütterungseinwirkungen bei Pkw- und Lkw-Vorbeifahrten an mehreren Messpunkten gemessen worden seien.

Aus den ermittelten Erschütterungsemissionen bei Straßenbahnvorbeifahrten seien für die Neubautrasse die Erschütterungsimmissionen prognostiziert worden. Die Ergebnisse hätten gezeigt, dass bei einer Geschwindigkeit der Straßenbahn von 50 km/h im Bereich der Turnstraße 24 und 25 die Anhaltswerte der DIN 4150/2 nicht eingehalten werden könnten. Als Maßnahme zum Erschütterungsschutz werde deshalb die Reduzierung der Geschwindigkeit der Straßenbahn von 50 auf 40 km/h vorgeschlagen. Die Einhaltung der Geschwindigkeit der Straßenbahn von 40 km/h sei in dem Straßenabschnitt der Turnstraße zu gewährleisten.

Der enthaltene Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt. Der Vorhabenträger sieht im Übrigen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor.

Bei der Beurteilung des sekundären Luftschalls seien keine Überschreitungen der relevanten Richtwerte festgestellt worden.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

In Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit werde ausgeführt, dass die 26. BImSchV in Bezug auf Straßenbahn und Fahrleitungsanlagen nicht anwendbar sei, weil das Netz mit 600/750 V Gleichstrom betrieben werde. Sie gelte jedoch für die zwei geplanten Gleichrichterunterwerke (GUW Turnstraße und GUW Technopark), die somit allein als beurteilungsrelevant anzusehen seien. Die 26. BImSchV enthalte Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch u. a. elektromagnetische Felder.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Nach § 3 Abs. 2 der 26. BImSchV seien die Gleichrichterunterwerke als Niederfrequenzanlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass sie bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung in ihrem Einwirkungsbereich an Orten, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt seien, die im Anhang 1a der 26. BImSchV genannten Grenzwerte nicht überschreiten würden. Die Gleichrichterunterwerke seien demnach so auszubilden, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten würden. Die Einhaltung sei nach Fertigstellung und vor Inbetriebnahme messtechnisch nachzuweisen.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie haben sich somit erledigt. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung unter A III 5.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Wasser- und Bodenschutzbehörde

Von der Baumaßnahme betroffene Altlastverdachtsflächen seien die im Sächsischen Altlastenkataster unter der Altlastenkennziffer 61270445 registrierten Flurstücke 1945/22, 1945/23 und 1945/18 der Gemarkung Chemnitz. In den Planfeststellungsunterlagen werde auf die Altlastenverdachtsfläche/Altstandort „Ehemalige Chemnitzer Zahnradfabrik – Turnstraße/Ecke Bernsdorfer Straße“ (AKZ 61270445) hingewiesen; der Sachverhalt sei im Punkt 9. des Erläuterungsberichtes erwähnt worden.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Gemäß Grunderwerbsplan würden von der Altlastenverdachtsfläche bzw. von dem Altstandort insgesamt 741 m² von den Flurstücken 1945/22, 1945/23 und 1945 der Gemarkung Chemnitz erworben und 17 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf der zu erwerbenden Fläche sei der Bau eines Bahnstromunterwerkes geplant. Der Bereich sei bei der Baugrunduntersuchung vom 15.11.2013, IFG Ingenieurbüro für Geotechnik GmbH, jedoch nicht betrachtet worden.

Der Hinweis ist aus folgenden Gründen unzutreffend: Die Altlastenverdachtsfläche befindet sich auf den Flurstücken 1945/22 und 1945/23 der Gemarkung Chemnitz. Von diesen Flurstücken sollen insgesamt 326 m² erworben und 17 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Flurstück 1945 existiert in diesem Bereich nicht. Auf dem eventuell damit gemeinten benachbarten Flurstück 1945/18 (415 m² Grunderwerb) wird ein Parkplatz und kein Bahnstromunterwerk errichtet werden. Durch das IFG Ingenieurbüro für Geotechnik GmbH erfolgte im Zuge der Baugrunduntersuchungen eine Probennahme im Bereich des herzustellenden Unterwerkes. Aus zwei Einzelproben wurde eine Mischprobe gebildet und gemäß LAGA chemisch analysiert. Als Ergebnis erhielt der Boden im Bereich der Altlastenverdachtsfläche die Zuordnungsklasse Z2 nach LAGA. Die genannten Flurstücke wurden demnach vom Vorhabenträger in Bezug auf Altlasten in ausreichendem Umfang betrachtet.

Im Ergebnis der orientierenden Erkundung (Schätzung II) auf dem Grundstück der ehemaligen Chemnitzer Zahnradfabrik (Bericht vom 5. Juni 1997) seien im Bereich der Freifläche zwischen Turn- und Bernsdorfer Straße in einer Bohrung (Bohrung 14) erhebliche Gehalte an PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) von 57,6 mg/kg in der Auffülle (0 – 2 m) festgestellt worden. Zur Abgrenzung der Kontamination in der Auffülle der Freifläche seien ergänzend zum Schätzbericht II zwei Rammkernsondierungen (15 und 16) zusätzlich abgeteuft und das Auffüllmaterial auf PAK und MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe) untersucht worden. Bis auf diesen einen PAK-Wert seien keine Auffälligkeiten festgestellt worden. Alle Bauarbeiten auf dem Standort der „Ehemalige Chemnitzer Zahnradfabrik – Turnstraße/Ecke Bernsdorfer Straße“ seien durch einen Sachverständigen für Altlasten zu begleiten.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt. Die dargestellten Ergebnisse sind ebenfalls in die Beurteilung des Bodens im Zuge der Baugrunduntersuchungen eingeflossen.

Sollten im Rahmen des Planungsfortgangs oder während der Bauausführung bisher nicht bekannte Bodenbelastungen angetroffen werden (§ 9 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 3 bis 6 BBodSchG), sei nach § 10 Abs. 2 SächsABG das Umweltamt der Stadt Chemnitz, Sachgebiet Altlasten/Bodenschutz zu informieren (Meldepflicht) und mit diesem der ggf. erforderlich werdende Handlungsbedarf abzustimmen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie hat sich somit erledigt. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmung unter A III 2.5 dieses Beschlusses.

Auf Grund der Vornutzung (Straßen, Bahngleise, überprägte Freiflächen) sei zum Teil keine durchwurzelbare Bodenschicht mehr vorhanden und müsse in Bereichen von Grünflächen wiederhergestellt werden. Die Mächtigkeit der durchwurzelbaren Bodenschicht richte sich nach der jeweiligen Durchwurzelungstiefe der vorgesehenen Bepflanzung. Bei der Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten seien die Anforderungen des § 12 BBodSchV einzuhalten.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie haben sich somit erledigt. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter A III 2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Da bei Eingriffen in den Boden das freigelegte Material nicht uneingeschränkt im Sinne der Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu verwerten sei, seien vor Baubeginn entsprechende Deklarationsuntersuchungen nach LAGA vorzusehen bzw. entsprechend den Ergebnissen der Baugrunduntersuchung vom 15. November 2013, IFG Ingenieurbüro für Geotechnik eine Deklaration vorzunehmen.

Die Forderung wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie ist somit erledigt.

Für eine Verwertung mineralischer Abfälle als Baustoff und außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht (im Sinne von § 12 BBodSchV) im Plangebiet seien nachfolgende Regelwerke anzuwenden:

- Technische Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ Stand 5. November 2004,
- Verwaltungsvorschrift des SMUL über Vorläufige Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial (VwV Recyclingbaustoffe) vom 11. Januar 2006.

Im Bereich der Baumaßnahme (Teilraum 2) sei die natürliche Bodenfunktion durch die Ackerbrache noch erhalten. Daher sei hier während der Baumaßnahme anfallender unbelasteter Bodenaushub vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen. Der Oberboden (Mutterboden) in diesem Bereich sei vollständig abzuschleppen und zu sichern. Er sei zu erhalten und funktionsgerecht zu verwerten. Überschüttungen von Oberboden mit Bodenaushub oder Fremdstoffen seien unzulässig. Für Aufschüttungen/Verfüllungen in Form von bodenähnlichen Anwendungen (Geländeregulierung ohne konkreten technischen Zweck) sei regelmäßig geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie ist somit erledigt. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmung unter A III 2.3 dieses Beschlusses.

Während der Bauausführung seien Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden. Hierzu sei insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen etc. auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen. Sei dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar, seien beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen so frühzeitig der örtlich zuständigen unteren Bodenschutzbehörde anzuzeigen, dass diese ggf. bestehende Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen könne.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie haben sich somit erledigt. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmung unter A III 2.3 dieses Beschlusses.

Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen werde, habe eine ggf. erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen und sei die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der betreffenden Flächen seien Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Bauausführung beachtet. Sie haben sich somit erledigt.

Naturschutzbehörde

Forderungen aus früheren Beteiligungen seien weitestgehend eingearbeitet. Unberücksichtigt sei weiterhin die Forderung, dass nach den gesetzlichen Vorschriften nach § 15 Abs. 4 BNatSchG auch die Kosten für Unterhaltung vom Eingriffsverursacher zu tragen seien.

Innerhalb der Landschaftspflegerischen Maßnahmen seien die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung und zum Schutz sowie zur Kompensation dargestellt. Gemäß § 15 Abs. 4 S. 1 BNatSchG seien Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Satz 3 führt aus, dass für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger verantwortlich sei. Nach dem Wortlaut in den Maßnahmeblättern 11E und 14E obliege die Unterhaltung dem Rechtsnachfolger des ZVMS entsprechend der Finanzierungsvereinbarung zwischen der Stadt Chemnitz, dem ZVMS und der CVAG. Da diese Finanzierungsvereinbarung nach noch nicht abgeschlossen sei, fordere die Untere Naturschutzbehörde zur Unterhaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine klare Regelung; die Unterhaltung sei nicht aus dem Budget des Umweltamtes zu finanzieren.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine vertragliche Vereinbarung zur Kostentragung der Unterhaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG ist nach Auskunft des Vorhabenträgers zwischen der Stadt Chemnitz, der CVAG und der VMS zur Zeit erst in Bearbeitung. Unabhängig vom Ergebnis dieser Vereinbarung wird aber die Stadt Chemnitz als öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaft als Ganzes verpflichtet, nicht aber ein einzelnes Amt der Stadtverwaltung. Im Übrigen sind Fragen der Kosten nicht Gegenstand der Planfeststellung, so dass zu diesem Sachverhalt im Planfeststellungsbeschluss keine Regelung zu treffen ist.

Im Abschnitt „6. Zusammenfassende Beurteilung des Artenschutzfachbeitrages“ werde u. a. ausgeführt: „Der Verlust von 2,2 ha Reproduktionshabitat des Nachtkerzenschwärmers ... könne kompensiert werden“. Nach Literaturangaben sei hierzu die Neuanlage einer geeigneten, mindestens 0,8 ha großen Habitatfläche ausreichend. Die auf dem Maßnahmeblatt 14E

beschriebene Maßnahme werde daher bestätigt. Hinsichtlich künftiger Unterhaltung der Maßnahme werde auf das vorstehend Ausgeführte verwiesen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

In die Ausführungsplanungen zu den vom Naturschutz und der Landschaftspflege zu vertretenden Belangen sei die Untere Naturschutzbehörde einzubeziehen.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung sowie bei der Bauausführung beachtet.

Feuerwehr

Der aktuell vorliegende Planstand weise teilweise keine Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr auf. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Aufstellen von Drehleiterfahrzeugen zur Sicherstellung des 2. Rettungsweges an der straßenbegleitenden Bebauung in der Stadlerstraße (Stadlerplatz) hätten am 21. Januar 2015 eine Beratung mit dem Tiefbauamt der Stadt Chemnitz, der CVAG und dem Planer sowie eine weitere Beratung am 11. Februar 2015 stattgefunden.

Hinsichtlich der Turnstraße werde auf die Zusagen der CVAG als künftigen Betreiber der Straßenbahnstrecke verwiesen, die im Protokoll vom 20. März 2015 festgehalten worden seien. Das Protokoll sollte Verfahrensbestandteil werden. Hinsichtlich der neuen Freiflächenplanung im Bereich der Stadlerstraße, wo durch die Gestaltung und der Einordnung des ruhenden Verkehrs ebenfalls Aufstellflächen für Drehleiterfahrzeuge stark eingeschränkt werden würden, stünden ebenfalls noch Lösungen aus. Somit könne beim derzeit vorliegenden Planungsstand zur Stadlerstraße seitens der Feuerwehr noch keine Zustimmung erfolgen.

Die Hinweise und Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt. Um ausreichend Aufstellfläche für Drehleiterfahrzeuge zu schaffen, werden die Flächen entsprechend verbreitert. Die Forderungen der DIN 14090 (Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken) werden mit der Überarbeitung eingehalten. Mit Schreiben vom 24. September 2015 hat der Vorhabenträger die entsprechenden Planänderungen eingereicht. Die Hinweise und Forderungen haben sich somit erledigt.

Im Zusammenhang mit den geplanten technischen Gebäuden für die Straßenbahnstrecke könnten sich Brandschutzanforderungen im konkreten Genehmigungsverfahren ergeben.

Die vorgenannte Prüfung lasse den baulichen Brandschutz nach der SächsBO und anderen Vorschriften, für den die Untere Bauaufsichtsbehörde zuständig sei, unberücksichtigt.

Es werde darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der vorgenannten Punkte nicht durch die Feuerwehr kontrolliert werde, gleichzeitig verweise die Feuerwehr darauf, dass bei Nichtumsetzung seitens der Feuerwehr Bedenken wegen des Brandschutzes bestünden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Prüfung der Brandschutzanforderungen wird durch den Vorhabenträger rechtzeitig veranlasst.

Vermessungsamt

Im Bereich des Planvorhabens könnten sich Vermessungs- oder Grenzmarken befinden, die nach § 6 Abs. 1 des Sächsischen Vermessungs- und Katastergesetzes (SächsVermKatG) nicht in ihrer Erkennbarkeit oder Verwendbarkeit beeinträchtigt werden dürften. Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr bestehen, dass die Vermessungs- oder Grenzmarken beschädigt oder entfernt würden, seien diese nach § 6 Abs. 2 SächsVermKatG zu sichern oder

wiederherzustellen. Dies sei auf eigene Kosten bei einem Öffentlich bestellten Vermessungsingenieur (ÖbV) zu veranlassen.

Informationen über eventuell gefährdete Festpunkte der Grundlagenvermessung (Raumbezugs- und Höhenfestpunkte) des Freistaates Sachsen seien beim Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden, abzufragen.

Vor Beginn der Bautätigkeiten seien aktuelle Informationen aus den Unterlagen des Liegenschaftskatasters zu beantragen.

Hinweis: Die Daten der ALK befänden sich im Eigentum des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Bei der Nutzung der Daten sei darauf zu verweisen. Die entsprechenden Angaben seien in den Lageplänen zu ändern (ALK-Daten, Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen).

Die Hinweise und Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt. Der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung wurde am Verfahren beteiligt und hat den Raumbezugspunkt **5143 117/00** gemeldet (siehe unten). Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen unter A III 8 dieses Beschlusses verwiesen.

2 Träger öffentlicher Belange/Versorgungsträger/Leitungsrechtsinhaber

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Schreiben vom 7. April 2015

Aus Sicht des LfULG stünden dem Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken entgegen. Im Rahmen der weiteren Planbearbeitung und in Vorhabenrealisierung werde jedoch empfohlen, die Hinweise des Strahlenschutzes und die folgenden geologischen Hinweise zu berücksichtigen:

Natürliche Radioaktivität

Zum gegenwärtigen Kenntnisstand lägen keine konkreten Anhaltspunkte über radiologisch relevante Hinterlassenschaften für die Straßenbahn-Trassenvarianten im Plangebiet vor. Zum vorliegenden Planungsvorhaben bestünden daher keine Bedenken unter strahlenschutzrechtlichen Aspekten. Es liege jedoch ein Hinweis vor, dass 1980 Haldenmaterial für den Ehrenhain der Sozialisten, Wartburgstraße, beantragt worden sei. Es werde darauf hingewiesen, dass diese Daten aus den Unterlagen zur Antragstellung von Betrieben und Institutionen über angefordertes Haldenmaterial in der ehemaligen DDR durch die Akten des SAAS (Staatliches Amt für Atomsicherheit und Strahlenschutz (DDR)) bezogen worden seien. Eine Berichterstattung darüber, ob und in welchen Bereichen das Haldenmaterial tatsächlich eingebaut worden sei, und ob darüber hinaus das Material auch beim Straßenbau in diesem Bereich Verwendung gefunden hätten, läge nicht vor. Die Angaben könnten deshalb nur als Hinweise angesehen werden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Sofern bei Baumaßnahmen strahlenschutzrechtlich relevantes Material ausgehoben werde, seien bei der Entsorgung/Verwertung die entsprechenden strahlenschutzrechtlichen Vorschriften einzuhalten. Alle Informationen sowie Handlungsempfehlungen hierfür seien aus den Internetseiten unter <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/strahlenschutz/30991.htm> bzw. dem Leitfaden „Radioaktive Stoffe bei Baumaßnahmen“ der LfULG-Schriftenreihe, Heft 13/2013 (Link zur Publikation: <https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/19172>) zu entnehmen.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Das in den Planungsunterlagen zitierte Baugrundgutachten sei nicht aus Sicht des Strahlenschutzes beurteilt worden. Sollte eine diesbezügliche Prüfung gewünscht sein, werde um Mitteilung gebeten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Geologie

Das LfULG empfehle, für die Bauausführung eine ingenieurgeologische/geotechnische Baubegleitung durch ein qualifiziertes Baugrundbüro sicherzustellen. Im Zuge der Bauausführung sollten Aufwendungen für Kontrollprüfungen der Tragfähigkeit bzw. des Verformungsmoduls auf den ungebundenen Konstruktionsschichten mittels statischen Plattendruckversuchs nach DIN 18134 vorgesehen werden. Die Prüfumfänge sollten in Anlehnung an die ZTVE-StB 2009 festgelegt und in die Kostenberechnung sowie das Leistungsverzeichnis aufgenommen werden.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Die im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.14.3 (Gründung, Unterpunkt Rohrgründung) erwähnte Prinzipskizze Mastgründung wäre in der Unterlage nicht vorhanden. Es werde um Ergänzung gebeten.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt. Die Prinzipskizze ist mit Schreiben vom 6. Oktober 2015 ergänzt worden.

Unter Punkt 4.14.3 werde ausgeführt: „An den Maststandorten sei zu künzeln, um die Lage des Gesteinshorizontes festzustellen. Abbruchkriterium für die Sondierung sei eine Schlagzahl > 100 pro 10 cm. Die Sondierung sei vor der Ausführung unbedingt auszuführen, um bei Bedarf die Fundamentgrößen zu optimieren.“

Als Künzelstab sei die aktuelle nicht mehr normgerechte Rammsonde DPL-5 bezeichnet worden. Aus geotechnischer Sicht sei planungsseitig anzugeben, ob eine leichte Rammsondierung (DPL / 10 kg Fallgewicht), mittlere (DPM / 30 kg Fallgewicht), schwere (DPH / Rammgewicht 50 kg) oder superschwere Rammsondierung nach DIN EN ISO 22476-2 auszuführen sei. Das Abbruchkriterium Schlagzahl > 100 pro 10 cm Eindringtiefe für Rammsondierungen hänge überwiegend von der Masse des Rammgewichts und des Spitzenquerschnittes ab. Dieses Rammkriterium werde in Verwitterungsböden bei leichten Fallgewichten in kleineren Tiefenlagen erreicht als bei größeren Fallgewichten. Es werde empfohlen, die planungsseitig vorgesehene Mastgründungsstrategie mit dem Baugrundgutachter abzustimmen, die erdstatische Mastgründungsstrategie mit dem Baugrundgutachter abzustimmen, auf erdstatische Erfordernisse auszulegen und je nach statischen Erfordernissen Abnahme-/Prüfkriterien für die Gründungen der Oberleitungsmasten festzulegen. Zur Abnahme und Freigabe der Gründungssohlen werde empfohlen, während der Bauausführung einen Baugrundgutachter hinzuzuziehen.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

In Bezug auf das Baugrundgutachten, S. 36, Abs. 2 Pkt. 9.2 Wasserhaltung, seien im Fall von erforderlichen Wasserhaltungsmaßnahmen in bebauungsnähe oder in der Nähe zu Brunnen die Auswirkungen der geplanten Wasserhaltung auf benachbarte Objekte zu prüfen und gegebenenfalls Schutzmaßnahmen vorzusehen. Für die Planung der Wasserhaltung seien möglicherweise weiterführende hydrogeologische Erkundungen hinsichtlich zufließen-

der Wassermengen erforderlich. Es sei sicherzustellen, dass durch die geplanten Maßnahmen keine Bauwerksschäden eintreten bzw. Beeinträchtigungen Dritter ausgeschlossen werden könnten.

Die Forderungen werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

In Bezug auf das Baugrundgutachten, S. 39 Pkt. 9.6 Kanalbau werde ausgeführt, dass der Kanal keine Drainagewirkung auf den umgebenden, oft bindigen Untergrund haben solle. Gleichmaßen solle er auch nicht als „Staulement“ wirken. Auf möglicherweise erforderliche Beweissicherungen werde hingewiesen.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Für den Baugrundgutachter werde darauf hingewiesen, dass für das Plangebiet das neue geologische Messtischblatt GK 25 Blatt Chemnitz im Maßstab 1:25.000, Nr. 5143 (Ausgabe 2010) existiere. Es werde empfohlen, für die weitere Bearbeitung das aktuelle Messtischblatt zu nutzen. Dieses sei über den Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen beziehbar (vgl. <http://www.landesvermessung.sachsen.de/inhalt/produkte/karten/geol/v-geol/gk25liste.html>).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, der Baugrundgutachter wurde vom Vorhabenträger über den Sachverhalt informiert. Die Umsetzung des Hinweises ist damit sichergestellt.

Im Bereich zwischen BP 25 und BP 35 wäre unter der Lockergesteinsbedeckung gemäß (3) der Grüna-Tuff der Planitz-Formation zu erwarten. Im nördlichen Trassenabschnitt dagegen würden die Äquivalente des Rochlitz-Ignimbrits der Planitz-Formation austreichen. Teilweise würden auffällige Farben der Substrate oder der Biolitanteil auf pyroklastisches Material hinweisen. Eine detaillierte Gesteinsdokumentation der zersetzten Pyroklastite wäre aus geologischer Sicht wichtig gewesen. Der Informationsgehalt der Schichtenverzeichnisse sei aus Sicht der geologischen Kartierung eingeschränkt zu bewerten. Für die Baumaßnahmen und ihre planungsseitigen Schlussfolgerungen sei dieser Sachverhalt jedoch von untergeordnetem Belang.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Regelungsbedarf ergibt sich daraus nicht.

Planungsverband Region Chemnitz

Schreiben vom 13. April 2015

Beurteilungsgrundlage für das geplante Bauvorhaben sei der in Kraft getretene Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (SächsABI Nr. 31/2008 vom 31. Juli 2008).

Gegenstand des vorgelegten Feststellungsentwurfes sei der Neubau der Straßenbahnstrecke zwischen der Bernsdorfer Straße und der Gleisschleife im Bereich des Bebauungsplanes Technologiepark Süd im südlichen Stadtgebiet von Chemnitz. Die Baumaßnahme sei Teil der Stufe 2 „Ausbau Chemnitz – Thalheim“ des Chemnitzer Modells. Die Länge des Neubauabschnittes betrage 1.998 m.

Gegen den geplanten Neubau der Straßenbahnstrecke im o. g. Abschnitt bestünden aus regionalplanerischer Sicht keine Bedenken.

Gemäß Z 8.2.6 des Regionalplans Chemnitz sei die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem „Chemnitzer Modell“ fortzuführen. Die Zielformulierung im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge erfolge noch unter Bezugnahme auf

den Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr, der am 31. Dezember 2011 außer Kraft getreten sei.

Der Regionalplan für die Planungsregion Chemnitz befände sich derzeit in Erarbeitung. Gegenwärtig werde der Entwurf für das Beteiligungsverfahren gem. §§ 9 und 10 ROG in Verbindung mit § 6 Abs. 2 SächsLPIG vorbereitet. Die Auslegung des Planentwurfs sei für den Zeitraum von Ende Oktober 2015 bis Anfang Januar 2016 geplant. Es sei vorgesehen die o. g. Zielformulierung aus dem Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge unter Bezug auf den aktuellen fünfstufigen Ausbauplan zur Umsetzung des Chemnitzer Modells im Regionalplan Region Chemnitz beizubehalten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Gemäß Z 3.4.5 des Landesentwicklungsplanes Sachsen 2013 seien erforderliche Neubauabschnitte des Chemnitzer Modells durch die Träger der Regionalplanung raumordnerisch zu sichern. Dieser Auftrag werde den in Erarbeitung befindlichen Regionalplan für die Region Chemnitz für die überörtlich verlaufenden geplanten Verbindungen Chemnitz – Limbach-Oberfrohna (Stufe 4 des Chemnitzer Modells) und Stollberg/Erzgeb. – Oelsnitz/Erzgeb. (Stufe 5) umgesetzt. Für rein innerstädtische Planungsmaßnahmen, wie den vorliegenden Teilabschnitt, würden im Regionalplan Region Chemnitz keine trassenkonkreten Festsetzungen erfolgen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Landesamt für Archäologie

Schreiben vom 3. März 2015

Das Landesamt für Archäologie erhebe gegen die Planung keine Einwände. Es werde darum gebeten, die ausführenden Firmen auf die Meldepflicht von Bodenfunden gemäß § 20 SächsDSchG hinzuweisen.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt (s. hierzu auch die Auflagen unter A III 4 dieses Beschlusses).

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

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Untere Denkmalschutzbehörde wurde in diesem Planfeststellungsverfahren angehört.

Landesamt für Denkmalpflege

Schreiben vom 13. April 2015

Durch das Bauvorhaben „Chemnitzer Modell, Stufe 2, Ausbau Chemnitz – Thalheim Teil Straßenbahnstrecke“ seien denkmalpflegerische Belange betroffen:

Bei den beiden Kulturdenkmalen Reichenhainer Straße 52 und Rosenbergstraße 2 sei im Laufe der vertiefenden Planung darauf zu achten, dass jeweils der Vorgarten und die Einfriedung entlang der Rosenbergstraße als Nebenanlage gemäß § 2 SächsDSchG erfasst seien und entsprechend in Gänze zu erhalten seien.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. An den Einfriedungen und Vorgärten der Reichenhainer Straße 52 und Rosenbergstraße 2 sind keine Veränderungen vorgesehen.

Der Wartburghof sei als Sachgesamtheit mit den als Einzeldenkmalen geschützten Wohnhäusern Reichenhainer Straße 73, 75, 77; Wartburgstraße 56, 58, 60, 60; Am Wartburghof 2, 4, 6, 8, 10; Thüringer Weg 2, 2a, 4, 6, 8 gemäß § 2 SächsDSchG erfasst.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Von der Baumaßnahme sind nur die Straßen und Gehwege betroffen; Maßnahmen am Gebäude und dessen Außenanlagen sind nicht vorgesehen.

Die Brücke über die Reichenhainer Straße am Südbahnhof sowie der Südbahnhof mit den Bahnsteigüberdachungen seien Kulturdenkmale gemäß § 2 SächsDSchG. Aufgrund der Nähe zum Plangebiet des o. g. Planfeststellungsverfahrens seien diese Kulturdenkmale entsprechend nachrichtlich zu übernehmen.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Mit Schreiben vom 6. Oktober 2015 hat der Vorhabenträger die Brücke über die Reichenhainer Straße am Südbahnhof sowie der Südbahnhof mit den Bahnsteigüberdachungen als Kulturdenkmale entsprechend nachrichtlich in die Planunterlage aufgenommen.

Als Anlage werde die aktuelle Kartierung der Liste der Kulturdenkmale des Freistaates Sachsen für den räumlichen Umgriff des o. g. Planfeststellungsverfahrens übersendet. Die benannten Bereiche seien in den Planungsunterlagen entsprechend zu ändern.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die Liste im Erläuterungsbericht, in der alle Kulturdenkmäler aufgeführt sind, ist durch Schreiben vom 6. Oktober 2015 des Vorhabenträgers entsprechend in den Unterlagen angepasst worden.

Das Landesamt für Denkmalpflege sei aus fachlich-konservatorischen Gründen im laufenden Verfahren weiterhin zu beteiligen.

Die Forderung wird berücksichtigt. Das Landesamt für Denkmalpflege wird in den folgenden Planungsphasen weiterhin beteiligt.

Industrie- und Handelskammer, Regionalkammer

Schreiben vom 10. April 2015

Die vorliegende Maßnahme sei Teil des Projektes zur Weiterführung des Chemnitzer Modells. Das Vorhaben müsse deshalb nicht nur der Erschließung des Technologiestandortes um die Technische Universität Chemnitz genügen, sondern müsse die spätere sinnvolle Anbindung der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Thalheim sichern.

In den Unterlagen sei die Vorzugsvariante 4 herausgearbeitet und deren Vorzüge schlüssig begründet worden. Die Führung der Trasse im Bereich Turnstraße sei auf Grund der Zwänge der anderen Varianten nachvollziehbar. Aus diesem Grund gebe es seitens der Industrie- und Handelskammer Chemnitz zur ermittelten Variante keine Einwände.

Die Reichenhainer Straße bilde in ihrer derzeitigen Verkehrsbelegung mit ihrer Anbindung an den Südring eine wichtige Vorrangstraße des Hauptnetzes. Für die Führung der Gleistrasse entlang der Reichenhainer Straße und damit die Einschränkungen des zur Verfügung stehenden Straßenraums und des Verkehrsflusses durch weitere LSA-Anlagen werde, wie auch im Kapitel 9 beschrieben, die Funktionalität des Neubaus der Fraunhoferstraße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße als eine wichtige Voraussetzung zur Entlastung der Reichenhainer Straße vom übrigen Verkehr betrachtet.

Es werde darum gebeten, dass die Realisierungsphase rechtzeitig kommuniziert werde und insbesondere gewerbliche Anlieger über ihre spezielle Betroffenheit informiert würden.

Es werde davon ausgegangen, dass der gewerbliche Anliegerverkehr (und mit Blick auf die gewerblichen Anlieger auch der Kunden- und Lieferverkehr) in jeder Phase der Umsetzung gesichert sei.

Die Hinweise werden vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet. Für die Planung und den Bau der Fraunhoferstraße mit Anschluss an die Werner-Seelenbinder Straße ist die Stadt Chemnitz als Straßenbaulastträger verantwortlich. Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Vorbereitung; eine Verkehrsfreigabe ist für den Mai 2017 vorgesehen. Die Anliegerbelange im verfahrensgegenständlichen Vorhaben werden insbesondere durch die Nebenbestimmungen A III 3.5 und 3.6 sichergestellt.

Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Dresden

Schreiben vom 31. März 2015

Das Eisenbahn-Bundesamt sei die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüfe als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG) berühren könnten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes würden zu der zur Stellungnahme vorgelegten Unterlagen keine Einwendungen und/oder Bedenken erhoben.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Wie in den Unterlagen dargestellt, würden sich im Verfahrensgebiet Eisenbahnbetriebsanlagen, die zur Eisenbahnstrecke 6645 Chemnitz Hbf. – Aue gehören würden, befinden. Diese seien bzw. würden als planfestgestellt im Sinne des § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten und würden daher öffentlich-rechtlichen Bestandsschutz genießen und stünden daher unter dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es sei sicherzustellen und auch für die Zukunft zu gewährleisten, dass bei der Realisierung der Planung und im nachfolgenden Zeitraum weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werde.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmungen unter A III 7 dieses Beschlusses verwiesen.

Sofern nicht bereits ohnehin veranlasst, rege man jedoch an, den Infrastrukturbetreiber in diesem Verfahren zu beteiligen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die notwendigen Träger öffentlicher Belange sind in diesem Planfeststellungsverfahren angehört worden.

Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement, NL Chemnitz

Schreiben vom 8. April 2015

Erläuterungsbericht / Unterlage 1

Punkt 1.3 Abs. 2 Streckengestaltung:

Die Festlegungen zur besonderen Aufenthaltsfunktion für Fußgänger und die Integration der Freiraumplanung der Stadt Chemnitz seien auch für den Campusplatz erforderlich. Der zweite Absatz betreffe die Haltestellen Stadlerplatz und Hörsaalzentrum. Die Freiraumplanung Campusplatz sei im gesamten Entwurf nicht berücksichtigt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planung der Stadt Chemnitz zur Umgestaltung des „Campusplatzes“ und die damit erstrebte Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Abschnitt ist nicht notwendige Folgemaßnahme der vorliegenden, planfestzustellenden Maßnahme, sondern wird von der Stadt Chemnitz eigenständig umgesetzt. Eine Äußerung des Vorhabenträgers zum „Campusplatz“ ist damit nicht notwendig.

Punkt 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse:

Bei der Verkehrsplanung sei zu berücksichtigen, dass die Planstraße A nicht als öffentliche Straße im Rahmen der Umsetzung des Chemnitzer Modells hergestellt werde. Bezüglich der Realisierung als Privatstraße bestünde vor allem zeitlich, rechtlich und finanziell eine hohe Unsicherheit. Die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsstärken durch die Erschließung des Technologie-Campus über die Fraunhoferstraße trete erst zu einem unbestimmten Zeitpunkt ein. Die erhöhten Verkehrsbelastungen seien bei den Annahmen, Prognosen und Bemessungen im Entwurf zu berücksichtigen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Der Bau der Planstraße A ist nicht notwendige Folgemaßnahme der planfestzustellenden Maßnahme und damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese ist vielmehr Bestandteil der Planungen der Stadt Chemnitz. In der verfahrensgegenständlichen Planung wird lediglich ein notwendiger Abzweig für eine künftige Straße vorgesehen. Mehr darf der Vorhabenträger auch nicht vorsehen, da nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Vorhabenträger keine Planungen mit erledigen darf, die ein eigenes Planungskonzept voraussetzen. Solche Planungen müssen daher der eigenverantwortlichen Planung des zuständigen Hoheitsträgers (hier: der Stadt Chemnitz) überlassen bleiben (BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988, Az. 4 C 54.84).

Für die Planung und den Bau der Fraunhoferstraße mit Anschluss an die Werner-Seelenbinder Straße ist die Stadt Chemnitz als Baulastträger verantwortlich. Die Verkehrsfreigabe der Fraunhoferstraße wird voraussichtlich im Mai 2017 erfolgen. Zusätzliche Verkehrsbelastungen nach der Verkehrsfreigabe der Fraunhoferstraße sind nicht zu erwarten (Unterlage 1, S. 13).

Punkt 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität (Unterpunkt Verkehrskonzept, Kfz-Verkehr):

Nach den vorliegenden Unterlagen solle die Fahrbahn der Reichenhainer Straße durchgehend mit einer Asphaltdeckschicht ausgebaut werden, ohne Unterscheidung im Bereich des Campusplatzes. Der besondere Charakter und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit im Bereich Campusplatz müssten sich aber in der Art der Fahrbahnbefestigung widerspiegeln. Die Asphaltierung der Fahrbahn im Bereich des Campusplatzes werde nicht mit getragen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Das Vorhaben beinhaltet die Verkehrsführung nach dem derzeit bestehendem Trennprinzip. Die Gestaltungs- und Nutzungsänderung „Campusplatz“ zur Mischverkehrsfläche ist Aufgabe der zuständigen Stadt Chemnitz und nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Asphaltierung der Fahrbahn entspricht im Übrigen den vorgelegten Planunterlagen, die den Verkehr im Trennprinzip vorsehen.

Punkt 4.18.9 BÜ-LSA Gleisüberfahrt Planstraße B im Gewerbegebiet Technopark:

Die Gleisüberfahrt erfolge nur in Richtung Planstraße A. Die Bereiche Technologie-Campus und Technopark seien zusammen zu betrachten. Die Trasse durchschneide beide Campus-teile ohne eine Querungsmöglichkeit. Die Möglichkeit, eine solche Querung nachträglich herzustellen, sei nicht zu erkennen. Lieferverkehr und MIV vom Technologie-Campus in Richtung Technopark müsse im vorliegenden Entwurf nur über die Fraunhoferstraße (ggf. durch Wenden auf der Kreuzung Fraunhoferstraße/Planstraße B) erfolgen. Die Verkehrsbeziehung Technologie-Campus und Technopark sei unzureichend dargestellt und in der Planung nicht berücksichtigt.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Erschließung des angesprochenen Technologie – Campus und Technopark ist über die Fraunhoferstraße und über die Planstraße B vorgesehen. Zu einer weiteren Erschließung der Gebiete wird der Bebauungsplan 09/06 „Technologie-Campus-Süd“ mit weiteren Erschließungsmöglichkeiten derzeit durch die Stadt Chemnitz aufgestellt. Das Ergebnis dieses Bebauungsplanes ist zurzeit noch nicht bekannt; nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger für seine Planung ausreichende Anbindungsmöglichkeiten geschaffen, die sich am Bestand orientieren. Mit Rücksicht auf die ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu notwendigen Folgemaßnahmen wäre der Vorhabenträger ohnehin nicht berechtigt, weitere Erschließungsmaßnahmen vorzusehen.

Punkt 9. Durchführung der Baumaßnahme – Verkehrsführung (Unterpunkt Reichenhainer Straße):

Bei der Verkehrsführung sei nicht nur der motorisierte Individualverkehr zu berücksichtigen. Über die Reichenhainer Straße werde auch der Baustellenverkehr für die Baumaßnahmen des SIB abgewickelt. Die Befahrbarkeit der Reichenhainer Straße einschließlich der Zufahrten zur Rosenbergstraße und Ebertstraße sei für Baustellenfahrzeuge und Materialtransporte (Neubau Laborgebäude MAIN) stets zu gewährleisten. Diesbezüglich werde um enge Abstimmung der Bauphase mit dem SIB, NL Chemnitz gebeten, um Zuwegungen und Baustellenzufahrten zum Campus ohne Einschränkungen gewährleisten zu können.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Vorbereitung der Verkehrsführung und in der Bauausführung berücksichtigt. Notwendige Ausnahmen von kurzer Dauer sind dabei zumutbar und werden gesondert und konkret zwischen den Beteiligten abgestimmt.

Bei der Verkehrsplanung für den 3. Bauabschnitt sei zu berücksichtigen, dass die Planstraße A noch nicht hergestellt sei. Die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsstärken durch die Erschließung des Technologie-Campus über die Fraunhoferstraße trete nicht ein.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Grunderwerbspläne / Unterlage 10

Plan 10/2 a:

Die im Plan ausgewiesene, vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche grenze unmittelbar an das Polizeiobjekt, Vetttersstraße 34 an und sei mittels Zaun zu diesem abgegrenzt. In der Umzäunung befinde sich ein Tor für die Andienung des vormaligen Schulsportplatzes zur Durchführung der Unterhaltungspflege des vormaligen Schulsportplatzes. Es werde darauf hingewiesen, dass eine dauerhafte Andienung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche über das Polizeiobjekt aus Sicherheitsgründen nicht möglich sei. Die Andienung müsse zwingend ohne Inanspruchnahme des Polizeiobjektes erfolgen.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die Andienung der als BE-Fläche vorgesehenen Sportanlage wird ausschließlich von der Dittesstraße erfolgen.

Die für die zu erwerbende Teilfläche des Flurstückes 1952/25 stark unregelmäßige (ausgefrante) Flurstücksgrenze sei für die spätere Abgrenzung hinsichtlich der Bewirtschaftung und der Verkehrssicherungspflicht sehr nachteilig. Eine eindeutige und vor Ort erkennbare Flurstücksabgrenzung sei zu bevorzugen bzw. anzustreben.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die Bildung der Flurstücksgrenze auf dem Flurstück 1952/25 orientiert sich derzeit hauptsächlich an den tatsächlich benötigten Flächen. Der Vorhabenträger sichert zu, dass der Sachverhalt anlässlich der Grunderwerbsverhandlungen unter Beachtung der jetzigen Einordnung bereits angelegter Parkmöglichkeiten berücksichtigt werden kann. Im Planfeststellungsverfahren besteht dazu jedoch keine Regelungsmöglichkeit.

— Plan 10/4 – Fläche 3.4.2:

Die vorübergehende Inanspruchnahme erfolge im Bereich neu hergestellter Flächen mit Sitzelementen. Der Umfang der Inanspruchnahme sei auf das zwingend notwendige Maß zu beschränken. Sofern ein Rückbau erforderlich sei, seien sämtliche Elemente und Plattenbeläge des Vorplatzes bauzeitlich zu sichern. Nach Inanspruchnahme seien die Flächen mit allen Einbauten und Elementen wieder herzustellen.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung und der Bauausführung berücksichtigt und haben sich daher erledigt.

Abschließend sei noch zu bemerken, dass nach mündlicher Information des Tiefbauamtes der Stadt Chemnitz dem Planfeststellungsverfahren auch die Vorentwurfsplanung für den Campus-Platz beiliegen sollte; diese sei nicht gefunden worden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die städtische Planung zur Umgestaltung des „Campusplatzes“ und die damit verbundene Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Abschnitt sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellungsunterlage und bleiben weiteren Planungen vorbehalten.

Die Beachtung der übrigen Hinweise wurde vom Vorhabenträger vollumfänglich zugesichert, so dass sie sich erledigt haben.

Polizeidirektion Chemnitz

Schreiben vom 26. März 2015

Die eingereichten Planunterlagen seien im Zusammenhang mit dem territorial zuständigen Sacharbeiter Verkehr beim Polizeirevier Chemnitz-Südwest und in Abstimmung mit der zuständigen Sachbearbeiterin der Verkehrsbehörde der Stadt Chemnitz geprüft und einer Wertung unterzogen worden. Grundsätzlich könne dem Bauvorhaben Chemnitzer Modell, hier speziell der Straßenbahnstrecke, zugestimmt werden.

Der vorgelegten Variante 4, Straßenbahn in Mittellage mit Alleencharakter durch die neu zu setzenden Bäume entlang der Straßenbahntrasse, werde seitens der Polizei der Vorrang gegeben und sei auch zu favorisieren.

Die Hauptverkehrsführung aus und in Richtung Südring über die Fraunhoferstraße werde aus verkehrspolizeilicher Sicht bestätigt. Die Fraunhoferstraße stelle eine funktionsfähige Alternative dar und sei für den Durchgangsverkehr durchaus praktikabel. Klärungsbedarf

würde es bei den Fußgängerüberführungen geben. Die Planungsunterlagen gäben diesbezüglich keine Aufklärung oder es fehlten entsprechende Unterlagen für das Gesamtverständnis.

Der Hinweis wird zur Kenntnis. Gemäß der Lagepläne (Unterlage 5) sind folgende gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger vorgesehen:

- Bernsdorfer Straße/Turnstraße mit rot dunkel-Signalisierung,
- Stadlerplatz (verkehrsberuhigt) und folglich mit freier Verfügbarkeit für Fußgänger,
- Lutherstraße, vollsignalisiert für MIV und Fußgänger,
- Dittesstraße mit rot dunkel-Signalisierung,
- Rosenbergstraße, vollsignalisiert für MIV und Fußgänger,
- Reichenhainer Straße 62 mit rot dunkel-Signalisierung,
- Reichenhainer Straße 51 mit rot dunkel-Signalisierung,
- Zufahrt Mensa mit rot dunkel-Signalisierung,
- Hörsaal mit fußgängerfreundlicher Platzgestaltung Stadt Chemnitz,
- Thüringer Weg mit rot dunkel-Signalisierung,
- Blumenladen mit rot dunkel-Signalisierung,
- Kreisverkehr Planstraße B mit rot dunkel-Signalisierung,
- Planstraße B vor Gleisschleife mit Z-Überweg,
- Planstraße B Gleisschleife/Gleiswechsel mit rot dunkel-Signalisierung,
- Planstraße B Gleisschleife GUW mit rot dunkel-Signalisierung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen damit gesicherte Fußgängerführungen in ausreichender Menge.

Der Knoten Planstraße B/Fraunhoferstraße werde von der Stadt Chemnitz im Zusammenhang mit der Fraunhoferstraße als kompletter LSA-Knoten für MIV, Bahn und Fußgänger geplant. Ungesicherte Fußgängerüberwege seien nicht vorgesehen.

Durch die bleibende Verbindungsfunktion auf der Reichenhainer Straße zwischen der Lutherstraße und Wartburgstraße gebe es keinerlei Einschränkungen des mobilen Individualverkehrs. Selbst bei dem ruhenden Verkehr, ob durch studierende und wohnende Bevölkerung, halte sich der notwendige Eingriff in Grenzen. Nicht zugestimmt werde der Fahrgassenbreite von nur 4,75 m. Bei dieser Fahrgassenbreite sei ein Vorbeifahren bzw. der Lieferverkehr sowie die Ver- und Entsorgung in keinsten Weise sicher gestellt. Unter entsprechenden Bedingungen sei diese Fahrbahnbreite völlig ungeeignet für die Aufnahme von Umleitungen bei Sperrmaßnahmen auf der Bernsdorfer Straße bzw. Fraunhoferstraße.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Breite der Fahrbahn je Richtung neben dem besonderen Gleiskörper setzt sich aus den Bewegungsräumen der einzelnen Verkehrsteilnehmer zusammen. Die Fahrbahn von 4,75 m beinhaltet 3,25 m Rich-

tungsfahrbahn und 1,50 m Bewegungsraum für Fahrradfahrer. Dies entspricht der Breite eines Schutzstreifens nach RAST 06 und somit den anerkannten Regeln der Technik. Damit ist gewährleistet, dass Radfahrer mit ausreichendem Abstand überholt werden können. Auch kann an einem stehenden Fahrzeug vorbei gefahren werden. Hinzu kommt an jenen Straßenabschnitten, an welchen Stellplätze eingeordnet wurden, 1,75 m für den Parkstreifen plus 0,25 m Sicherheitsabstand zwischen den Radfahrern und den Stellplätzen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Fahrbahnbreite damit genügend.

Darüber hinaus können Richtungsfahrbahnen mit dieser Breite bei Sperrungen der Fraunhoferstraße oder Bernsdorfer Straße Umleitungsverkehre durchaus aufnehmen; insbesondere wenn zusätzlich verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO erlassen werden.

Die Reichenhainer Straße wird nach Fertigstellung der Baumaßnahme zum Ausbau und Verlängerung der Fraunhoferstraße bis zur Friedrich-Oskar-Schimmel-Straße als Vorrangstraße im Nebennetz heruntergestuft. Gebietsfremde Kfz-Durchgangsverkehre werden verlagert und zukünftig über die Fraunhoferstraße abgewickelt. Die Reichenhainer Straße übernimmt dann hauptsächlich die Funktion der Erschließung der angrenzenden Bebauung, insbesondere des TU-Gebietes mit den geplanten Erweiterungen und nahräumige Verbindungsfunktionen. Der Lieferverkehr zur TU erfolgt vorwiegend über die Fraunhoferstraße. Insoweit wird der mobile Individualverkehr durch die Planung deutlich gemindert.

Auf der Turnstraße die Geschwindigkeit auf 40 km/h zu beschränken, weil die Lärmschutzbestimmungen nicht eingehalten werden könnten, werde generell abgelehnt. Passive Lärmschutzmaßnahmen seien umzusetzen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Turnstraße wird auf Grund der dortigen eingeschränkten Bewegungsspielräume vorgesehen, nicht auf Grund des Lärmschutzes. Die im Schallgutachten genannten 40 km/h bedeuten lediglich, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h keine Überschreitung der Grenzwerte bezüglich des Schalls zu erwarten ist.

Weiterhin sei zu prüfen, in wie weit der bereits bestehende Korridor mit 30 km/h komplettiert werden solle, damit hätte sich die Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ja erledigt.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist für die Turnstraße aufgrund der eingeschränkten Bewegungsspielräume bereits vorgesehen.

Das Rasengleis auf der Turnstraße sei bezüglich Havariefällen und Rettungseinsätzen so baulich herzustellen, dass im Notfall Rettungskräfte den Gleisbereich auch befahren könnten. Das Herstellen der 3 cm Rundborde zur Trennung Fahrbahn/Fußweg sei nochmals zu überlegen. Die 3 cm Rundborde würden zum Überfahren verleiten und würden ein Beparken nicht unbedingt ausschließen. Auch bestünde Klärungsbedarf im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgungsverkehr sowie Lieferverkehr. Unter diesen Umständen sei die Befahrung des Gleisbereiches unumgänglich.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger zum Teil berücksichtigt. Das Rasengleis wird baulich so hergestellt, dass es im Notfall durch Rettungsfahrzeuge befahren und als Aufstellfläche für die Feuerwehr genutzt werden kann.

Die Trennung der Verkehrsflächen neben den Gleisen mittels Rundbord dient nur zur optischen Abgrenzung eines Gehbereiches und eines Fahrbereiches. Für die Herstel-

lung eines Gehweges und einer Fahrbahn entsprechend der Richtlinien sind die Breiten in der Turnstraße nicht ausreichend. Größere Fahrzeuge müssen den Bord überfahren können, um die gesamte Verkehrsfläche nutzen zu können.

Der Stadlerplatz sowie die Reichenhainer Straße von der Lutherstraße beginnend bis zur Fraunhoferstraße und umgekehrt seien baulich so zu gestalten, dass die Möglichkeit bestünde, die Ver- und Entsorgung sowie den Lieferverkehr zu gewährleisten.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt und hat sich damit erledigt. Die Ver- und Entsorgung ist im gesamten Bereich durch die Planung gewährleistet. Die Befahrung der Flächen für dreiachsige Müllfahrzeuge sowie für große Lkw wurde planungsseitig berücksichtigt.

In einem verkehrsberuhigten Bereich sei jegliches Parken untersagt, wenn nicht entsprechende Flächen zu diesem Zweck markiert bzw. baulich entsprechend gestaltet würden. Es befänden sich sowohl Gewerbetreibende als auch wohnende Bevölkerung in diesem Bereich. Eine entsprechende Klärung sei erforderlich. Die Lesart resultiere aus der Formulierung „Mischverkehr“ und lasse vermuten, dass dieser Bereich mit Verkehrszeichen 325-40 (Beginn/Ende eines Verkehrsberuhigten Bereichs) ausgewiesen werden solle.

Die Hinweise werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Die im Lageplan (Unterlage 5, Blatt 2) dargestellten Parkstellflächen in der Mischverkehrsfläche werden entsprechend in den folgenden Planungsphasen gekennzeichnet. Vorgesehen sind in der Stadlerstraße eine bauliche Gestaltung der Senkrechtparkstände sowie eine Hervorhebung der Längsparkplätze, auf dem Stadlerplatz durch eine von der Platzfläche abweichenden Oberflächenbelag. Die Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 325-40 wird hier nicht planfestgestellt, sondern kann danach von der zuständigen Verkehrsbehörde im Bedarfsfall angeordnet werden.

Entlang der Tram-Strecke befindliche Lichtzeichenanlagen seien den Bedingungen der Radfahrer anzupassen (Räumweg und Räumzeit).

Der Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger nachgekommen, so dass sie sich erledigt hat.

Für die Gestaltung des Campusplatzes bestünde aus verkehrspolizeilicher Sicht Klärungsbedarf. Aus den Unterlagen gehe nicht eindeutig hervor, wie dieser Platz verkehrsrechtlich zu bewerten sei und baulich untermauert werde.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die vorliegende Planungsunterlage beinhaltet die Verkehrsführung nach derzeitigem Trennprinzip. Die städtische Planung zur Umgestaltung des „Campusplatzes“ und die damit verbundene Erhöhung der Aufenthaltsqualität in diesem Abschnitt sind nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellungsunterlage.

Den Ausführungen zu Folge sei eine sehr hohe Konzentration an Fußgängern aber auch Kfz- sowie Radfahrverkehr zu erwarten. Dies sollte auch eindeutig baulich zum Ausdruck gebracht werden.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Der Einwand ist für eine konkrete Auseinandersetzung nicht substantiiert genug vorgetragen.

Die Umsetzung der Baumaßnahme habe so zu erfolgen, dass vor Baubeginn die Fraunhoferstraße als Entlastungsstrecke bis einschließlich Kreisverkehrsanlage und weiterführend Südring fertig gestellt sei.

Die Forderung wird berücksichtigt. Die Umsetzung des Vorhabens ist in drei Hauptbauabschnitte untergliedert. Als Umleitung für die Sperrung der Reichenhainer Straße im Bereich Stadlerplatz (Bauabschnitt 1, geplant 2016) sind die Fraunhoferstraße/Rosenbergstraße und die Dittesstraße vorgesehen. Als Umleitung für die Sperrung der Reichenhainer Straße im Bereich Campus (Bauabschnitt 2, geplant 2017) ist die dann fertiggestellte Fraunhoferstraße vorgesehen. Der Bauabschnitt 3 im B-Plangebiet erfordert keine Umleitungen.

Für die Vollsperrung der Turnstraße seien die Anliegerbeziehungen mit den Betroffenen abzustimmen.

Der Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger nachgekommen. Die Anliegerbeziehungen werden im Vorfeld der Baumaßnahme sowie während der Bauausführung mit den Betroffenen abgestimmt.

Der Zeitraum für die gesamte Baumaßnahme sei so zu legen und abzustimmen, dass eine Überschneidung mit anderen Vorhaben wie dem Chemnitzer Modell in der Reitbahnstraße, Annenstraße sowie dem Bahnbogen ausgeschlossen werden könne.

Der Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger nachgekommen. Vor Baubeginn wird ein entsprechendes Verkehrskonzept vorliegen.

Ein entsprechendes Verkehrskonzept und Bauablaufplan mit detaillierten Zeiten sei zu erarbeiten und mit den entsprechenden Fachämtern der Stadt Chemnitz unter Einbeziehung der Polizei abzustimmen.

Der Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger nachgekommen. Ein bereits vorliegendes, grobes Verkehrskonzept wird im Zuge des Planungsfortschrittes durch den Vorhabenträger weiter ausgeführt und mit den entsprechenden Fachämtern der Stadt Chemnitz unter Einbeziehung der Polizei abgestimmt.

Verkehrsorganisatorische Belange könnten erst nach Vorliegen entsprechender Verkehrszeichen- und Markierungspläne beurteilt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Für die weitere Bearbeitung werde seitens der Polizeidirektion Chemnitz der zuständige Sachbearbeiter Verkehr beim Polizeirevier Chemnitz-Südwest Herr Kircheis sowie Herr Sinig vom Referat 2, Aufgabenbereich Verkehr der PD Chemnitz zur Verfügung stehen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

ESC Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz

Schreiben vom 7. April 2015

Seitens des Entsorgungsbetriebes bestünden keine Einwände gegen das eingangs genannte Vorhaben. Die erforderlichen Maßnahmen seien im Vorfeld mit dem Vorhabenträger abgestimmt worden.

Die erforderlichen Leistungen und deren Zuordnung zur Baufeldfreimachung und zu Eigenleistungen des ESC würden im Rahmen einer Vereinbarung zwischen dem Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz und dem ZVMS noch verhandelt.

Hingewiesen werde auf § 9 der Satzung über die öffentliche Abwasserbeseitigung in der Stadt Chemnitz, wonach die Benutzung der öffentlichen Abwasseranlagen sowie die Ände-

zung der Benutzung einer schriftlichen Genehmigung des Entsorgungsbetriebes der Stadt Chemnitz bedürften.

Die Hinweise werden durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung berücksichtigt und haben sich somit erledigt.

Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südost, Liegenschaftsmanagement

Schreiben vom 8. April 2015

Der räumliche Geltungsbereich des Vorhabens berühre direkt keine Bahnbelange. Die nachrichtliche Darstellung in den Übersichtsplänen bzw. im Erläuterungsbericht zur geplanten Fortführung und Einbindung in die Bahnstrecke Chemnitz – Aue (6645) der im Verfahren befindlichen Straßenbahntrasse werde zur Kenntnis genommen. Eine bahnseitige Beteiligung in dem dafür erforderlichen Planfeststellungsverfahren sei zwingend erforderlich.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen des Projekts Umbau Abschnitt Chemnitz Hbf. – Chemnitz Kappel würden die beiden Eisenbahnüberführungen EÜ Reichenhainer Straße und EÜ Bernsdorfer Straße (hier nur Anteil ABS) erneuert. Baubeginn sei voraussichtlich ab 2019. Die Planrechtsunterlagen würden sich in der Erstellung befinden und würden in diesem Jahr beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einreichung der Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt ist erfolgt. Die Landesdirektion Sachsen als zuständige Anhörungsbehörde hat das Anhörungsverfahren in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet.

Der Neubau der beiden Brücken und die geplanten Straßenbaumaßnahmen könnten sich ggf. berühren. Daher sei eine enge Abstimmung zwischen den beiden Baumaßnahmen sowie mit der Stadt Chemnitz erforderlich.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger beachtet und bei der Erstellung des Bauablaufes und der Verkehrsführung während der Bauzeit berücksichtigt.

Bei der Herstellung und Nutzung der LBP-Maßnahmen 1 VCEF, 11 E und 14 ECEF im tangierenden Bereich der Bahnstrecke Dresden – Werdau, Bahn-Km ca. 73,35 – 74,9 (bahnstreckenlinks) seien die Bestimmungen Ril 132.0118 „Arbeiten im Gleisbereich“ bzw. Ril 132.0123 „Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln“ zu beachten. Eisenbahnbetriebsanlagen seien in ihrer Standsicherheit nicht zu gefährden bzw. zu beschädigen.

Die Hinweise werden durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung bei der Bauausführung berücksichtigt. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmungen unter A III 7 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Baubeginn sei rechtzeitig vorher der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Zwickau, Güterbahnhofstr. 6, 08056 Zwickau, schriftlich anzuzeigen.

Die Forderung wird durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung bei der Bauausführung berücksichtigt (s. hierzu auch die Auflagen unter A III 7 dieses Beschlusses).

Bahneigene Kabel und Leitungen sowie Bahngräben und Tiefenentwässerungen dürften nicht überbaut bzw. beschädigt werden. Dazu seien rechtzeitig vor Baubeginn bei dem örtlich und sachlich Bearbeiter der DB Netz AG, Regionalbereich Südost, Immobilienmanage-

ment Kabelabfragen einzuholen. Die ungehinderte Zugängigkeit zu diesen Kabeln und Leitungen sei für Maßnahmen der Störungsbeseitigung und Instandhaltung ständig zu gewährleisten.

Die Forderung wird durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung bei der Bauausführung berücksichtigt (s. hierzu auch die Auflagen unter A III 7 dieses Beschlusses).

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstünden Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.).

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und durch den Vorhabenträger bei der Bauausführung beachtet (s. hierzu auch die Auflagen unter A III 7 dieses Beschlusses).

Gascade Gastransport GmbH

Schreiben vom 27. Februar 2015

Es werde zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG geantwortet.

Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der Anlagen werde mitgeteilt, dass Anlagen der Gascade Gastransport GmbH zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen seien. Dies schließe die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein.

Es werde darauf hingewiesen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden könnten. Diese Betreiber seien gesondert zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen. Die GASCADE könne nur für ihre eigenen Anlagen Auskunft geben und für die Anlagen der Anlagenbetreiber, welche GASCADE mit der Beauskunftung beauftragt habe.

Weitere Betreiber von Gasleitungen wurden seitens der Planfeststellungsbehörde als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt. Der Einwand hat sich daher erledigt.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Schreiben vom 5. Mai 2015

Die Deutsche Telekom GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG – habe die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung werde wie folgt Stellung genommen:

Die Telekom Deutschland GmbH sei Betreiberin eines bundesweiten Telekommunikationsnetzes, über das Telekommunikationsdienstleistungen für die Öffentlichkeit erbracht würden. Sie habe Eigentum und Funktionsherrschaft über das Telekommunikationsnetz (TK-Netz) in der Bundesrepublik Deutschland im Wege der Ausgliederung gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG von der Deutschen Telekom AG übernommen, deren 100%-ige Tochtergesellschaft sie sei. Die Ausgliederung sei gemäß § 131 Abs. 1 Nr. 1 UmwG mit Eintragung ins Handelsregister der Deutschen Telekom AG (HRB 6794), Amtsgericht Bonn) und der Telekom Deutschland GmbH (HRB 5919, Amtsgericht Bonn) wirksam. Mit Urkunde vom 18. März 2010 der Bundesnetzagentur sei der Telekom Deutschland GmbH das Recht zur unentgeltlichen Nutzung von Verkehrswegen für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gemäß § 69 Abs. 1 Telekommunikationsgesetz (TKG) übertragen worden.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

In und an den Verkehrswegen befänden sich umfangreiche Telekommunikationslinien (TK-Linien) bestehend aus unterirdisch verlegten Kabel- und Kabelkanalanlagen, unter anderem mehrere Glasfaser- und Kupferhauptkabel. Diese würden die Versorgung der angrenzenden Stadtteile von Chemnitz mit ihren Wohn- und Geschäftseinheiten mit Telekommunikationsdienstleistungen sicherstellen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es werde deshalb beantragt, die Planung so auf die vorhandenen Telekommunikationsanlagen abzustimmen, dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien, soweit als möglich vermieden werden könnten.

Die Forderung wird berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde konnte nach Prüfung der Planfeststellungsunterlagen feststellen, dass der Vorhabenträger bei seiner Planung darauf geachtet hat, dass diesem Anliegen weitestgehend genüge getan wird; einzelne notwendige Anpassungen sind dabei aber nicht vermeidbar.

Wie bereits mitgeteilt und im Zuge der Vorplanung abgestimmt, müssten in einigen Ausbaubereichen Telekommunikationslinien der Telekom infolge des Vorhabens gesichert, verändert oder verlegt werden. Der im Regelungsverzeichnis unter Punkt 1.8.1 dargelegten und vorgesehenen Regelungen werde zugestimmt.

Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

Zu dem im Erläuterungsbericht unter 4.10.2, Telekom, dargelegten Maßnahmen werde um folgende Ergänzungen gebeten:

1. Reichenhainer Straße Mitte zwischen Dittesstr. und Bauende: die in der Kabelkanalanlage derzeit vorhandenen Kabel (3 x Glasfaser-Hauptkabel, 2 x Kupfer-Hauptkabel) müssten zur Baufeldfreimachung in die neu zu errichtende 6-zügige Kabelkanalrohranlage Reichenhainer Str. landwärts neu eingezogen und in den Bestand eingebunden werden. Altkabel seien auszubauen, und zwar vor dem Rückbau Kabelkanalanlage Mitte Reichenhainer Str. zwischen Dittesstr. und Wartburgstr. Es sei die neue Trasse Reichenhainer Str. landwärts mit 6 x 110 Rohren bezugsfertig herzustellen. Sollte dies technologisch nicht möglich sein, müssten mehrere temporäre Sicherungen (Provisorien inkl. Einbindungen in den Bestand) durchgeführt werden.

2. Im gesamten Baufeld könne es zur Baufeldfreimachung technologisch und baulich bedingt ggf. erforderlich werden, Umverlegungen der vorhandenen Kabel unter der Notwendigkeit neuer Ein- bzw. Umbindungen mit Kabelverlegungen bzw. Auswechslungen im Bestand durchzuführen, sobald eine Sicherung aus baulichen Gründen der Gesamtmaßnahme dies erfordere.

3. Reichenhainer Straße stadtwärts zwischen Haus 73 und 55: 2 Kabelformsteine seien zu zerschlagen, 2 Abzweiggästen (außer Betrieb) seien abzurechen, Kabel und Kabelrohre 2 x DN50 seien temporär zu sichern, 2 x 110 Rohre neu legen, ca. 4 - 5 Bestandskabel seien um zu verlegen, 2-3 Kabel neu verlegen, Kabelverteilerschrank und 2 Abzweiggästen seien temporär zu sichern und neu auf zu bauen.

4. Reichenhainer Str. landwärts, gegenüber Dittesstr.: die vorhandenen Unterflurbehälter (Kleinschacht mit aktiver Technik) seien temporär zu sichern bzw. wieder einzubauen.

Die geforderten Ergänzungen zu 1. bis 4. werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung vorgenommen.

Zur Wahrnehmung der Belange der Telekom werde beantragt, in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass mit dem Beschluss alle erforderlichen Zustimmungen, insbesondere § 68/3 TKG – Zustimmung Träger der Wegebauart, und Genehmigungen für die Folgemaßnahmen zu diesem Bauvorhaben entsprechend der koordinierten Leitungspläne der Telekom erteilt seien.

Gemäß § 75 Abs. 1 VwVfG besitzt der Planfeststellungsbeschluss die sogenannte Konzentrationswirkung, d. h. neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich sei. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom bei Ressort PTI 13, über die Lage informieren würden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und durch den Vorhabenträger bei der Bauausführung beachtet.

Es werde darum gebeten, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, dass dieser für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstelle und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen habe, damit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden könnten. Für die Baumaßnahmen der Telekom werde eine Vorlaufzeit von zwei Monaten benötigt.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Im Zuge der Ausführungsplanung wird ein Bauablaufplan unter Berücksichtigung der Belange aller am Vorhaben Beteiligten erarbeitet und abgestimmt.

Es werde darum gebeten, der Telekom nach dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu übersenden.

Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG sendet die Planfeststellungsbehörde allen Betroffenen eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zu, so dass der Bitte entsprochen wird.

Vorhandene Maße seien unverbindlich, da es durch örtliche Veränderungen zu Abweichungen kommen könne. Die genaue Tiefenlage unterirdischer TK-Linien könne nur durch Probeschachtung ermittelt werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Bauausführung durch den Vorhabenträger beachtet.

Grundsätzlich werde darum gebeten, das geplante Vorhaben so vorzubereiten und auf die vorhandenen TK-Linien abzustimmen, dass Änderungen oder Umverlegungen ausgeschlossen werden könnten. Sollten dennoch Änderungen und/oder Umverlegungen von vorhandenen TK-Linien notwendig werden, müsse dazu ein schriftlicher Antrag zwei Monate vor Ausführungstermin bei der Telekom vorliegen. Erfolge eine Veränderung/Umverlegung sei eine Bauzeit (incl. Umschaltungen) von 4-6 Wochen je Telekommunikationslinie in den Bauablaufplan einzuplanen.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet.

Bei Umverlegungen werde um die Übergabe eines Vorschlags für die neue Trassenführung gebeten. Alle unvermeidbaren Änderungen oder Umverlegungen von TK-Linien könnten nur unter Anwendung kostengünstiger Alternativen realisiert werden.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet. Im Zuge der Koordination des unterirdischen Bauraumes erfolgen auch grundsätzlich Vorschläge für die neue Trassenführung. Kostengünstigen Varianten wird dabei der Vorzug gegeben.

Während der Bauphase seien die TK-Linien zu sichern. Beschädigungen oder Beeinträchtigungen seien in jedem Fall auszuschließen. Betreiben und Zugängigkeit müssten jederzeit und uneingeschränkt möglich sein.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet.

Vorhandene TK-Linien dürften nicht überbaut werden. Das Maß der Überdeckung sei unbedingt einzuhalten. Auch geringfügige Bodenregulierungen bedürfen der Zustimmung der Telekom. Im Bereich unterirdischer TK-Linien sei Handschachtung erforderlich. Die beigefügten Bestandspläne besäßen nur informatorischen Charakter. Sie dürften nicht als Grundlage für Tiefbau verwendet werden. Auf die Erkundungspflicht (Einholung der Schachtgenehmigung) vor Beginn jeglicher Tiefbauarbeiten werde hingewiesen.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung sowie Bauausführung beachtet.

Tele Columbus Service & Technik GmbH (RFC GmbH)

Schreiben vom 31. März 2015

Es werde mitgeteilt, dass die Tele Columbus Multimedia GmbH im Bereich der geplanten Baumaßnahmen Rechtsträger von Antennenkabel sei. Damit Abweichungen der Tiefen- und Leitungslage von den Eintragungen im Bestandsplan gerechnet werden müsse, sei vor Beginn der Tiefbauarbeiten das Antennenkabel kostenlos gemeinsam mit den Technikern der RFC messtechnisch zu orten und zu kennzeichnen. Es werde darum gebeten rechtzeitig einen Termin zu vereinbaren. Im beigefügten Lageplan sei das Kabel gekennzeichnet worden.

Die Hinweise werden durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung bei der Bauausführung berücksichtigt.

GDMcom, Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH

Schreiben vom 13. März 2015

GDMcom sei vorliegend als von der ONTRAS Gastransport GmbH, Leipzig („ONTRAS“) und der VNG Gasspeicher GmbH, Leipzig („VGS“), beauftragtes Dienstleistungsunternehmen tätig und handle insofern namens und in Vollmacht der ONTRAS bzw. der VGS. Anfragen seien an die GDMcom zu richten.

Es werde mitgeteilt, dass o.a. Vorhaben keine vorhandenen Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der ONTRAS und der VGS berühre.

Sollte der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, so sei es notwendig, die GDMcom am weiteren Verfahren zu beteiligen.

Diese Auskunft gelte nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der vorgenannten Unternehmen, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Netz- und Speicherbe-

treiber bzw. -eigentümer gerechnet werden müsse, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssten.

Die Hinweise werden durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung beachtet.

eins energie in Sachsen GmbH & Co.KG

Schreiben vom 26. März 2015

Allgemeines

Prinzipiell werde davon ausgegangen, dass ein Betreiben der Anlagen während der Bauphase uneingeschränkt möglich sei und eventuelle Beschädigungen der Anlagenteile durch geeignete Maßnahmen ausgeschlossen würden.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Das geplante Vorhaben sei so auf die vorhandenen Anlagen abzustimmen, dass die Anlagen möglichst nicht verändert werden müssten.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Die Mindestabdeckung der Anlagen sei einzuhalten.

Auch geringfügige Bodenregulierungen bedürften einer Zustimmung.

Die Bestandspläne seien nur informatorisch und könnten nicht als Grundlage für den Tiefbau dienen.

Die Hinweise werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet.

Vor Beginn der Ausführungsphase sei die mit dem Tiefbau beauftragte Firma auf ihre Erkundungspflicht (Einholen von Schachtscheinen) hinzuweisen.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Erstellung der Vergabeunterlagen beachtet.

Strom Mittel und Niederspannung

Der Beschluss müsse in folgenden Punkten ergänzt werden:

1 Elektrotechnische Anlage

Der VMS wünsche ausdrücklich keine (n-1)-sichere Versorgung (Beherrschung des 1. Störfalls im Mittelspannungsnetz, d. h. Wiederversorgung durch Umschaltung MS-Netz in max. 1,5 h) der beiden GUWs aus dem Mittelspannungsnetz der inetz. Die Versorgungssicherheit im (n-1)-Störfall solle über die internen Kundenanlagen sichergestellt werden. Damit sei es bei beiden GUWs möglich, eine Stichtanbindung (GUW Technopark) oder über eine einseitige Speisung (GUW Turnstraße) zu realisieren. Bei Störungen bzw. planmäßigen Schalthandlungen im Mittelspannungsnetz der inetz führe dies zum Ausfall der MS-Einspeisung der entsprechenden GUWs.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und Bauausführung beachtet. Die aufgeführten

Punkte entsprechen bereits den Festlegungen des Vorhabenträgers und bilden die Grundlage für den Anschluss der G UW an das Mittelspannungsnetz.

2 G UW Turnstraße

Das G UW Turnstraße werde im Normalbetrieb aus dem UW Zentrum gespeist. Das G UW Turnstraße werde zwischen dem UW Zentrum und dem T4711 „SHS Ost“ in das MS-Netz der inetz eingeschleift. Die benötigte gleichzeitige Leistung könne nur aus dem UW Zentrum zur Verfügung gestellt werden. Bei Problemen im Mittelspannungsnetz in den Bereichen UW Zentrum bzw. UW Zeisigwald schalte inetz die Kundenanlage G UW Turnstraße über den Übergabeleistungsschalter aus. Die Leistung könne über die Verbindung nach T4711 „SHS Ost“ nicht zu Verfügung gestellt werden!

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Regelungsbedarf ergibt sich daraus nicht.

3 G UW Technopark

Das G UW Technopark werde im Stich aus dem UW Hochschule versorgt. Im Störfall des MS-Kabels könne die Wiederversorgung nur durch Reparatur der Störung erfolgen. Es sei mit Ausfallzeiten der MS-Einspeisung von mindestens 10 Stunden zu rechnen.

Der Hinweis wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger beachtet. Im Gesamtkonzept der Bahnstromversorgung wurde dieser Sachverhalt planungsseitig bereits durch den Vorhabenträger berücksichtigt.

Aufbau der MS-Schaltanlagen:

1 G UW Turnstraße:

- 2 Lasttrennschalter mit Motorantrieb und Fernsteuerung,
- Übergabe-Leistungsschalter mit Motorantrieb und Fernsteuerung,
- Messfeld.

Die Schalthöhe für die beiden Lasttrennschalter und den Übergabe-Leistungsschalter liege auf Grund der oben beschriebenen Besonderheiten bei inetz.

Die Hinweise werden durch den Vorhabenträger nach entsprechender Zusicherung beachtet. Bezüglich der Schalthöhe über die Lasttrennschalter bzw. des Übergabe-Leistungsschalters bedarf es noch einer vertraglichen Regelung zwischen dem Vorhabenträger und der inetz.

2 G UW Technopark:

- 2 Lasttrennschalter,
- Übergabe-Leistungsschalter,
- Messfeld.

Fernsteuerung der Zellen sei hier nicht notwendig. Weiterhin könne auf die 2. Lasttrennschalterzelle (Einspeisenzelle) verzichtet werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Strom Hochspannung

Im unmittelbaren Bereich der externen LBP-Maßnahmen befinde sich eine 110-kV-Freileitung im Eigentum der eins. Die 110-kV-Doppel-Leitung NWS-ChZw 1/2 zwischen den Masten 5 und 7 überspanne den geplanten Bereich für die Realisierung der Ersatzmaßnahmen 11E und 14E_{CEF} auf einem Teil des Flurstücks 333/7 Gemarkung Ebersdorf. Diese Freileitung dürfe durch diese Baumaßnahme nicht beschädigt werden.

Das sichere Betreiben dieser Anlage müsse für die eins auch weiterhin möglich sein. Dies gelte insbesondere für folgende Maßnahmen:

- Zugang zu der Versorgungsanlage mit situationsangepasster Technik,
- Sicherung des Trassenbereichs der Elektrizitätsversorgungsleitung und
- Entfernen von Großgrün im Mast- und Trassenbereich.

Weiterhin dürfe in dem angegebenen Schutzbereich (Pkt. 4) der 110-kV-Freileitung keine Bepflanzung mit Bäumen oder hochstämmigen Sträuchern erfolgen.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung berücksichtigt. Durch die Ersatzmaßnahmen 11E und 14E_{CEF} sind keine Konflikte mit der Elektrizitätsanlage ersichtlich, da in den Maßnahmeblättern deren Kompatibilität mit Stromleitungen berücksichtigt wird.

Es werde dem Vorhaben bei Einhaltung nachfolgender Forderungen zugestimmt:

1 Für alle Baumaßnahmen seien Technologien anzuwenden, die keine Freischaltung der Leitung erfordern. Sei dies unabdingbar, so gelte eine Anmeldefrist von 10 Werktagen. Diese Freischaltungen seien kostenpflichtig.

2 Im Umkreis von 30 m um 110-kV-Freileitungsmasten könnten Mast-Erdungsanlagen vorhanden sein. Würden solche aufgefunden und beschädigt, so sei die eins zu informieren.

3 Tiefbaumaßnahmen im Umkreis von 5 m um 110-kV-Mastfundamente seien nicht zugelassen.

4 Bodenprofiländerungen (dies betrifft Erhöhungen und Verringerungen der Bodenprofilhöhe) und Ablagerungen von Erdmassen im Schutzbereich der Freileitung seien nicht gestattet. Als Schutzbereich werde hier ein Abstand von 12,2 m vom äußeren Leiterseil festgelegt. Im Schutzbereich sei jegliche Bebauung untersagt. Dies gelte auch für Becken und Anlagen, die eine Bodenprofiländerung in die Tiefe nach sich zögen.

5 Beim Bau von Straßen und Wegen im Schutzbereich seien die nach EN 50341 T1 geforderten Mindestabstände zum Leiterseil bei den Lastfällen höchste Leiterseiltemperatur, Eislast und Windlast einzuhalten und nachzuweisen.

6 Alle Arbeiten mit Mechanisierungsgeräten seien nur bis zu einer maximalen Arbeitshöhe nach Festlegung des Betreibers vor Ort gestattet.

7 Der Abstand von min. 5 m zum Leiterseil sei bei allen Arbeiten unbedingt einzuhalten.

8 Die Zufahrt zu allen Freileitungsmasten müsse ständig ungehindert möglich sein.

9 Vor Beginn der Arbeiten sei eine Einweisung der ausführenden Firmen vor Ort mit Erteilung einer Arbeitserlaubnis durch die eins erforderlich.

10 Werde durch den zuständigen Netzbetreiber eine Vor-Ort-Beaufsichtigung während der Ausführung der Arbeiten durch eine Elektrofachkraft bzw. elektrotechnisch unterwiesene Person gemäß DIN VDE 0105-100 gefordert, so sei diese durch den Verursacher der Baumaßnahme sicherzustellen. Dementsprechend habe auch der Verursacher die Kosten für diese Aufsicht zu tragen, unabhängig davon, ob die Aufsicht durch einen Dritten oder den Netzbetreiber selbst gestellt werde.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt, so dass sie sich erledigt haben. Fragen der Kostentragung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Trinkwasserversorgung

Dem Feststellungsentwurf werde zugestimmt. Es gebe keine Ergänzungen oder Änderungshinweise. Erforderliche Umverlegungen und Leitungsanpassungen seien eingearbeitet worden und seien im Bauwerksverzeichnis enthalten. Weitere Konfliktpunkte seien derzeit nicht erkennbar. Die Ausführungsplanung sei mit eins energie abzustimmen. Nachfolgend aufgeführte Hinweise seien grundsätzlich zu berücksichtigen:

- Einhaltung der allgemein geltenden Regeln der Technik, insbesondere der Richtlinien des DVGW Deutsche Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e.V. und den Normen des Deutschen Institutes für Normen e.V.
- Einhaltung der Mindestabstände zwischen Abwasser- und/oder Entwässerungsleitungen und Anlage der Trinkwasserversorgung gemäß DIN/EN 805.
- Horizontale Näherungen unter 0,40 m seien separat anzuzeigen und zustimmungspflichtig.
- Näherungen unter 0,20 m bei Querungen von Rohrleitungsbestand seien unzulässig.
- Bei einer Verlegung von Abwasser- bzw. Entwässerungsanlagen mit einer Verlegetiefe über dem Niveau der vorhandenen Trinkwasserleitungen seien horizontale Abstände von mindestens 1,00 m zu diesen Leitungen einzuhalten.
- Zur Neueinordnung von Bäumen gelte die Einhaltung des DVGW Arbeitsblattes GW 125. Näherungen an den Leitungsbestand unter 1,00 m seien unzulässig.
- Überbauungen des Leitungsbestandes mit Borden seien zu vermeiden. Der Abstand zur Außenkante Rohr sollte 0,20 m nicht unterschreiten.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in der Ausführungsplanung und Bauausführung berücksichtigt.

Gasversorgung

Im Vorfeld zum verfahrensgegenständlichen Bauvorhaben hätten 2014 technische Abstimmungen zwischen dem Planungsbüro mpp aus Dresden und der inetz stattgefunden. Es seien die Störstellen am Gasnetz festgestellt und die dazu technisch notwendigen Maßnahmen festgelegt worden.

Parallel habe die Aufteilung der Baumaßnahmen in Baufeldfreimachung und Eigenleistung durch inetz stattgefunden.

Nach Durchsicht der Unterlagen sei folgende Ergänzung im Lageplan vorzusehen:

- Markierung Erneuerung ON-Gasleitung in OD 125 PE Abschnitt Thüringer Weg bis Reichenhainer Straße 77 (Relining/Einzug in DN 150 St) Höhe Station 1-300.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Mit Schreiben vom 6. Oktober 2015 hat der Vorhabenträger die Ergänzung im Lageplan zu den Unterlagen eingereicht. Die Forderung hat sich somit erledigt.

Die Zustimmung zur Genehmigungsplanung Chemnitzer Modell – Stufe 2 werde erteilt. Die Mitarbeiter der inetz/eins seien in den weiteren Phasen der Planung mit einzubeziehen.

Die Forderung hat sich erledigt, da der Vorhabenträger zugesichert hat, die Mitarbeiter von inetz und eins energie in die weiteren Phasen der Planung einzubeziehen.

Es werde darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen Regelungen hinsichtlich Kostentragung zwischen VMS und inetz zeitnah abzustimmen seien bzw. die Kostenübernahmeerklärungen erstellt werden müsse.

Die vorgesehenen Regelungen werden entsprechend der Zusicherung des Vorhabenträgers in Objektverträgen vereinbart. Die Abstimmungen im Einzelnen erfolgen parallel zur Erstellung der Ausführungsunterlagen.

Stadtbeleuchtung

Zu dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren werde seitens der Stadtbeleuchtung die grundsätzliche Zustimmung erteilt. Alle relevanten Daten zum Neubau der Beleuchtungsanlage seien in der Unterlage enthalten. Folgende Änderungen sollten im Erläuterungsbericht, Punkt 4.15 Öffentliche Beleuchtung, ergänzt bzw. geändert werden.

4.15.2 Kabelnetz

Die Kabel würden grundsätzlich in PE-Schutzrohr DN 110 Farbe rot von Mast zu Mast austauschbar und ohne Muffe verlegt. Der Einsatz von Kabelabzweigmuffen sei nicht zulässig.

Die geforderten Änderungen bzw. Ergänzungen werden in die folgenden Planungsphasen eingearbeitet.

4.15.3 Leuchten, Maste und Zubehör

Abgänge und weitere Anschlüsse seien direkt aus den Masten zu führen. Je Mast könnten nur drei Kabel als Streckenkabel angeschlossen werden. Dies gelte auch für reine Beleuchtungsmaste. Alle Maste seien ohne Masterden auszurüsten.

Die geforderten Änderungen bzw. Ergänzungen werden entsprechend der Zusicherung des Vorhabenträgers in die folgenden Planungsphasen eingearbeitet.

Fernwärme und Fernkälteversorgung

Es gebe derzeit keine Ergänzungen bzw. Änderungshinweise. Erforderliche bzw. gewünschte Umverlegungen und Leitungsanpassungen seien eingearbeitet worden und seien im Bauwerksverzeichnis und im koordinierten Leitungsplan enthalten. Weitere Konfliktpunkte seien derzeit nicht erkennbar. Nachfolgende Hinweise seien zu beachten:

1 Überbauungen der Fernwärmeleitungen mit festen Bauwerken seien nicht gestattet und deren Zugänglichkeit sei jederzeit zu gewährleisten. Der einzuhaltende Mindestabstand zu dem Anlagenbestand betrage 1,0 m ab Rohraußenkante. Baumaßnahmen seien so auszuführen, dass der Anlagenbestand nicht gefährdet werde. Die vorhandene Fernwärmetrasse

und deren Bauwerke seien bauzeitlich gegen Beschädigungen, Abrutschungen, Lageveränderung und Einbrechen in Folge unzulässiger Belastung in geeigneter Weise zu schützen. In Kreuzungs- und Näherungsbereichen sei Handschachtung erforderlich.

2 Sollten Leitungskreuzungen mit anderen Medien erforderlich werden, so müssten diese mit Schutzrohr rechtwinklig über die Trassen von eins energie geführt werden.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Hinweise 1 und 2 bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten, so dass sie sich erledigt haben.

3 Bei Baumpflanzungen sei gemäß DVGW-Hinweis GW125 und DIN 1998 ein Abstand von mindestens 2,5 Metern von der Außenkante Rohrleitung bzw. Kanal einzuhalten. Unterschreitungen dieses Abstands seien nur in Ausnahmefällen unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen zulässig. Die Pflanzung von hochwachsenden Bäumen im Trassenbereich werde nicht akzeptiert.

Der Hinweis 3 wird wie folgt berücksichtigt:

Wie den Unterlagen 16.1 und 16.2 zu entnehmen ist, ist aufgrund des nur begrenzt zur Verfügung stehenden unterirdischen Bauraumes in der Reichenhainer Straße und der besonderen Wertigkeit der wieder herzustellenden Baumallee die Einhaltung eines Abstandes von mindestens 2,5 m nicht möglich. Bei Einhaltung des Mindestabstandes wäre eine Neueinordnung der Fernwärmetrasse in der Reichenhainer Straße nicht möglich. Zwischen den Baumstandorten und der geplanten Fernwärmetrasse ist die Einordnung von Medienschutz vorgesehen.

4 Mit Beginn der Maßnahmen seien Einweisungen vor Ort durch den Netzservice, Netzbetrieb Fernwärme erforderlich.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, den Hinweis bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten, so dass er sich erledigt hat.

Kommunikation eins/Versatel

Seitens Kommunikation eins und Versatel gebe es grundsätzlich Zustimmung zum Vorhaben. Im o. g. Ausbaubereich befänden sich fernmeldetechnische Anlagen (LWL-Cu-FM-Kabel und Kabelzuganlagen) der eins bzw. Versatel. Prinzipiell gelte:

1 Für alle Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu FM-Anlagen und Leitungen sei entsprechende Vorsicht geboten.

2 Baumaßnahmen seien so vorzubereiten, dass Beschädigungen und Beeinträchtigungen oder Veränderungen an vorhandenen FM-Anlagen und Leitungen ausgeschlossen werden würden. Der Leitungsbestand sei generell zu schützen. Das Betreiben und die Zugänglichkeit der Anlagen müssten auf jeden Fall gegeben sein.

3 Notwendige Umverlegungen und Neuverlegungen seien bereits in den verschiedenen Planungsphasen eingearbeitet.

4 Weitere Abstimmungen seien mit dem zuständigen Mitarbeiter der Versatel zu führen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Hinweise bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten, so dass sie sich erledigt haben.

Glasfaserkabel

Im betroffenen Bereich befänden sich derzeit keine Anlagen in Rechtsträgerschaft der eins energie für den Bereich Glasfaser/FTTH. Deshalb bestehe derzeit kein Bedarf einer Mitverlegung/Koordinierung der Baumaßnahme.

Im benannten Bereich seien aber für 2015 Objekte durch eins energie zu erschließen, die hierzu notwendigen Baumaßnahmen sollen planmäßig 2015 abgeschlossen werden. Die aktuellen Bestandspläne könnten dann bereitgestellt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass mit Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens im Dezember 2014 gemäß § 28a Abs. 1 PBefG eine Veränderungssperre in Kraft getreten ist. Vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwere Veränderungen nicht vorgenommen werden. Der Trassenantrag für die Glasfaserkabel wurde mit Schreiben vom 11. Februar 2015 erst nach Beginn des Planfeststellungsverfahrens bei der Stadt Chemnitz gestellt. Die geplante Leitungsverlegung der eins energie in Sachsen kann aber im Zuge der Maßnahme zum Chemnitzer Modell, Stufe 2 in einer koordinierten Maßnahme verlegt werden.

Für weitere Rückfragen stehe ein Mitarbeiter als Ansprechpartner zur Verfügung.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Über den Baubeginn müsse zusätzlich die Bauüberwachung von eins energie 14 Tage vor Baubeginn informiert werden.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, den Hinweis bei der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten, so dass er sich erledigt hat.

Kabel Deutschland, Vertrieb und Service GmbH & Co.KG

Schreiben vom 17. April 2015

Die Kabel Deutschland, Vertrieb und Service GmbH & Co.KG beabsichtige im Zuge der Baumaßnahme ebenfalls die Verlegung von Leerrohren. Den genauen Umfang der Maßnahme könnte aber zu Zeit noch nicht benannt werden. Es werde daher mindestens drei Monate vor Baubeginn um eine Rückinformation an Planung_NE3_Nuernberg@kabeldeutschland.de gebeten, um die erforderliche Planungen und Bauvorbereitungen veranlassen zu können.

Der Hinweis wird vom Vorhabenträger entsprechend seiner Zusicherung berücksichtigt und bei der Ausführungsplanung beachtet. In Abstimmung mit Kabel Deutschland hat der Vorhabenträger im Zuge der Entwurfsplanung im gesamten Planungsgebiet Leerrohrtrassen eingeordnet. Änderungen bzw. Ergänzungen werden in der Ausführungsplanung durch ihn beachtet.

Envia Mitteldeutsche Energie AG

Schreiben vom 11. März 2015

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

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es werde wie folgt Stellung genommen:

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befänden sich Fernmeldekabel der envia TEL GmbH. Den Verlauf der Trassen sei aus den beiliegenden Planauszügen zu entnehmen. Hinsichtlich vorzunehmender Umverlegungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen solle sich gewendet werden an: envia TEL GmbH, Dokumentation, Magdeburger Straße 51, 06112 Halle; Telefonnummer 0341 120-585.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der envia TEL erfolgte bereits im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen sei festgestellt worden, dass die Belange der 100-/30-kV-Anlagen der Netzregion Süd-Sachsen der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH (MITNETZ STROM) und die Belange des Mittel- und Niederspannungsnetzes der Netzregion Süd-Sachsen der MITNETZ STROM sowie der envia THERM von den ausgewiesenen Maßnahmen im Bereich nicht berührt würden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es werde empfohlen die eins energie in sachsen GmbH & Co. KG als örtlichen Versorger am Verfahren zu beteiligen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die eins energie in sachsen GmbH & Co.KG ist in diesem Planfeststellungsverfahren angehört worden; sie hat eine Stellungnahme abgegeben (s. oben).

Südsachsen Wasser GmbH (Zweckverband Fernwasser Südsachsen) *Schreiben vom 24. Februar 2015*

Mit Schreiben vom 6. März 2013 habe der Zweckverband Fernwasser Südsachsen (ZV FWS) im Zuge der Entwurfsvermessung gegenüber der Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH Auskunft über seinen versorgungstechnischen Anlagenbestand im Untersuchungsbereich für die einzelnen Trassenvarianten gegeben. Demnach verlaufe ein betriebseigenes Fernmeldekabel im Gehwegbereich der Bernsdorfer Straße stadtauswärts rechts in einer Rohranlage der Deutschen Telekom und quert somit die Turnstraße. Für die Mitbenutzung eines Rohrzuges bestünde zwischen beiden Unternehmen ein Mietvertrag.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Weder im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf noch im Regelungsverzeichnis für das Bauvorhaben und dem koordinierten Leitungsplan (Unterlage 16.1/1 bzw. 16.1/1a) sei der ZV FWS als Rechtsträger aufgeführt und seien Maßnahmen zur Sicherung bzw. Anpassung seines Leitungsbestandes getroffen. Es werde unbedingt für erforderlich gehalten, dass die entsprechenden Ergänzungen/Korrekturen in den einzelnen Unterlagen vorgenommen würden und damit sichergestellt werde, dass das Fernmeldekabel des ZV FWS im Kreuzungsbereich mit der Gleisquerung Turnstraße analog zu den Anlagen der Deutschen Telekom ausgewechselt bzw. gesichert und in ein Kabelschutzrohr D110 eingelegt werde.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Mit Schreiben vom 24. September 2015 hat der Vorhabenträger die entsprechenden Unterlagen ergänzt. Die Forderung hat sich somit erledigt.

Die Kosten für die Umverlegung bzw. Auswechslung des Fernmeldekabels des ZV FWS habe im Zuge der Baufeldfreimachung der ZVMS zu tragen.

Fragen der Kostentragung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. In seiner Stellungnahme vom 22. Mai 2015 hat der Vorhabenträger sich dahingehend geäußert, dass die Sicherungs- und Umverlegungsmaßnahmen Bestandteil der Baufeldfreimachungsleistungen des VMS sind.

Erforderliche Änderungen am Anlagenbestand seien frühzeitig mit verantwortlichen Mitarbeitern der Südsachsen Wasser GmbH abzustimmen. Auch bei einer unterbrechungsfreien Lösung sei vor der Kabelfreilegung der Eigentümer rechtzeitig zu informieren, um die Arbeiten beaufsichtigen zu können.

Die Forderungen werden nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Notwendige Änderungen am Anlagenbestand werden im Zuge der Ausführungsplanung mit den verantwortlichen Mitarbeitern der Südsachsen Wasser GmbH abgestimmt. Über die vorgesehene Bauausführung wird der Eigentümer rechtzeitig informiert.

Notwendige Unterbrechungen der Funktionstüchtigkeit der Kabelstrecke seien dem ZV FWS mindestens 14 Tage im Voraus schriftlich zur Kenntnis zu geben.

Die Forderung wird zur Kenntnis genommen und während der Bauausführung beachtet.

Nach erfolgter Korrektur des Feststellungsentwurfs seien dem ZV FWS zuvor genannte Unterlagen zur nochmaligen Prüfung vorzulegen, ebenso werde die Kenntnissgabe der Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers erwartet.

Die Forderungen werden berücksichtigt. Die Gegenstellungnahme ist dem Zweckverband mit der Einladung zum Erörterungstermin vom 2. Juni 2015 übersandt worden. Die ergänzten Unterlagen sind mit Schreiben vom 24. September 2015 zu den Unterlagen beigebracht worden und werden mit diesem Beschluss zur Einsicht öffentlich ausgelegt. Die Forderungen sind somit erledigt.

3 Private Einwender

Schlüsselnummer 1

Schreiben vom 2. April 2015

Die unter der Schlüsselnummer 1 geführte Rechtsanwaltskanzlei vertritt insgesamt fünf Mandanten, davon haben zwei zusätzlich unter den Schlüsselnummern 4 und 21 Einzeleinwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben. Ein weiterer Betroffener hat eine Einzeleinwendung unter der Schlüsselnummer 35 sowie als Vorsitzender eines Vereins unter Schlüsselnummer 6 erhoben.

Es werde hiermit für die vorbezeichneten Personen Einwendungen gegen das oben bezeichnete Vorhaben Planfeststellung „Chemnitzer Modell, Stufe 2, Ausbau Chemnitz-Thalheim, Teilabschnitt Straßenbahnstrecke“ geltend gemacht. Es bestünden generelle Einwendungen in Bezug auf sämtliche vertretene Personen sowie einzelne Einwendungen bezogen auf die jeweilig Vertretenen. Dies werde nachfolgend im Detail dargestellt werden. Es werde zunächst mitgeteilt, dass die Mandanten Eigentümer betroffener Grundstücke seien.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ausweislich der Planunterlage 10.2 ist keiner der Mandanten Eigentümer eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betroffenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 nicht festgestellt werden.

Folgende Einwendungen würden geltend gemacht:

Zuständigkeitsbedenken

Es bestünden bereits erhebliche Bedenken, ob der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) als zulässiger Vorhabenträger der Maßnahme fungieren könne. Gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG sei die Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vorbehaltlich der §§ 4 und 5 ÖPNVG eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. § 4 ÖPNVG enthalte eine Regelung zur Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger. § 5 Abs. 1 ÖPNVG regle, dass die Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 ÖPNVG in Abstimmung untereinander für den Nahverkehrsrahmen einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben haben. Gemäß der Regelung unter § 5 Abs. 2 ÖPNVG bilde der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Zwar sei es sodann grundsätzlich zulässig, dass gemäß den Bestimmungen des SächsKomZG die Gemeinden und Landkreise zur gemeinsamen Erfüllung von Aufgaben Zweckverbände gründen und diese Aufgaben von den Zweckverbänden wahrnehmen lassen könnten.

Die Aufgabe des öffentlichen Nahverkehrs in Chemnitz sei jedoch nicht auf einen Zweckverband übertragen worden. Insbesondere sei der öffentliche Nahverkehr nicht dem ZVMS übertragen worden.

Insofern sei schon fraglich, ob bzw. inwieweit ein gültiger Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz existent sei. Es existiere ein erster Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Chemnitz von 1998. Die Fortschreibung sei am 15. November 2006 durch den Stadtrat der Stadt Chemnitz beschlossen worden. Es handele sich insofern um eine Novellierung des NVP für die Jahre 2006 – 2011. Ausweislich der Kurzfassung zum Nahverkehrsplan/Novellierung 2006-2011 gemäß Beschluss des Stadtrates B-380/2009 vom 4. November 2009 werde ausgeführt, dass geplant sei, beginnend in 2011 das öffentliche Personennahverkehrssystem umfassend zu analysieren und eine fundierte Verkehrs- und Nachfrageprognose zu erstellen. Es sei nicht ersichtlich, ob dies erfolgt sei.

Es sei mithin davon auszugehen, dass der ZVMS von vornherein für die geplante Maßnahme nicht zuständig sei und insbesondere nicht Vorhabenträger sein könne.

Es sei zudem herauszustellen, dass die Errichtung einer Straßenbahntrasse nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes der Stadt Chemnitz sei. Auch die Ausführungen zur Begründung des Vorhabens unter Ziffer 2.1 ff. des Planfeststellungsentwurfes seien nicht geeignet, die notwendigen Festsetzungen des Nahverkehrsplanes selbst zu ersetzen. Es bedürfe hierzu vielmehr eigener Festsetzungen bzw. Festlegungen im Nahverkehrsplan. Diese seien jedoch nicht gegeben.

Es sei somit festzuhalten, dass es keine hinreichende Festlegung in Bezug auf die Errichtung der Straßenbahntrasse im Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz gebe. Es fehle deshalb auch bereits an einer wirksamen Übertragung einer solchen Aufgabe an den ZVMS. Der ZVMS sei für die Erstellung, den Beschluss und die Fortschreibung des für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau maßgeblichen Nahverkehrsplans zuständig (vgl. § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den ÖPNV; § 4 Abs. 1 ÖPNVG).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Gemäß § 3 ÖPNVG ist die Planung, die Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG haben die kommunalen Aufgabenträger in den Formen des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit sich zusammen zu schließen. Für die Region Chemnitz wurde gemäß § 2 SächsKomZG dementsprechend der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) gegründet.

Nach § 5 ÖPNVG haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist der ZVMS damit für diese Aufgabe zuständig.

Der erste Nahverkehrsplan wurde im Jahr 1998 aufgestellt und in 2006 fortgeschrieben. Eine zweite Novellierung wurde von der Verbandsversammlung des ZVMS am 26. November 2010 durch Beschluss zu dem jetzt gültigen Nahverkehrsplan in Kraft gesetzt.

In diesem Nahverkehrsplan sind alle Ausbaustufen des Chemnitzer Modells enthalten, auch die Stufe 2 mit der Einbindung der Strecke Chemnitz – Thalheim in das Straßenbahnnetz. Die Feststellung einer Vorzugsvariante für eine konkrete Linienführung dieser Einbindung in das Straßenbahnnetz Chemnitz obliegt der Planfeststellungsbehörde. Auf die Ausführungen unter C III wird insoweit verwiesen.

Grundlage für die Zuständigkeit zur Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens als Vorhabenträger ist der Aufgabenübertragungsvertrag zwischen dem ZVMS und der Stadt Chemnitz vom 16./17. Juni 2014, in dem allein die Aufgabe „Errichtung von Verkehrsinfrastrukturanlagen“ übertragen wird. Rechtliche Bedenken gegen diese Aufgabenübertragung sind der Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; eine Übertragung der kommunalen Aufgabe öffentlicher Nahverkehr ist dadurch nicht erfolgt.

Die Bedenken der Einwender zur Zuständigkeit des ZVMS sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht begründet und werden daher zurückgewiesen.

Unzulässigkeit Errichtung durch die VMS GmbH

Aus dem bestehenden Vertrag zwischen der Stadt Chemnitz und dem ZVMS, welchem seitens des Stadtrates mit Beschluss B-012/2014, vom 22. Januar 2014 zugestimmt worden sei, ergebe sich im Übrigen, dass das Vorhaben durch das Tochterunternehmen des ZVMS, der VMS GmbH, durchgeführt werden solle. Bei der VMS GmbH handele es sich unzweifelhaft um ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen, welches somit nicht der öffentlichen Hand zuzuordnen sei. Bedenken bestünden schon insofern, als mit dem geschlossenen Vertrag ein unzulässiger Vertrag zu Lasten Dritter (der VMS GmbH) gegeben sei. Zudem bestünden erhebliche Bedenken im Hinblick auf die Nichteinhaltung notwendigerweise zu beachtender Ausschreibungsvorschriften. Es begegne erheblichen Bedenken, dass die Aufgabe offenkundig ohne Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung durch die VMS GmbH und somit durch eine privatrechtliche Gesellschaft durchgeführt werden solle. Zu beachten seien hierbei insbesondere die Vorschriften der §§ 8, 8a PBefG i. V. m der EU-Verordnung 1370/2007. Die entsprechenden Vorgaben dürften vorliegend nicht beachtet worden sein.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Im Aufgabenübertragungsvertrag zwischen ZVMS und der Stadt Chemnitz vom 16./17. Juni 2014 ist nicht vorgegeben, dass die VMS GmbH das Vorhaben durchführen soll. Es ist lediglich geregelt, dass sich der ZVMS der VMS GmbH zur Aufgabenerfüllung bedient. Die Aufgaben des ZVMS wurden dabei nicht auf die GmbH übertragen. Im Aufgabenübertragungsvertrag zwischen ZVMS und Stadt Chemnitz sind auch keine Regelungen zulasten Dritter erkennbar, so dass auch kein rechtswidriger Vertrag zu Lasten Dritter vorliegt. Soweit die VMS GmbH als 100%ige Tochtergesellschaft des ZVMS tätig wird, liegen die Voraussetzungen für eine Inhouse-Vergabe vor, da der öffentliche Auftrag an einen zwar rechtlich selbständigen Dritten, der aber von dem öffentlichen Auftraggeber selbst vollständig kontrolliert wird, vergeben wird. Ein Verstoß gegen Ausschreibungsvorschriften ist somit nicht gegeben. Die Regelungen in §§ 8, 8a PBefG und VO (EG) 1370/2007 sind hier nicht einschlägig; diese Regelungen betreffen Verträge über öffentliche Personenverkehrsdienste bzw. die Vergabe entsprechender Verträge. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keine Verstöße gegen geltendes Recht.

Fehlende Planrechtfertigung

Zu rügen sei, dass keine ausreichende Planrechtfertigung im Hinblick auf das Vorhaben gegeben sei. Es bestünde keine Notwendigkeit zur Schaffung der geplanten Straßenbahntrasse, da der öffentliche Nahverkehr in diesem Bereich unproblematisch mit den vorhandenen Mitteln gewährleistet werden könne. Das vorhandene Beförderungssystem durch den Einsatz von Bussen sei vollumfänglich ausreichend.

Es werde hierzu auf die Feststellung der Stadtverwaltung Chemnitz im Rahmen der Evaluierung zum Nahverkehrsplan gemäß der Informationsvorlage I-021/2012 verwiesen. Dort sei festgestellt worden, dass auf der Linie 51, welche über die Reichenhainer Straße führe, im Zuge erfolgter Verdichterfahrten keine Überfüllung der Busse mehr festgestellt werden könne.

Es werde zudem auf die Antwort zur Ratsanfrage RA-333/2014 verwiesen. Hiernach sehe die Stadt Chemnitz kein Erfordernis für die Durchführung von Fahrten der Straßenbahnlinie 2 hin zum Hauptbahnhof. Es werde ausgeführt, dass eine Direktverbindung aufgrund der bestehenden Buslinie 51 zum Hauptbahnhof bestehe. Insbesondere erscheint dies vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung mit anderen Stadtteilen als vertretbar und ausreichend.

Hieraus folge mit aller Deutlichkeit, dass seitens der Stadt Chemnitz selbst schon kein Bedarf dahingehend gesehen werde, eine zusätzliche Nahverkehrslinie, insbesondere durch Schaffung einer kostenintensiven Straßenbahntrasse, zu errichten. Es fehle somit schon vor dem Hintergrund der eigenen Ausführungen der Stadt Chemnitz jegliche vernünftige Planrechtfertigung.

Ergänzend sei Folgendes auszuführen: Das Betriebskonzept des ZVMS sehe im Hinblick auf das hiesige Projekt vor, dass durch die CVAG pro Tag und Richtung 130 Fahrten durchgeführt würden. Zusätzlich sollen 3 Fahrten pro Richtung und Zeitstunde durch dieselektrische Zweisystembahnen der Linien 510, 520 und 525 erfolgen.

Festzustellen sei, dass die Zweisystembahn Citylink 228 Personen befördern könne. Die Variobahn besitze eine Transportleistung für 189 Personen. Im Ergebnis errechne sich hieraus ein Beförderungsvolumen in einem Umfang von ca. 40.000 Personen pro Tag und je Richtung. Dies entspräche wiederum einer Beförderungskapazität für Hin- und Rückfahrten insgesamt in einem Umfang von ca. 80.000 Personen pro Tag. Die geplanten Beförderungszahlen des ZVMS würden prognostisch einen Beförderungsbedarf von insgesamt 8.800 Personen pro Tag sehen. Somit sei festzustellen, dass eine Beförderungskapazität geschaffen würde, welche den prognostizierten Bedarf um 909,09 % übersteige.

Hierbei gelte es noch zu berücksichtigen, dass noch nicht einmal sichergestellt sei, dass sich tatsächlich ein Beförderungsbedarf von insgesamt 8.800 Personen pro Tag realisieren werde. Bereits diese Zahl erscheine nicht hinreichend gesichert, so dass von einem geringeren Beförderungsbedarf ausgegangen werden könne.

Insbesondere sei jedoch mit Deutlichkeit herauszustellen, dass ein deutlich geringerer Beförderungsbedarf außerhalb der Semesterzeit sowie an Wochenend- und Feiertagen bestünde. Der erhöhte Beförderungsbedarf (definiert mit ca. 8.800 Personen pro Tag) begründe sich im Wesentlichen aus dem Umstand, dass örtlich im Bereich der Reichenhainer Straße mehrere Einrichtungen der Universität Chemnitz gegeben seien, so dass sich der Beförderungsbedarf im Wesentlichen aus dem Transport von Studenten ergebe. Dieser Bedarf sei in Zeiten außerhalb der Vorlesungszeit sowie an Wochenenden und Feiertagen deutlich reduziert. Auszugehen sei insofern von einem Beförderungsbedarf von deutlich unter 2.000 Personen pro Tag. Gehe man von einem solchen Wert an den beschriebenen Tagen aus, so ergäbe sich eine Überschreitung der Beförderungskapazität um sage und schreibe 4.000 %.

Aus den vorstehenden Betrachtungen folge, dass selbst bei Zugrundelegung eines – ohnehin bereits fraglichen – Beförderungsbedarfs bis von 8.800 Personen dieser die Errichtung der Straßenbahn unter keinen denkbaren tatsächlichen, finanziellen bzw. rechtlichen Gesichtspunkten rechtfertige. Die Maßnahme sei insbesondere unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als unwirtschaftlich bzw. desaströs unwirtschaftlich zu bezeichnen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass wirtschaftliche Erkenntnisse dahingehend vorliegen würden, dass ein Bussystem erst an seine Grenzen stoße, wenn mehr als 30.000 Fahrgäste pro Tag und Richtung befördert werden müssten. Diese Größenordnung erreiche die tatsächliche Situation in Chemnitz und hierbei insbesondere im Bereich der Reichenhainer Straße nicht annähernd. Darüber hinaus bestünden wirtschaftliche Erkenntnisse dahingehend, dass ein Straßenbahnsystem zum Zwecke des wirtschaftlichen Betriebes eine Beförderungskapazität von ca. 20.000 Personen pro Tag und Richtung erreichen müsse.

Zusammenfassend ergebe sich somit hierzu, dass es am notwendigen Bedarf für die Errichtung der Straßenbahn fehle. Es bestünde nicht ansatzweise die notwendige Planrechtfertigung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verfügt das Vorhaben über die notwendige Planrechtfertigung; zur grundsätzlichen Frage der Planrechtfertigung dieses Vorhabens verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen dazu unter Punkt C II dieses Beschlusses. Insbesondere ist dort ausgeführt, dass ein Vorhaben des Personennahverkehrs nicht erst dann umgesetzt werden darf, wenn es unausweichlich ist, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Fall ist.

Im Einzelnen gilt zu den vorgetragenen Argumenten Folgendes:

Die erwähnten Überfüllungen der Busse hatten mit dem Einsatz der Verstärkerfahrten zwar abgenommen. Jedoch wurden die Verstärkerfahrten (X51) wenig angenommen, so dass die Linie 51 zum Vorlesungswechsel immer noch grenzwertig ausgelastet war. Die Linie 51 bietet somit keine Spielräume mehr, wenn weiterhin die Fahrgastzahlen ansteigen. Dies ist aber zu erwarten aufgrund der Entwicklung der TU selbst sowie des Neubaus weiterer zahlreicher Institute und TU-naher Gewerbeeinrichtungen, durch welche sich die Mitarbeiterzahlen im Bereich der Reichenhainer Straße stetig erhöhen werden. Zu den Einzelheiten s. C II.

Die Ratsanfrage RA-333/2014 (Zitat: „Hinzuzufügen ist, dass es mit der Buslinie 51 derzeit de facto eine Direktverbindung zwischen den Universitätsstandorten und dem Zentralen Omnibusbahnhof/Hauptbahnhof gibt.“) hatte die Diskussion zum Gegenstand, ob die Linien 2 oder 4 zum Hauptbahnhof fahren sollen: Die Buslinie 51 hat (wie geschrieben) keine Direktverbindung, sondern hält auf der Straße der Nationen mit einem Fußweg von knapp 300 m bis zum Hauptbahnhof. Da aber eine Direktverbindung für die Studenten zum Hauptbahnhof gewünscht wurde, wurde auf die Planung zum Chemnitzer Modell – Stufe 2 und die damit dann geschaffene Direktverbindung verwiesen. Daraus kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geschlossen werden, dass die Stadt Chemnitz selbst als Teil des Vorhabenträgers keine Planrechtfertigung für eine neue Straßenbahnlinie im Zuge der Reichenhainer Straße sieht.

Die genannten 130 Fahrten je Tag und Richtung der Linie 3 sind nicht logisch nachvollziehbar. Sie entsprächen einem durchgehenden 10-min-Takt von über 21 Stunden täglich. Geplant sind dagegen nur ca. 75 Fahrten je Tag und Richtung als Linie 3. Die drei Fahrten je Richtung und Stunde des Chemnitzer Modells sind aber realistisch.

Bei den genannten Kapazitäten handelt es sich um maximal zulässige Besetzungszahlen der Fahrzeuge. Dabei sind alle Sitzplätze besetzt und zusätzlich rechnerisch vier Personen je Quadratmeter Fahrzeugfläche berücksichtigt. Diese Angaben können nur der konstruktiven und sicherheitstechnischen Fahrzeugauslegung dienen. Das errechnete Beförderungsvolumen ist daher nicht realistisch.

Die errechnete Auslastung ist ebenfalls nicht nachvollziehbar. Eine Erreichung einer 100% Auslastung der Fahrzeuge rund um die Uhr ist nicht systemtypisch für jede Art von Infrastruktur der Allgemeinheit. Unter Beachtung der vorgenannten Aussagen zur Fahrzeugkapazität ist diese auch ausdrücklich nicht gewünscht.

Die prognostizierte Nachfrage von 8.800 Personen pro Tag wurde durch die PTV AG Dresden im Auftrag des Vorhabenträgers mit anerkannten Methoden und der bewährten Planungssoftware VISUM ermittelt. Zu den Einzelheiten der Prognose s. C II.

Die Auslegung eines Verkehrsangebotes orientiert sich an den Spitzenzeiten, d. h. hier mit laufendem Universitätsbetrieb, um Überfüllungen oder zurückbleibende Fahrgäste zu vermeiden. Außerhalb der Vorlesungszeit, an Wochenenden sowie im Spätverkehr kann und wird das Fahrtenangebot dann reduziert, um eine gute Auslastung zu erreichen.

Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) in Auftrag gegeben, die nach einem bundesweit einheitlichen und standardisierten Verfahren durchgeführt wurde. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und dabei insgesamt ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt. Bei dieser Untersuchung wurde auch überprüft, ob es Über- oder Unterkapazitäten gibt. Es bestehen für die Planfeststellungsbehörde bisher keine Anhaltspunkte für Zweifel an der Richtigkeit dieser NKU; solche wurden auch bisher nicht vorgetragen.

Hinsichtlich der Grenzen der Leistungsfähigkeit eines Bussystems ist zu berücksichtigen, dass das verfahrensgegenständliche Vorhaben kein ganzes Bus- oder Straßenbahnsystem umfasst, sondern lediglich eine Straßenbahnverbindungsstrecke zur Einbindung der vorhandenen Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim in das bereits vorhandene Straßenbahnnetz der Stadt Chemnitz beinhaltet. Die Wirtschaftlichkeit dieses verkehrlichen Lösungsansatzes für die Region Chemnitz wurde aber im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (Faktor: 1,53) nachgewiesen (vgl. dazu auch die Ausführungen oben und unter C II).

Unwirtschaftlichkeit des Vorhabens

Aus dem Vorstehenden ergebe sich zwingend der Folgeeinwand, dass die geplante Straßenbahntrasse prognostisch nicht ansatzweise wirtschaftlich zu unterhalten sei. Es bestünde die akute Gefahr, dass es sich um ein dauerhaftes „Zuschussobjekt“ in erheblichem Umfang handele, wofür letztlich der Steuerzahler aufzukommen hätte.

Die Stufe 2 des „Chemnitzer Modells“ weise ein Investitionsvolumen von 292,77 Mio. EUR aus. Zwar wurde ein förderfähiger Betrag von 157,99 Mio. EUR geltend gemacht. Ob eine solche Förderung jedoch tatsächlich zu erreichen sei, sei derzeit völlig ungewiss. Es bestünde insofern kein unmittelbarer Rechtsanspruch, was außer Frage stehe.

Die Förderfähigkeit dürfte darüber hinaus lediglich dann gegeben sein, wenn feststehe, dass das gesamte Vorhaben des Chemnitzer Modells auch über die Stufe 2 hinaus realisiert werde. Ob dies tatsächlich erfolge, sei derzeit ebenfalls unklar, so dass hieraus wiederum die Ungewissheit der Förderfähigkeit folge.

Zudem sei darauf zu verweisen, dass die weitere Fortführung des Chemnitzer Modells die Schaffung einer Zugverbindung in Richtung Thalheim beinhalte. Dies dürfte zwingend Zuständigkeiten der Deutschen Bahn berühren, da deren Streckennetz betroffen sei. Es sei nicht ersichtlich, dass insofern auch nur eine inhaltliche Abstimmung mit den Entscheidungsträgern der Deutschen Bahn angestrebt würde, geschweige denn bindende Vereinbarungen vorlägen. Die Realisierung des Chemnitzer Modells sei mithin insofern gänzlich ungeklärt und völlig offen. Sowohl was die inhaltliche als auch die zeitliche und die finanzielle Realisierung der Bahnstrecken anbelange, bestünde derzeit gänzlich Unklarheit. Somit sei auch die Förderfähigkeit des Vorhabens insgesamt ungeklärt.

Soweit ersichtlich, existiere lediglich im Hinblick auf die Strecke von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna eine In-Aussicht-Stellung einer Förderung.

In Bezug auf die Strecke Chemnitz-Thalheim würden keinerlei Aussagen existieren. Im Übrigen müsse hierzu ein Bedarf von mindestens 300.000 Personenkilometern je Streckenkilometer nachgewiesen werden. Auch hierzu würden sich in den Unterlagen keine Angaben finden, so dass davon auszugehen sei, dass Planungen insofern noch nicht einmal existent seien. Wie ausgeführt, stelle dies sodann insgesamt die Förderfähigkeit in Frage, so dass es sich hinsichtlich einer Förderung um gänzlich ungewisse Erwartungshaltungen handele.

Es sei somit derzeit von dem vollständigen Investitionsbedarf von 292,77 Mio. EUR auszugehen. Wie dieser Betrag realisiert werden solle, werde letztlich nicht dargestellt. Insofern fehle jegliche Planrechtfertigung auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Finanzierung sei nicht gesichert!

Die Ungewissheit hinsichtlich der Finanzierung ergebe sich auch im Hinblick auf die voraussichtlichen Kosten der Anlage. Laut Feststellungsbericht würden diese mit 33 Mio. EUR beziffert. Demgegenüber weise der geschlossene Vertrag zwischen der Stadt Chemnitz und dem ZVMS schon zum 22. Januar 2014 Investitionskosten in Höhe von 43 Mio. EUR aus. Die Differenz von immerhin 10 Mio. Euro werde in keinster Weise erläutert.

Signifikante Einnahmen durch die Nutzer der geplanten Straßenbahn in einer Größenordnung, welche als angemessener Finanzierungsanteil anzusehen wären, würden sich ersichtlich nicht ergeben. Ausweislich der Unterlagen seien im Plangebiet 2.613 Einwohner wohnhaft bzw. ansässig. Im Hinblick auf sich ergebende Überlappungen mit dem angrenzenden Nahverkehr sei von einer zusätzlichen Anzahl von 12.898 Einwohnern auszugehen.

In Hinblick auf die zu erwartende hohe anteilige Nutzung durch Studenten sei zu berücksichtigen, dass diese durch die Nutzung von Semestertickets nicht signifikant zu den Einnahmen beitragen würden. Hierzu würden sich keine ausreichenden Ausführungen bzw. Abwägungen in den Planunterlagen finden.

Zudem sei ein Fahrgastrückgang durch die Abbindung des Ortsteils Reichenhain, der Bereiche Friedhof, Sportforum, Sportgymnasium, JVA Sachsen und TU-Teil Erfenschlager Straße zu erwarten. Auch hierzu würden sich keine Ausführungen und insbesondere keine Darlegungen zu prognostischen Entwicklungen bzw. Abwägungen finden. Die Unterlagen würden insofern unter einem erheblichen Planungs- bzw. Ermessensausfall, in jedem Fall jedoch unter einem beträchtlichen Planungsdefizit, leiden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Planrechtfertigung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und wie unter C II dieses Beschlusses ausgeführt, gegeben. Die Frage der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung, soweit sie sich auf die Wirtschaftlichkeit der geplanten Straßenbahnverbindung bzw. des späteren Linienbetriebs bezieht. Diese Frage wird allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel nach dem GVFG von der Bewilligungsbehörde geprüft.

Soweit sich die Frage der Wirtschaftlichkeit allerdings auf einen Mangel der Finanzierbarkeit des Vorhabens richtet, kann die Planung rechtswidrig sein, wenn die Planung nicht realisierbar ist, da die erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung stehen. Da hier aber nach Angaben des Vorhabenträgers die Förderung des Vorhabens bereits im Landesinvestitionsplan des Freistaates Sachsen und im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt ist und der Fördermittelbescheid durch das zuständige SMWA von der Vorlage dieses Beschlusses abhängig ist, sind Anhaltspunkte für die Annahme einer fehlenden Finanzierbarkeit nicht ersichtlich.

Zu den einzelnen vorgebrachten Punkten ist Folgendes zu sagen:

1. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

2. Für die Stufe 2 des Chemnitzer Modells sind im aktuellen Haushalts- und Wirtschaftsplan des ZVMS 74,3 Mio. EUR eingeplant. Die Förderung des Vorhabens ist im Landesinvestitionsplan des Freistaates Sachsen und im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt.

3. Die Umsetzung und Förderung des Chemnitzer Modells erfolgt stufenweise. Die gesamthafte Umsetzung ist vorgesehen, aber keine unmittelbare Fördervoraussetzung.

4. Die Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim (- Aue) ist Eigentum der Deutschen Bahn. Notwendige Abstimmungen werden zwischen dem Vorhabenträger und der Deutschen Bahn regelmäßig durchgeführt; zwingende Zuständigkeiten werden beachtet. Die Deutsche Bahn wurde am Anhörungsverfahren für dieses Planfeststellungsverfahren beteiligt.

5. Für die nötigen Umbauten der Eisenbahnstrecke wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG durchgeführt. Dieses ist hier nicht Gegenstand des Verfahrens. Die genannten 300.000 Pkm/km werden unter Berücksichtigung der prognostizierten Fahrgastzahlen erreicht. Die Förderung des Vorhabens mit Straßenbahn- und Eisenbahnteil ist im Landesinvestitionsplan des Freistaates Sachsen und im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt.

6. Die Umsetzung und Förderung des Chemnitzer Modells erfolgt stufenweise. Die gesamthafte Umsetzung ist vorgesehen, aber keine unmittelbare Fördervoraussetzung. Die Wirtschaftlichkeit wurde mit einer Nutzen-Kosten-Untersuchung mit dem positiven Ergebnis von 1,53 nachgewiesen.

7. Die Differenz ergebe sich einerseits aus einer voraus berücksichtigten inflationsbedingten Kostensteigerung und der zahlenmäßigen Berücksichtigung von Zusammenhangsmaßnahmen von Versorgungsunternehmen.

8. Ein Semesterticket funktioniert nach dem Solidarprinzip. Der Erlös pro wirklich fahrenden Studenten entspricht ca. einem Normalfahrgast.

9. Durch die Umsetzung des Vorhabens wird entsprechend der Prognose der Fahrgastzahlen (s. den Bericht vom 21. September 2015) in Summe mit einer Nachfragezunahme von ca. 35 % gerechnet. Die genannten Ziele und Stadtteile werden nicht vom Nahverkehr abgeschnitten. Das geplante Nahverkehrskonzept sieht zudem mehr Direktverbindungen in andere Stadtteile und wichtige Ziele (wie Markersdorf, ACC, Vi-

ta-Center etc.) mit teilweise kürzeren Reisezeiten vor. Das Nahverkehrskonzept kann auf der Internetpräsenz der Stadt Chemnitz eingesehen werden.

10. Die Rüge fehlender Unterlagen wird zurückgewiesen. Die eingereichten und ausgelegten Planfeststellungsunterlagen weisen diejenigen Inhalte auf, die auch tatsächlich planfeststellungsfähig und für das Vorhaben notwendig sind. Gemäß § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG müssen nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, sondern nur solche, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen. Ob dazu Gutachten gehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles (BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 – 4 C 4/94 –, BVerwGE 98, 339-367, 344). Das bedeutet, dass jene Gutachten auszulegen wären, deren Kenntnis der Feststellung des Kreises der Betroffenen dient. Gutachten, die lediglich der späteren Bewertung der Rechtmäßigkeit der Planung durch die Planfeststellungsbehörde dienen, müssen nicht ausgelegt werden (vgl. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 73, Rdnr. 27, 15. Auflage 2014). Nicht zu den auslegungspflichtigen Unterlagen gehören demnach bspw. Gutachten wie Machbarkeitsstudie, Fahrgastprognosen, Baumgutachten etc. Den Einwendern wurden jedoch auf Verlangen Fahrgastprognose, Nutzen-Kosten-Untersuchung, Baumgutachten und Machbarkeitsstudien zur Verfügung gestellt. Es liegen daher keine Planungs- bzw. Ermessensausfälle oder Planungsdefizite vor.

Rüge der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfung

Aus den Planungsunterlagen gehe hervor, dass im Zuge der Vorprüfung festgestellt worden sei, dass keine nachteiligen Umwelteinwirkungen bestünden, welche eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach sich ziehen würden. Für das Bauvorhaben bestünde keine Notwendigkeit einer UVP-Prüfung.

Dem könne keinesfalls zugestimmt werden. Eine UVP-Prüfung sei zwingend notwendig, da in erheblichem Maße in die Belange der Umwelt eingegriffen werde.

Es sei schon nicht zu erkennen, inwieweit eine „Vorprüfung des Einzelfalles“ erfolgt sei und sich hieraus die Erkenntnis ergeben würde, eine UVP-Prüfung sei nicht notwendig. Hierzu würden belastbare Aussagen fehlen.

Gemäß § 28 Abs. 1a PBefG könne anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plan genehmigung erteilt werden, wenn es sich bei dem Vorhaben nicht um ein Vorhaben handle, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Von diesen Voraussetzungen könne vorliegend jedoch nicht ansatzweise ausgegangen werden. Im Gegenteil: Nach den Bestimmungen des UVPG sei von der Notwendigkeit der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auszugehen. Diesbezüglich seien die entsprechenden Unterlagen gemäß § 6 UVPG vorzulegen. Es sei zu rügen, dass es hieran fehle. Insbesondere fehle es an der notwendigen Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen des Vorhabens vermieden, vermindert oder, soweit möglich, ausgeglichen würden (§ 6 Abs. 3 Ziffer 2 UVPG).

Die Forderung wird zurückgewiesen. Gemäß § 3 c UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für dieses Straßenbahnvorhaben durch die Prüfung des Einzelfalles dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durch die nach § 3 a UVPG für diese Entscheidung zuständige Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Auf die Ausführungen unter C IV wird ausdrücklich verwiesen.

Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigungen, Elektromog

Das vorliegende Betriebskonzept basiere auf dem Einsatz von Diesel/Fahrleitung/Hybridfahrzeugen. Es stehe akut zu befürchten, dass in mehrfacher Hinsicht erhebliche schädliche Umwelteinwirkungen und damit einhergehend auch erhebliche Beeinträchtigungen für die Anwohner entstehen würden, so dass eine unmittelbare Drittbetroffenheit gegeben sei. Dies betreffe insbesondere folgende Aspekte:

- Lärmbeeinträchtigung,
- Beeinträchtigung durch Erschütterungen,
- Beeinträchtigungen durch Luftverunreinigungen, insbesondere Abgase und Ruß,
- Beeinträchtigungen durch Elektromog.

Zu diesen prognostisch sich ergebenden Beeinträchtigungen würden stichhaltige Ausführungen in den Planunterlagen fehlen, wie bzw. inwiefern derartige Beeinträchtigungen zu erwarten seien und wie eine entsprechende Kompensation bzw. ein Ausgleich erfolgen müsse. Es fehle hierzu jegliche belastbare Prognose. Einhergehend hiermit ergebe sich die Beanstandung, dass es keine nachvollziehbaren Ausführungen und somit auch keine Abwägungen zu entsprechenden Minimierungs- bzw. Kompensationsmaßnahmen gebe.

Zu den vorstehend genannten Beeinträchtigungen würden insbesondere tragfähige und aktuelle gutachterliche Bewertungen und Erhebungen fehlen. Soweit auf Gutachten bzw. Prognosen Bezug genommen werde, so seien diese inhaltlich veraltet und darüber hinaus auch unzureichend.

Es sei zwingend notwendig, insbesondere eine schallprognostische Untersuchung in Form eines ausführlichen und aktuellen schallschutztechnischen Gutachtens zu erstellen.

Einzubeziehen sei hierbei insbesondere die zu erwartende Lärmbelastung durch die Schienenfahrzeuge. Mit einzubeziehen sei der prognostisch zu erwartende Straßenverkehr. Auch hierzu würden derzeit belastbare Erhebungen fehlen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Lärmbelastung entlang der Straßenbahntrasse wurde gemäß der 16. BImSchV nach dem zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden in Anlage 2 zur 16. BImSchV und mit der Schall 03 umgesetzten Berechnungsverfahren ermittelt. Die Berechnungen erfolgten daher auf Basis eines dreidimensionalen Geländemodells, in welchem die örtlichen Gegebenheiten (Geländeverlauf, Gebäude mit Höhen) und die Planung (Straßenbahnstrecke) berücksichtigt werden. Die somit ermittelten Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden wurden mit den nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Im Ergebnis wurden lediglich an einem Gebäude Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt.

Zudem wurde im Zuge der schalltechnischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Prüfung des Erreichens der Schwelle der Gesundheitsgefährdung die Gesamtlärmbelastung aus der Straßenbahntrasse und dem Straßenverkehr ermittelt. Insofern erfolgte eine Berücksichtigung des Straßenverkehrs.

Die in den Planfeststellungsunterlagen sich befindliche Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17.1) ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend; Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit der Untersuchung begründen könnten, sind nicht ersichtlich und werden auch nicht vorgetragen.

Da die Schienenfahrzeuge im Bereich Turnstraße, Stadlerplatz und Reichenhainer Straße elektrisch betrieben werden, sind Luftverunreinigungen durch Ruß und Abgase auszuschließen.

Gleiches gelte im Hinblick auf notwendige gutachterliche Untersuchungen im Hinblick auf zu befürchtende Erschütterungen durch den Fahrverkehr. Auch diesbezüglich könne nicht davon ausgegangen werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen bestehen würden.

Zu den vorstehenden Aspekten Lärmschutz/Erschütterungen sei auszuführen, dass erfahrungsgemäß von Schienenfahrzeugen in erheblichem Maße nachteilige Lärmbelastigungen und Erschütterungen ausgehen würden. Insbesondere ergebe sich hier eine unmittelbar zu befürchtende Drittbetroffenheit für die angrenzenden Eigentümer, da deren Bausubstanz bezüglich der jeweiligen Immobilien in erheblichem Maße in Mitleidenschaft gezogen werden könne und somit gefährdet sei.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. In einem messtechnisch unterstützten Berechnungsverfahren wurden die Erschütterungseinwirkungen und auch der sekundäre Luftschall untersucht. Der Vergleich mit den in Ermanglung gesetzlicher Regelungen ersatzweise anzuwendenden DIN 4150 zeigt, dass die Anhaltswerte dieser Norm eingehalten werden und somit keine zusätzlichen Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich sind. Die Einwirkungen der Erschütterungen auf die Gebäudesubstanz können auch in Zukunft als unerheblich betrachtet werden.

Die in den Planfeststellungsunterlagen sich befindliche Erschütterungstechnische Untersuchung (Unterlage 17.2) ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend; Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit der Untersuchung begründen könnten, sind nicht ersichtlich und werden auch nicht vorgetragen.

Es würden sich auch keine stichhaltigen Erhebungen/Ausführungen im Hinblick auf zu befürchtenden Elektrosmog finden. Auch hier seien weitere Erhebungen und gutachterliche Bewertungen notwendig.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Für die neue Straßenbahnstrecke wurde ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit erstellt, welches als Unterlage 17.3 in den Planfeststellungsunterlagen enthalten ist. Dieses ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend; Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit des Gutachtens begründen könnten, sind nicht ersichtlich und werden auch nicht vorgetragen.

Platanenallee

Im Zuge der Baumaßnahme würden die im Bereich der jetzigen Allee vorhandenen aufstehenden Bäume gefällt. Hiermit einher gehe eine erhebliche nachteilige Beeinträchtigung durch eine Minimierung des Erholungs- und Wohnwertes in Bezug auf die anliegenden Immobilien. Die derzeit vorhandene Platanenallee (abschnittsweise vorhandene Eichen und Linden) mittig im Bereich der Reichenhainer Straße führe dazu, dass dem Stadtviertel eine eigene positive Prägung verliehen werde. Hiermit einher gehe insbesondere ein jahreszeitlich wechselndes Stadtbild. Die Allee könne für Chemnitz als einzigartig bezeichnet werden. Es handele sich um eine Allee mit einem ausgeprägten grünen, breiten und begehbaren Mittelstreifen. Dieser sei historisch gewachsen und trage Ausnahmecharakter. Diese örtliche Situation würde mit der Verwirklichung der Maßnahme letztlich vollständig zerstört. Es würden sich somit auch nachteilige Auswirkungen im Hinblick auf das dort vorhandene Mikroklima, insbesondere auch von der Feinstaubbelastung her, und unter schallschutztechnischen Gesichtspunkten ergeben. Die derzeit vorhandene Allee sei ausgesprochen geeignet für Fußgänger und Radfahrer. Dieser Charakter würde mit der Maßnahme zerstört werden. Es würden sich somit ohne weiteres erhebliche nachteilige Auswirkungen ergeben, welche im

Rahmen der Planunterlagen zu analysieren, zu prüfen und in ihren Auswirkungen und notwendigen Kompensationsmöglichkeiten zu behandeln seien. Hierzu würden tragfähige Ausführungen bzw. Abwägungen fehlen.

Es würden sich somit unmittelbar nachteilige Auswirkungen für die vertretenen Mandanten als Anwohner sowohl in gesundheitlicher als auch freizeitlicher Hinsicht ergeben. Der Wohn- und Lebenswert werde mit der Maßnahme in erheblichem Maße eingeschränkt, da der Charakter des Gebietes als wohnwerte Allee in erheblichem Maße eingeschränkt bzw. letztendlich zerstört werde. Ein nachvollziehbarer Abwägungsvorschlag diesbezüglich sei den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat für die geplante Straßenbahntrasse im Zuge der Vorplanung eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis dieser Variantenuntersuchung hat sich die Linienführung mittig in der Reichenhainer Straße als technische Vorzugsvariante herausgestellt. Diese Lösung wird von der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich bestätigt (s. die Ausführungen unter C III). Die von den Einwendern aufgeführten Nachteile hinsichtlich des Alleeverlustes sind unstrittig gegeben. Diese Nachteile werden zum Teil aber durch die geplante Verkehrsführung mit zukünftig deutlich geringerem Kfz-Verkehr (s. die Verkehrsprognose, die für 2020 für die Reichenhainer Straße nur noch ca. 4.000 bis 7.000 Kfz/Tag beträgt; Stand der Vorplanung: 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag) und der Anlage einer umwelt- und stadtklimafreundlichen Straßenbahntrasse mit deutlicher Verbesserung des ÖPNV gemindert. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe werden durch die im LBP geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Unterlage 9), insbesondere durch die Anlage einer neuen Baumallee (Maßnahmenkomplex 10E) in der Reichenhainer Straße, vollständig kompensiert. Die Planfeststellungsbehörde hat die gewählte Variante unter C III dieses Planfeststellungsbeschlusses (zu den Einzelheiten siehe dort) geprüft und bestätigt, da sie in der Gesamtbetrachtung und bei Abwägung aller Vor- und Nachteile und im Verhältnis zur Erreichung des Planungszieles die am besten geeignete Variante ist.

Bauausführung

Zu rügen seien fehlende Erwägungen bzw. fehlende Abwägungen im Hinblick auf die durchzuführenden Baumaßnahmen selbst. Es sei nicht zu erkennen, dass in ausreichendem Maße den zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Lärm/Schmutz/fehlende Erreichbarkeit während der Bauphase entgegengewirkt würde. Dies betreffe auch zu erwartende Beeinträchtigungen im Hinblick auf eingeschränkte bzw. fehlende Parkmöglichkeiten und die Handhabung der notwendigerweise durchzuführenden Müllentsorgung der anliegenden Grundstücke.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass bei der Durchführung der Baumaßnahmen die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schmutz auf ein Mindestmaß reduziert werden. Vorgesehen sind zudem der Einsatz lärm- und erschütterungsgeminderter Baumaschinen sowie die Reduzierung der Staubentwicklung durch den Einsatz entsprechender Technologien, entsprechend dem Stand der Technik. Es wird darauf geachtet, dass Verschmutzungen umgehend durch den Verursacher wieder entfernt werden. Siehe hierzu insbesondere auch die Nebenbestimmungen unter A III 3 und 5 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C V 4.3.

Die Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit ist nach entsprechender Zusicherung des Vorhabenträgers weitestgehend, ggf. unter Nutzung von Provisorien, gesichert. Kurzfristige unbedingt notwendige Sperrungen werden durch den Vorhabenträger mit den Anliegern abgestimmt (s. auch die Nebenbestimmung A III 3.5).

Die Müllentsorgung ist auch während der Bauzeit gewährleistet.

Einschränkungen wird es bei den Parkmöglichkeiten geben können, hier muss ggf. während der Bauzeit auf die Nebenstraßen ausgewichen werden.

Generell sind aber Erschwernisse, welche aus dem Betrieb der Baustelle heraus resultieren und sich im Rahmen des zumutbaren halten von den Anliegern zu dulden, da diese Arbeiten der Instandhaltung bzw. Modernisierung der Verkehrsanlage und damit dem Allgemeinwohl dienen.

Erhebliche und nicht hinzunehmende Beeinträchtigungen würden sich darüber hinaus in wirtschaftlicher Hinsicht ergeben. Seitens der vertretenen GbR werde unter der Anschrift Reichenhainer Straße 24 ein Steuerberatungsbüro betrieben. Es herrsche dort reger Mandantenverkehr. Die Einfahrt auf dieses Grundstück sei während und auch nach der Bauzeit durch Einengung des Wendekreises im Haltestellenbereich nicht mehr möglich. Die Mandanten der GbR hätten somit keine Parkmöglichkeiten mehr. Des Weiteren wäre die Zufahrt zum Fabrikgebäude mit Lastkraftwagen ausgeschlossen. Es sei zu befürchten, dass die Mandanten der GbR zu Mitbewerbern wechseln würden, da sie den Baustellenverkehr akut meiden wollten. Die GbR und die Gesellschafter seien somit in ihrer Berufsausübung in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Einfahrt auf das Grundstück Reichenhainer Straße 24 ist sowohl während der Bauzeit als auch nach Fertigstellung der Straßenbahnhaltestelle uneingeschränkt möglich. Die Breiten im öffentlichen Verkehrsraum sind auch für die Befahrung mit Lkw ausreichend.

Wertverluste

Erhebliche Beeinträchtigungen in eigentumsrechtlicher Hinsicht würden sich zudem vor dem Hintergrund ergeben, dass die Vermietbarkeit der Objekte der Mandanten stark eingeschränkt sei. In weiten Teilen würden die Mandanten die Räumlichkeiten ihrer Immobilien zu wohnwirtschaftlichen bzw. gewerblichen Zwecken vermieten. Mit der Maßnahme finde eine erhebliche Entwertung der Immobilien entsprechend den vorstehenden Ausführungen statt. Es stünde deshalb auch in erheblichem Maße zu befürchten, dass sich die Vermietung von Wohnungen/Gewerbeneinheiten deutlich schwieriger als bisher gestalten werde. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Straßenbahn (insbesondere Lärm und Erschütterungen) und auch vor dem Hintergrund der Herabstufung des Gebietes durch den Entfall des jetzt vorhandenen attraktiven Alleecharakters des Gebietes.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Nach der ständigen Rechtsprechung muss der Verlust von Lagevorteilen grundsätzlich entschädigungslos hingenommen werden. Eine Anspruchsgrundlage für den Ausgleich von Entwertungen ist nicht vorhanden. Dies gilt insbesondere dann, wenn völlig ungewiss ist, wie der Markt auf das geplante Vorhaben bezüglich der Wertbildung reagieren wird. Es ist dagegen davon auszugehen, dass eine Entwertung der Immobilien aufgrund der neuen Verkehrsanlage eher nicht zu erwarten ist. Der Stadlerplatz wird durch die Umgestaltung zur verkehrsberuhigten Zone aufgewertet, wobei die Erreichbarkeit für alle Anlieger gewährleistet wird. Zusätzlich werden auf dem Eckgrundstück zur Turnstraße (Flurstück 3230) noch Parkmöglichkeiten geschaffen. Die Belastungen durch Lärm- und Erschütterungen werden durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, insbesondere auch der Reduzierung des Anteils an Lkw und Bussen, zukünftig geringer sein als gegenwärtig. Die Emissionen aus dem Straßenbahnverkehr werden durch die Wahl einer geeigneten Oberbauart (Schwellen auf Schotter, abgedeckt mit Rasen) minimiert. Der Entfall der Allee wird durch die Neuanlage einer Baumallee vollständig ersetzt. Die Anbindung des Gebietes an den öffentlichen Personennahverkehr wird ge-

stärkt, was erfahrungsgemäß zu einer deutlichen Wertsteigerung der Immobilien führt. Dieser Umstand hat im Übrigen bereits Bauvoranfragen bei der Stadt Chemnitz ausgelöst.

Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2005 (Az 9 A 80.03) davon aus, dass Mietwerteinbußen ebenso wenig wie Verkehrswerteinbußen einen eigenständigen Abwägungsposten der Planfeststellung darstellen. Denn die Auswirkungen einer Planung auf ihre Nachbargrundstücke beurteilen sich nicht nach der möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach den Beeinträchtigungen, die durch das jeweilige Fachplanungsgesetz zugelassen werden. Mietwert und Verkehrswert sind dagegen nur Indikatoren für die gegebenen oder erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Diese hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können und müssen, da sie außerhalb von ihr liegen. Wesentlichen Einfluss hat etwa die Nutzung nachbarlicher Grundstücke, vor deren nachteiligen Änderungen ein Grundstückseigentümer nur geschützt ist, soweit er gesetzlich geregelte Abwehransprüche hat. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bestehen diese aber nur, soweit Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere durch Lärm und unmittelbare Eingriffe ins Eigentum) gegeben sind, die durch Schutzauflagen bewältigt werden können oder andererseits eine Intensität erreichen, die die Übernahmepflicht des Grundstücks zur Folge hat. Solche Auswirkungen sind vorliegend nicht gegeben.

Sonstiges

In Höhe der Straßenbahnhaltestelle Reichenhainer Straße/Rosenbergstraße sei zudem eine Bushaltestelle vorgesehen. Dies betreffe direkt das Anwesen Reichenhainer Straße 52 einer Mandantin. Dies sei nicht vertretbar. Die jetzige Bushaltestelle befinde sich vor Garagenstellplätzen, was überaus sachgerecht und passend sei. Da Parkplätze zu beiden Seiten des Fahrbahnrandes vorgesehen seien, würden diese im Haltestellenbereich wegfallen. Die jetzt bereits angespannte Parkplatzsituation würde sich also nochmals verschärfen. Zudem sei durch den Haltestellenbereich mit einer erhöhten Belästigung durch Lärm und Erschütterung zu rechnen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Gemäß des Lageplans Blatt 3 (Planunterlage 5) ist vor dem Haus Reichenhainer Straße 52 keine Bushaltestelle vorgesehen. An der bezeichneten Stelle sind Längsparkplätze vorgesehen. Die Haltestelle ist vor dem Gebäude Nr. 60 geplant.

Zu rügen sei, dass unter Ziffer 4.10.11. (des Erläuterungsberichtes) für „Primacom“ keine Leitung vorgesehen sei. Hieraus sei zu entnehmen, dass keine neuen Leitungen geschaffen werden, da zu befürchten stehe, dass die alten Leitungen nicht mehr Verwendung finden können, sei der Umstand zu rügen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Alle notwendigen Kabelverlegearbeiten sind durch den Vorhabenträger mit der Primacom abgestimmt worden, so dass es zu keinen Leistungseinschränkungen kommen wird.

Zu rügen sei, dass unter Ziffer 4.13. (des Erläuterungsberichtes) keine passiven (Lärm-) Schutzeinrichtungen vorgesehen seien.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Gemäß der Lärmtechnischen Untersuchung (Planunterlage 17.1) werden passive Schutzeinrichtungen dort errichtet, wo die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Dies ist laut dem Lärmgutachten nur am Gebäude Turnstraße 37 notwendig und vorgesehen.

Inwieweit Kompensationsmaßnahmen während der sehr langen Bauzeit (Anfang 2017 bis Ende 2017) durchgeführt würden, sei nicht ersichtlich. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Bautätigkeit in uneingeschränktem Maße Beeinträchtigungen für die Mandanten nach sich zögen. Dies sei nicht hinnehmbar. Es stehe hierbei insbesondere wiederum zu befürchten, dass die Mandanten insbesondere Wohnungs- und Gewerbemieter verlieren könnten.

Grundsätzlich hat der Anlieger einer Straße Einschränkungen seines Gemeingebrauchs an der Straße durch (Straßen-)Bauarbeiten oder Änderungen an der Straße entschädigungslos hinzunehmen, soweit sich die Einschränkungen innerhalb des Zumutbaren bewegen (BGH NJW 79, 1043). Diese Feststellung gilt auch für Vorhaben an anderen Verkehrswegen. Ein entschädigungspflichtiger Eingriff liegt aber dann vor, wenn die Zuwegung durch Straßenbauarbeiten über das notwendige Maß hinaus behindert wird oder dem Anlieger in seinem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eine Existenzvernichtung droht (BGH NJW 60, 1995; BGHZ 45, 150). Zu der Annahme dieser Voraussetzungen liegen hier aber noch keine Anhaltspunkte vor und sind auch nicht vorgetragen.

Erhebliche Beeinträchtigungen würden sich darüber hinaus in Bezug auf den hier vertretenen Verein ergeben. Die Einrichtung betreue bekanntermaßen autistische Kinder. Der Verein sei deshalb ganz besonders darauf angewiesen, dass ein störungsfreies Umfeld um die Einrichtung gegeben sei. Die von der Mandantschaft betreuten autistischen Personen würden Struktur, Ruhe und Ausgeglichenheit benötigen. Bei der Immobilie handele es sich um eine Einrichtung der Behindertenhilfe, welche als Zentrum für Beratungs-, Therapie- und Hilfsangebote für autistische Menschen fungiere. Das Gebäude sei viergeschossig und mit einer Teilunterkellerung versehen. Das Außengelände umfasse ca. 2.000 m². Neben Parkmöglichkeiten würden sich auch Spielflächen für die betreuten Kinder finden. Der Aufenthalt der Kinder außerhalb des Gebäudes sei für die Besonderheiten der autistischen Kinder, deren Wohlergehen und Betreuung in besonderem Maße dringend erforderlich.

Das geplante Vorhaben greife in erheblichem Maße in die Belange des Vereins nachteilig ein. Die besonderen Belange des Vereins würden im Rahmen der ausgelegten Unterlagen nicht berücksichtigt.

Hierzu würden beigefügt noch die Ausführungen der Leiterin des Vereins sowie des Vorsitzenden als Anlage 1 übersandt. Es würde auf diese Ausführungen vollinhaltlich Bezug genommen und es würden diese zum Gegenstand des Vortrags gemacht.

Wegen des Inhalts dieser Ausführungen in Anlage 1 zu Schlüsselnummer 1 wird auf die wortgleiche Einzeleinwendung unter der Schlüsselnummer 4 verwiesen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Grundsätzlich hat der Anlieger einer Straße Einschränkungen seines Gemeingebrauchs an der Straße durch Straßenbauarbeiten oder Änderungen an der Straße entschädigungslos hinzunehmen, soweit sich die Einschränkungen innerhalb des Zumutbaren bewegen (BGH NJW). Diese Rechtsprechung ist auf die Errichtung und Änderung anderer Verkehrswege übertragbar. Zur Annahme einer Unzumutbarkeit liegen hier aber noch keine Anhaltspunkte vor und sind auch nicht vorgetragen. Die subjektive Wahrnehmung der Beeinträchtigungen durch die autistischen Menschen lösen keine eigenständigen Schutzanordnungen aus. Maßnahmen hätten nur ergriffen werden müssen, wenn und soweit in Schutzgüter eingegriffen wird und die die jeweiligen Schwellen der Zumutbarkeit – wie sie etwa in der 16. BImSchV und der 26. BImSchV zum Ausdruck kommen – überschritten werden. Beeinträchtigungen unterhalb solcher Zumutbarkeitsschwellen, die von einem dem Gemeinwohl dienenden Vorhaben ausgehen (s. dazu die Feststellungen unter C II), sind von den Betroffenen hinzunehmen. Darüber hinaus gehende subjektive empfundene Beeinträchtigungen sind nicht schutzwürdig und bilden

keinen bei der Abwägungsentscheidung innerhalb der Planfeststellung zu beachtenden Belang.

Für die Durchführung der Bauarbeiten wird an den Werktagen eine tägliche Arbeitszeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr ohne Pausen vorgesehen, um eine wesentliche Verlängerung der Gesamtbauzeit und damit auch zu einer längeren Belästigung der Anlieger zu vermeiden. Für diese Zeiten wird nach der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ der Einsatz von Baumaschinen unter Einhaltung der in der Vorschrift benannten Grenzwerte grundsätzlich erlaubt. Die ausführenden Firmen werden weiterhin im Zuge der Ausschreibung der Bauleistung dazu aufgefordert, lärmintensive Bautätigkeiten möglichst zeitlich zu konzentrieren und so auch Lärmpausen zu schaffen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden durch den Vorhabenträger und die von ihm beauftragten Firmen die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schmutz auf ein Mindestmaß reduzieren. Vorgesehen sind der Einsatz lärm- und erschütterungsgeminderter Baumaschinen sowie die Reduzierung der Staubentwicklung durch den Einsatz von Technologien, die dem Stand der Technik entsprechen. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmungen unter A III 3 und 5 dieses Beschlusses sowie insbesondere die Ausführungen unter C V 4.3.

Die Planfeststellungsbehörde geht damit davon aus, dass der Vorhabenträger die Bauarbeiten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vornimmt und auch sonst alles unternimmt, die Belästigungen unterhalb der Schwelle des Unzumutbaren zu halten.

Zusammenfassend ergebe sich somit, dass die ausgelegten Unterlagen unter einer Vielzahl von Gesichtspunkten zu beanstanden seien. Das Vorhaben sei aus mehreren Gründen, wie vorstehend ausgeführt, nicht umsetzbar.

Dies wird zurückgewiesen. Das Vorhaben ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umsetzbar und wird daher durch diesen Planfeststellungsbeschluss genehmigt.

Schlüsselnummer 2

Schreiben vom 31. März 2015

Die Einwender der Schlüsselnummer 2 werden im Planfeststellungsverfahren vertreten durch die Betroffene der Schlüsselnummer 27.

Zum Planfeststellungsverfahren würden die Einwender als Elternbeirat des Kindergartens im Namen der Eltern und Unterstützer die im Folgenden dargestellten Einwendungen erheben:

Aus den Planungsunterlagen sei ersichtlich, dass direkt am Kindergartengebäude mögliche Einwirkungen des Straßenbahnverkehrs – rein rechnerisch! – betrachtet worden seien. Demnach seien wohl keine Immissionsschutzmaßnahmen erforderlich. Inwiefern die gewählten Berechnungsmodelle für diesen Standort geeignet gewesen seien, sei von der Planfeststellungsbehörde zu beurteilen. Es sei jedoch zwingend zu berücksichtigen, dass die (vorbeifahrende, beschleunigende/bremssende) Straßenbahn auch akustische Auswirkungen auf Kinder und Erzieherinnen habe, die sich im Freigelände des Kindergartens aufhalten würden. Eine entsprechende Untersuchung hätte bisher nicht stattgefunden. Es werde gefordert, dass vor Genehmigung des Vorhabens überprüft werde, welche Erschütterungen und Lärmbelastungen im Freigelände des Kindergartens zu erwarten seien, wenn die Straßenbahnen auf der Reichenhainer Straße mit den angestrebten 50 km/h fahren, beschleunigen oder bremsen würden.

Demzufolge seien die erforderlichen Immissionsschutzmaßnahmen gegebenenfalls anzupassen und möglicherweise die Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahn sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts von derzeit 50 km/h auf 30 km/h zu verringern.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Lärmbelastung entlang der Straßenbahntrasse wurde durch den Vorhabenträger gemäß der 16. BImSchV nach dem zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden in Anlage 2 zur 16. BImSchV und mit der Schall 03 umgesetzten Berechnungsverfahren ermittelt. Die Berechnungen erfolgten daher auf Basis eines dreidimensionalen Geländemodells, in welchem die örtlichen Gegebenheiten (Geländeverlauf, Gebäude mit Höhen) und die Planung (Straßenbahnstrecke) berücksichtigt werden.

In der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.1, Anlage 1.1, Rasterlärmkarte Tagzeitraum) ist die flächenhafte Ausbreitung des Lärms in Bezug zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV dargestellt. Die blaue Linie zeigt darin den Verlauf der 57-Dezibel(A)-Isophone, welche den Immissionsgrenzwert für Schulen und Kindergärten am Tag abbildet. Es ist ersichtlich, dass der Immissionsgrenzwert bereits im Bereich der Straßenverkehrsflächen unterschritten und damit im Außenbereich des Kindergartens deutlich eingehalten wird. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte vor, die Zweifel an der Richtigkeit dieser Ergebnisse begründen könnten. Diese werden auch nicht vorgetragen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für die Errichtung eines besonderen Bahnkörpers nicht gerechtfertigt. Die 50 km/h für die Straßenbahn gehen mit der zulässigen Geschwindigkeit für den MIV einher und sind Voraussetzung dafür, die Ziele der vorliegenden Planung, nämlich die Stärkung des ÖPNV durch Schaffung einer attraktiven und leistungsfähigen Straßenbahntrasse, zu erreichen. Die Straßenbahn wird dabei nicht mehr Lärm bei Bremsvorgängen verursachen, als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h, da eine Lärm-entstehung beim elektrodynamischen Bremsen, mit der die Straßenbahnfahrzeuge ausgestattet sein werden, nicht erfolgt. Diese Art von Bremsen verursacht kein Quietschen, Kreischen oder andere Geräuschen.

In der Planung werde davon ausgegangen, dass die Reichenhainer Straße nach Abschluss der Baumaßnahmen weitaus weniger befahren werde als bisher. Die Plausibilität der zugrunde gelegten Annahmen sei von der Planfeststellungsbehörde kritisch zu prüfen. Die Umsetzung der geplanten „Verkehrsberuhigung“ sei aus den Planungsunterlagen nicht eindeutig ersichtlich. Wie solle der Anlieger- und Lieferverkehr von reinem Durchgangsverkehr abgegrenzt und gegebenenfalls ordnungsrechtlich geahndet werden? In Universitäts- und Institutsnähe mit entsprechendem Publikumsverkehr würden Vollsperrungen mit Ausnahmeregelungen wohl kaum praktisch und rechtlich nachvollziehbar durchzusetzen sein.

Es würde die Einwender trotzdem freuen, wenn in Zukunft tatsächlich weniger Verkehr am Kindergarten vorbei führen würde.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Reichenhainer Straße wird gegenwärtig nicht nur vom Anliegerverkehr, sondern auch vom Durchgangsverkehr genutzt. Nach den Zielvorstellungen dieser Planung soll nach Fertigstellung der Fraunhoferstraße diese den Durchgangsverkehr der heutigen Reichenhainer Straße aufnehmen. Um dies zu erreichen, wird der Stadlerplatz in eine Mischverkehrszone umgestaltet und die Zufahrt auf die Platzfläche für den MIV aus Richtung Südbahnhof und in Höhe Lutherstraße unterbunden. Der Stadlerplatz ist für Anlieger dann nur noch über die Turnstraße und die Stadlerstraße zu erreichen. Die Reichenhainer Straße bleibt dabei aber für den Quell- und Zielverkehr ohne Einschränkungen befahrbar und ist trassierungsmäßig auch dafür planerisch ausgelegt. Die Reichenhainer Straße weist derzeit eine Querschnittsbelastung von (abschnittsweise) 7.200 bis 15.500 Fahrzeugen am

Tag auf (DTV, Kfz/24h – Stand der Vorplanung: ca. 6.000 bis 10.000 Kfz/24h). Mit Fertigstellung der Fraunhofer Straße beträgt die Verkehrsprognose (2020) für die Reichenhainer Straße nur noch ca. 4.000 bis 7.000 Kfz/Tag (Stand der Vorplanung: 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag).

Insoweit ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass tatsächlich eine Verkehrsberuhigung, insbesondere auch am Kindergarten, eintritt.

Als äußerst problematisch würden die Einwender den Zeitraum der Bauarbeiten sehen. Den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren lägen keine Untersuchungen zu Immissionen (insbes. Lärm und Erschütterungen) während der Bauarbeiten bei. Diese seien aus Sicht der Einwender dringend nachzuholen!

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Geräuscherzeugung durch Baumaschinen ist bei der Durchführung der Baumaßnahmen nicht vermeidbar. Der Vorhabenträger ist jedoch nach entsprechender Zusicherung bestrebt, den Baulärm auf das am geringsten notwendige Maß zu reduzieren. Die bauausführenden Firmen haben sowohl die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) als auch die gesetzlichen Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) einzuhalten. Der Lärm bei den Bauarbeiten (z. B. Ramm- oder Bohrarbeiten) wird durch den Einsatz entsprechender Geräte und Maschinen auf dem heutigen Stand der Technik weitgehend gemindert. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmungen unter A III 3 und 5 dieses Beschlusses sowie die Ausführungen unter C V 4.3.

In den Planungsunterlagen werde die Dittesstraße bereits ab Bauphase 1, d. h. bereits ab dem Jahr 2016 als Umfahrungsstrecke ausgewiesen. Insbesondere der Verkehr in Richtung Innenstadt, der auf der Bernsdorfer Straße links abbiegen wolle, werde über die Dittesstraße umgeleitet. Auf der Kreuzung Lutherstraße/Bernsdorfer Straße sei ein links abbiegen Richtung Innenstadt nicht möglich und offensichtlich auch nicht geplant. Während der Bauphase 1 werde die neu zu errichtende Fraunhofer Straße laut Plan noch nicht (vollständig) für den Verkehr freigegeben sein. D. h. ein beträchtlicher Teil des Durchgangsverkehrs werde auf der Dittesstraße direkt am Kindergarten vorbei geführt.

Die Dittesstraße wird während der Bauphase als Umleitungsstrecke genutzt, mit einer Breite von 10 m ist sie damit unter dem Aspekt der Straßengeometrie grundsätzlich als Umfahrungsstrecke auch geeignet. Der hauptsächliche Verkehr in Richtung Innenstadt wird aber über die Rosenbergstraße/ Fraunhoferstraße geführt. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt generell in Abstimmung des Vorhabenträgers mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen werden dabei von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Eine Festsetzung des Umleitungsverkehrs erfolgt dementsprechend nicht durch die Planfeststellungsbehörde und ist im Übrigen auch nicht sachdienlich bzw. erforderlich. Grundsätzlich aber hat der Anlieger einer Straße die Führung von Umleitungsverkehr, soweit er sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt, zu dulden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Im Freigelände des Kindergartens sei eine kleine Böschung in Richtung Reichenhainer Straße angelegt worden, um den derzeitigen Straßenlärm ein wenig abzumildern und einen kleinen Sichtschutz zu gewährleisten. Diese Böschung reiche aber nicht aus, um z. B. Lärm, Erschütterungen, Staub und Abgase der bevorstehenden Baumaßnahmen zu unterdrücken. Es sei ein gewaltiger Unterschied, ob hinter dieser Böschung ein Lkw oder Bus vorbei fahre und dann wieder weg sei oder ob dort ein Baufahrzeug den ganzen Tag brumme, hämmere, pickere oder sonst wie lärme.

An der Seite zur Dittesstraße würden keinerlei Lärmschutzmaßnahmen existieren, da es sich bisher um eine relativ gering befahrene Nebenstraße mit vielen Parkmöglichkeiten handele. Der Umleitungsverkehr würde für eine erheblich stärkere Lärm-, Staub- und Abgasbelastung im Garten und auch bei geöffneten Fenstern führen.

Ein vorübergehender Umzug in ein anderes Objekt sei nicht realisierbar. Der Kindergarten sei ganzjährig von 6-17 Uhr gut besucht, zwischen 11-14.30 Uhr sei Mittagsruhe. Die Kinder würden sich dann alle in den Gruppenräumen Richtung Dittesstraße befinden. Die Fenster würden dabei oft zum Lüften geöffnet. Der Kindergarten schließe nur über die Weihnachtsfeiertage bzw. zum Jahreswechsel.

Es werde deshalb gefordert, vor Beginn der Bauphase 1 auf Kosten des Vorhabenträgers (ZVMS) geeignete Immissionsschutzmaßnahmen entlang der Kindergartenbegrenzungen an der Reichenhainer Straße und an der Dittesstraße zu errichten.

Diese Maßnahmen seien so zu gestalten, dass Personen im Freigelände und in den Kindergartenräumen vor den von Bauarbeiten und Umleitungsverkehr verursachten Immissionen geschützt seien. Es sei außerdem zu berücksichtigen, dass die Fenster in den Gruppenräumen im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss zum Lüften geöffnet werden könnten, ohne dass die Kinder und Erzieherinnen von Straßenverkehr und Baulärm belästigt würden. Die Möglichkeit von adäquaten Pausen während der Bauarbeiten sei zu prüfen.

Der Aufenthalt im Kindergarten sei nach den bisherigen Planungen während der Bauarbeiten eine Zumutung für Kinder und Erzieherinnen! Folgende Maßnahmen seien deshalb in die Planung einzubeziehen:

- Immissionsschutz ab Bauphase 1 wegen Umleitungsverkehr auf der Dittesstraße, z. B. Lärmschutzwand auf dem Gehweg vor dem Kindergarten,
- Immissionsschutz während der Bauarbeiten auf der Reichenhainer Straße,
- Einhaltung der Mittagsruhe,
- Lärmschutzwand auf dem Gehweg an der Reichenhainer Straße,
- immissionsarme Verfahrensweisen beim Bau (zur Vermeidung von Lärm, Erschütterungen, Staub, Abgasen).

Die Forderungen werden folgendermaßen berücksichtigt:

Der Vorhabenträger sichert zu, dass bei der Durchführung der Baumaßnahme die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schmutz auf ein Mindestmaß reduziert werden. Neben einer möglichst großen Konzentration der Baumaßnahmen zugunsten einer geringen Gesamtbauzeit wird der Einsatz lärm- und erschütterungsgeminderter Baumaschinen sowie die Reduzierung der Staubentwicklung durch den Einsatz entsprechender Technologien, die dem Stand der Technik entsprechen, vorgesehen. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) wird mit ihren Grenzwerten beim Einsatz von Baumaschinen eingehalten. Die ausführenden Firmen werden im Zuge der Ausschreibung der Bauleistung weiterhin dazu aufgefordert, lärmintensive Bautätigkeiten möglichst zeitlich zu konzentrieren und so auch Lärmpausen zu schaffen.

Die generelle Einhaltung von Ruhephasen während der Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr ist aber mit dem Bauzeitregime auf der Baustelle schlecht vereinbar und führt dann zu einer wesentlichen Verlängerung der Gesamtbauzeit und damit auch zu einer längeren Belastung aller Anlieger. Auf die Nebenbestimmungen unter A III 3 und

5 dieses Beschlusses und die Ausführungen unter C V 4.3 wird ausdrücklich verwiesen.

Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger zusätzlich die Errichtung eines Holz(bau-)zaunes als geeignete Immissionsschutzmaßnahme an dieser Stelle zugesagt. Die Regelung unter A V stellt sicher, dass die Zusage umgesetzt wird.

Schlüsselnummer 3

Schreiben vom 2. April 2015

Die Einwendung der Bürgerinitiative wurde von fünf Mitgliedern unterzeichnet, davon hat Mitglied zusätzlich eine Einzeleinwendung unter der Schlüsselnummer 26 erhoben.

Folgende Einwendungen würden geltend gemacht:

Die unterzeichnenden Bürger, aber auch viele andere Interessenten, würden in der Beseitigung der letzten Mittelgangallee in Chemnitz auf einer erheblich langen Strecke einen bedeutenden Eingriff in städtebaulich-historisch gewachsene und klimatologische Belange sehen.

Seit Bekanntwerden der Maßnahme sei durch ca. 3.000 Unterschriften von Bürgern die Ablehnung bekundet worden. Diese Unterschriftenlisten seien der Frau Oberbürgermeisterin am 18. Dezember 2012 übergeben worden.

Die hier unterzeichnenden Bürger würden seit Jahren versuchen, gegen die abrupte Beseitigung von stadtbildprägenden Gebäuden und Anlagen sowie auf die Verbesserung der Mobilität von Fußgängern und Radfahrern, auch für das Prinzip shared-space, in Chemnitz hin zu wirken.

Von den Einwendern stamme auch der Vorschlag der Variante V2 (quer über das Gelände der TU an der Mensa vorbei). Diese Variante beinhalte den großen Vorteil, dass die bauliche Ausführung ohne größere Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Reichenhainer Straße durchgeführt werden könne. Weiterhin müssten vorhandene Versorgungsleitungen nicht notwendigerweise ausgewechselt werden. Der Bau der Trasse würde sich wesentlich vereinfachen und somit die Kosten reduzieren. Die Mittelallee mit ca. 196 Bäumen könne damit erhalten bleiben.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Trasse quer durch das TU-Gelände wurde als Variante 2 im Variantenvergleich durch den Vorhabenträger geprüft und durch die Planfeststellungsbehörde bewertet. Gegenüber der Variante 4 über die Reichenhainer Straße weist die Variante 2 u. a. deutliche Nachteile hinsichtlich der Erschließungsqualität auf und erfordert zudem einen erheblichen Eingriff in gewachsene Strukturen, so dass sie dem eigentlichen Planungsziel nicht gerecht wird. Sie führt zu einer Zerschneidung der Flächen und Wegebeziehungen im TU-Gelände und konnte daher nicht als Vorzugsvariante bestimmt werden. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Die Aufenthaltsqualität vor allem im Sommerhalbjahr und die Auswirkungen auf das Stadtklima seien ein wichtiger Faktor zur Erhaltung der Allee. Die Allee sei in einem bundesweiten Fotowettbewerb mit dem 3. Platz ausgezeichnet worden. Die geplante Ausgleichspflanzung erfolge bei der Variante RM-B1 zwischen Bahnkörper und Straße. Diese Pflanzung könne auch nur mit erheblichem Aufwand vor den Belastungen des Verkehrs anwachsen und kaum geschützt werden. Vor allem habe sie für den Bürger außer einer ästhetischen keine Schutzfunktion im Sommer. Sie würde kein Schattendach bilden. Ein Beispiel biete die Zwickauer Straße im Bereich Barbarossastraße, wie nutzlos man Bäume pflanzen könne. Bei Variante

RM-B2 stünden die Bäume zwischen Fußweg und Fahrbahn, so dass der Alleecharakter ganz verschwinden würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die geplanten Baumpflanzungen werden von dem Vorhabenträger nach den geltenden Richtlinien hinsichtlich Bodenverbesserung, Fertigstellung- und Entwicklungspflege realisiert werden. Ein umfassender Bodenaustausch erfolgt zu großen Teilen im Bereich der Reichenhainer Straße, u. a. auch für eine Verbesserung der Pflanzstandorte für die geplanten Baumersatzpflanzungen (s. LBP S. 55, 1. Abs.).

Der in der Planunterlage 14 für die Reichenhainer Str. dargestellte Straßenquerschnitt mit geplanter Allee zeigt die geplanten Bäume nur schematisiert, in einem Alter von ca. 5 Jahren nach der Pflanzung. Die für die Alleepflanzung vorgesehenen Platanen werden aber im Alter einen Kronendurchmesser von mindestens 15 bis 25 m entwickeln, so dass wieder ein wirksames Schattendach gegeben ist.

Die Betrachtung des Regelquerschnitts auf der Turnstraße zeige eine sehr ungünstige Situation. Für Straße und Fußgänger blieben bis zur Hauswand nur noch 4,50 m. Müssten dort Sonderfahrzeuge, wie Krankenautos, Feuerwehr, Umzugswagen, Behindertenfahrzeuge stehen, bestünde kein Ausweichplatz mehr. Wo würden für Bürger und eventuell Behinderte dort Parkflächen geschaffen? Die Abspannung der Fahrdrähte erfolge durch Masten in der ohnehin schmalen Straße, was schlecht aussehe würde. Dort stünden immerhin noch einige Wohnhäuser. Die Wohnqualität werde bedeutend verschlechtert.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Zur Linienvariante 4 (Trassenführung in der Reichenhainer Straße) wurden drei Untervarianten zur Verbindung zwischen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße untersucht. Darunter die Trassenführung in der Turnstraße, in der Lutherstraße und in der Dittesstraße. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers für die Straßenbahn in der Lutherstraße und der Dittesstraße, auf Grund der bedeutenden Verbindungsfunktion zwischen Zschopauer Straße und Reichenhainer Straße und der fehlenden Straßenraumbreite nicht möglich ist. Eine Mischverkehrsfläche beidseitig der Straßenbahn wäre in den dicht besiedelten Straßen auch nicht ausreichend leistungsfähig für Erschließungs-, Radverkehr und Fußgänger. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Einschätzung ausdrücklich bestätigt (s. C III).

Die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers in Mittellage in der Turnstraße ist bedingt durch den Wohn- und Anliegercharakter, die untergeordnete Bedeutung sowie die gegenüber der Lutherstraße und der Dittesstraße geringere Ansiedlungsdichte möglich. Die angrenzende Bebauung kann über schmale Fahr- und Gehwege beidseitig des begrünten besonderen Bahnkörpers in ausreichender Qualität für Anwohner erschlossen werden. Ein großer Anteil der Ansiedlung (etwa 1/3) besteht aus Industriebrachen mit zum Teil zwischenzeitlicher Gewerbenutzung.

Das Straßenbild weist darüber hinaus im Bestand städtebauliche Defizite auf. Gehwege und Fahrbahn befinden sich in einem äußerst schlechten Zustand. Dieser wird mit dem Bau der Straßenbahntrasse vollständig saniert. Parkflächen werden auf Extraflächen neben der Straße geschaffen. Es wird ein Rasengleis eingeordnet, welches für Rettungsfahrzeuge im Notfall überfahrbar ausgebildet wird. Es werden optisch ansprechende Fahrleitungsmaste verbaut und eine unauffällige Einfachfahrleitung montiert. Letztendlich wird die Turnstraße städtebaulich deutlich aufgewertet. Aus den genannten Gründen wird die gewählte Variante durch die Planfeststellungsbehörde bestätigt. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Die verkehrsberuhigte Lösung, den Hauptverkehr über die Fraunhoferstraße zu leiten, wäre auch durch die Einwander angeregt worden. Der Verkehr, der jetzt mitten durch den TU-Campus zum Südring rollt, werde dadurch reduziert. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich werde aber wieder konterkariert durch die Entfernung der Mittelgangallee und durch die Lage der Straßenbahn in der Mitte.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im neu gestalteten Straßenraum ist die Pflanzung einer Platanenallee zwischen Straßenbahntrasse und Straßenfahrbahn vorgesehen, so dass der vorgenommene Eingriff vollständig wieder ausgeglichen wird. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Auf dem TU-Campus würde diese Allee ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal bilden. Mit der vorgesehenen Verkehrsberuhigung würde auch die Mittelgangallee wieder mehr genutzt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im neu gestalteten Straßenraum ist die Pflanzung einer Platanenallee zwischen Straßenbahntrasse und Straßenfahrbahn vorgesehen, so dass der vorgenommene Eingriff vollständig wieder ausgeglichen wird. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Eine Verkehrsberuhigung der Reichenhainer Straße ohne Bahntrasse ist nicht vorgesehen.

Die Verkehrsanlagen ermöglichen in Zukunft eine sichere Querung im Sinne der Fußgängerströme. Die angestrebte Lösung wird einem Campus im eigentlichen Sinn erst gerecht.

Seit 100 Jahren bestehe vom Südbahnhof bis zum Zentralfriedhof diese würdige Allee. Sie sei seinerzeit ganz gezielt in Richtung Friedhof angelegt worden, so dass dieser gut zu erreichen sei; lange Jahre ohne KFZ-Verkehr.

Auf alten Stadtplänen (1897) sei vom Südbahnhof ausgehend diese Allee und auch bis zur Dittesstraße angelegt worden und zwar vierreihig. Es gebe im Bereich Einmündung Turnstraße noch Restzeilen mit vier Reihen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Karl-Marx-Stadt von 1967 wurde als zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes eine Trasse ausgehend von der Bernsdorfer Straße zum heutigen Sportforum dargestellt. In Vorbereitung des Beschlusses wurde damals die zweigleisige Trasse auf dem grünen Mittelstreifen ausgehend von der Bernsdorfer Straße über die Turnstraße, Reichenhainer Straße bis zum Ernst-Thälmann-Stadion (heute Sportforum) geplant. Die Unterlagen liegen in der Stadt Chemnitz vor. Auch aus älteren Unterlagen geht hervor, dass eine Trasse zum heutigen Sportforum vorgesehen war und nur aufgrund von zwei Weltkriegen und der Wirtschaftskrise in den 1920er Jahren nie gebaut wurde. Bereits 1881 gab es eine Konzession zugunsten eines Herrn Eduard Beyer zum Bau und Betrieb einer Pferdestraßenbahn über die Reichenhainer Straße zum „Neuen Friedhof“. In der Folgezeit wurde dann nach 1945 eine zweireihige Zwischenbegrünung angepflanzt.

Die Verbindung der zwei Campi der TU Chemnitz sei ein Hauptziel der Maßnahme neben der besseren Erschließung des Umlandes nach Thalheim. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit fehle unter Pkt. Teil D; Nr. 24 „bleibe frei“ und werde auch angezweifelt durch die Unterzeichnenden. Vor allem die Erweiterungsflächen der TU auf dem Lageplan S. 42 und der vielen Internate würde das Schwergewicht immer mehr auf den Campus 2 (Reichenhainer Straße) verlagern. Die Nutzung des ÖPNV durch die Studenten werde bei Stoßzeiten blei-

ben. Auch ein ausreichendes, kostendeckendes Aufkommen an Fahrgästen aus Thalheim sei wenig wahrscheinlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Ein Nachweis der Kosten fehle.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Kostenberechnung ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die Maßnahme werde mit erheblichen Fördermitteln gebaut. Es würden Hybridbahnen erforderlich für die Fahrt nach Thalheim. In Zukunft müssten aber die Unterhaltungskosten von der Region selbst getragen werden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Finanzierung eines Vorhabens, gegebenenfalls mit Hilfe von Fördermitteln, ist nur insoweit in der Planfeststellung zu beachten, soweit sie nicht gegeben ist. Für eine solche Annahme liegen aber keine Anhaltspunkte vor.

Es werde die Gleichberechtigung der einzelnen Varianten im Prüfverfahren zur Machbarkeit bezweifelt. Hierzu werde eine unbedingte Offenlegung der Bewertungskriterien einschließlich der Gewichtung sowie der Ergebnisführung gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die in der Planfeststellungsunterlage enthaltene Variantenabwägung stellt zusammenfassend alle bisher untersuchten Varianten dar. Methodik und Form des Variantenvergleiches entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden in gleicher Planungstiefe untersucht. Die Bewertung erfolgt verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform.

Auch die im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführten Vergleiche der Querschnittsvarianten der Reichenhainer Straße aus den Jahren 2011 bis 2013 (Hinweis im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) unter Pkt. 2.1.2), in welchen die Varianten mittels Punktesystem bewertet wurden, kamen zum gleichen Ergebnis. Die damals noch als Variante 2.1 bezeichnete Trasse in der Reichenhainer Straße mit besonderem Bahnkörper in Mittellage wurde in der Machbarkeitsstudie (2010/ 2011) als Vorzugvariante ermittelt. Auch in den Folgeuntersuchungen in 2012/2013, welche explizit den Erhalt der Baumallee im Focus hatten, wurde die Variante 2.1 – Mittellage und Ersatz der vorhandenen Baumallee - nochmals bestätigt. Diese Variante wurde in der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Variantenüberprüfung (siehe C III dieses Beschlusses) nochmals überprüft und mit diesem Planfeststellungsbeschluss bestätigt.

Das Gutachten zum Zustand der Alleebäume bescheinige keinesfalls eine Berechtigung zur Liquidation der Bäume – im Gegenteil. Es werde eine umweltverträgliche Einordnung des Gutachtens unter höchster Priorität im Bewertungsverfahren des Variantenvergleiches gefordert. Weiterhin werde generell gefordert, den Punkt Alleeerhalt als höchste Priorität in die Variantenbewertung einfließen zu lassen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Baumallee in der Reichenhainer Straße befindet sich zwar in keinem so schlechten Zustand, der ohne die Baumaßnahme ihre kurzfristige Fällung zwingend rechtfertigen würde. Dies entspricht den Befunden des Baumgutachtens, insbesondere dem darin ermittelten Grad der Abgängigkeit. Unterlassene Pflegeleistungen im Lauf der vergangenen Jahre und Jahrzehnte haben aber an der Allee zu einem ungünstigen Kronenaufbau der Bäume geführt, so dass die Bäume bei Ausbau der Trasse mit Straßenbahn – egal mit welcher Variante – nicht ohne gravierende Folgeschäden bleiben werden. Ein dauerhafter Erhalt aller derzeit vorhandenen Bäume wäre daher bei keiner der unter C III 4 untersuchten Varianten gerechtfertigt und angesichts des Ist-Zustandes der Bäume auch nicht sinnvoll.

Im Bewertungsverfahren zum Variantenvergleich wurden alle relevanten Einflüsse gleichwertig gegeneinander abgewogen (s. C III).

Die in der Planfeststellungsunterlage enthaltene Variantenabwägung stellt noch einmal zusammenfassend alle bisher untersuchten Varianten dar. Methodik und Form des Variantenvergleiches entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden in gleicher Planungstiefe untersucht. Die Bewertung erfolgt verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform. Alle notwendigen Kriterien sind gewichtet eingegangen. Diese bestätigte Variante wurde in der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Variantenüberprüfung (siehe C III dieses Beschlusses) nochmals überprüft und mit diesem Planfeststellungsbeschluss bestätigt.

Die Beteiligung der Bevölkerung im vorplanerischen Verfahren werde als absolut mangelhaft bewertet. Hierzu werden eine erneute Auslegung aller Varianten und deren Bewertung durch die Bürgerschaft gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es fanden Bürgerbeteiligungen in ausreichendem Umfang und über die gesetzlich vorgesehene Beteiligung im Planfeststellungsverfahren hinaus gehend statt. Es wurden mehrfach öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen (11. Mai 2011 Mensa der TU Chemnitz; 20. März 2013 und 12. November 2014 Hörsaalgebäude der TU Chemnitz; eine weitere Veranstaltung am 28. Mai 2015) durchgeführt. Diese Veranstaltungen entsprechen im Übrigen der in § 25 Abs. 3 VwVfG vorgesehenen frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Demnach wird bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Dies ist mit den vorgenannten Veranstaltungen in ausreichendem Maß geschehen.

Abschließend werde nochmal dringlich auf den städtebaulichen, den historischen und den stadökologischen Verlust bei Abholzung der Allee hingewiesen. Dieser Verlust sei im Sinne der Stadt Chemnitz unbedingt zu vermeiden.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die vorhandene Allee wird durch Neupflanzungen ersetzt und ergänzt sowie die Wuchsbedingungen für die Bäume durch den Ersatz des schadstoffbelasteten Bodens durch Bodensubstrat verbessert. Der Anteil an Grün im Straßenraum wird durch das vorgesehene Rasengleis deutlich erhöht. Im Zusammenhang mit der Reduzierung des Verkehrs dürfte sich der Erholungswert eher erhöhen.

Schlüsselnummer 4

Schreiben vom 31. März 2015

Der Einwender wird unter der Schlüsselnummer 1 auch anwaltlich vertreten.

Der Regionalverband des Einwenders sei Eigentümer der Immobilie Stadlerstraße 4 in 09126 Chemnitz (Flurstück 3210/2 – Gemarkung Chemnitz) mit einem Flächenmaß von 2485 Quadratmetern. Die Immobilie sei eine Einrichtung der Behindertenhilfe und werde als Zentrum für Beratungs-, Therapie- und Hilfsangebote für Menschen mit Autismus-Spektrum-Störung sowie deren Angehörigen etc. genutzt. Das Gebäude sei viergeschossig mit einer Teilunterkellerung. Das Außengelände des Gebäudes umfasse ca. 2000 Quadratmeter und werde neben Parkmöglichkeiten als Spielfläche für die Klienten genutzt. Der Aufenthalt außerhalb des Gebäudes sei für die Besonderheiten der Klienten dringend erforderlich und werde nicht nur zu Erholungs- und Spielzwecken genutzt, sondern habe auch einen therapeutischen Hintergrund.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ausweislich Planunterlage 10.2 wird das o. g. Grundstück durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen. Auch mittelbare Beeinträchtigungen sind nicht vorhanden (vgl. die Planunterlagen 7 und 17.1 bis 17.3).

Durch den Ausbau der Strecke Chemnitzer Modell Stufe 2 würden vor allem im Zeitraum des Ausbaus große Probleme und Beeinträchtigungen gesehen.

Die Autismus-Spektrum-Störung sei eine tiefgreifende Entwicklungsstörung, welche mit Wahrnehmungsverarbeitungsstörungen einhergehen würde. Die Bedingungen für die Betreuung und Therapie würden sich in der Bauphase drastisch verschlechtern. Es sei nicht nur mit Beeinträchtigungen der Gesundheit der Klienten zu rechnen, sondern die Verhaltensprobleme würden auf Grund der Zunahme von Baulärm, Erschütterung, Schall und evtl. Schadstoffe zunehmen. Die höhere Sensibilität autistischer Menschen erfordere Schutz vor diesen Beeinträchtigungen. Die Nutzbarkeit des Außengeländes werde nicht mehr möglich oder nur eingeschränkt sein. Es entstünden Kosten falls ein anderes Gelände als Ausgleich gefunden werden müsse und es komme zu Einbußen, da Eltern ihren Kindern die Belastungssituation vor Ort im Autismuszentrum nicht zumuten könnten. Die Nutzung des Zentrums für Tagesbetreuung und Übernachtungen (Aufnahme in Krisensituationen sowie zur Entlastung der Angehörigen) werde zurückgehen, Einbußen für die Auslastungen im Hause seien nicht abzuschätzen. Eine eingeschränkte Bauzeit (Einhaltung der Ruhephasen) müsse festgeschrieben werden, da nicht erst im Sommer bei Einbruch der „Dämmerung“ Klienten ihre Schlafenszeit hätten, sondern weit voraus schon früher.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen der Schlüsselnummer 1 verwiesen.

Ergänzend wird angemerkt, dass der Planfeststellungsbehörde bewusst ist, dass autistische Menschen eine höhere Sensibilität besitzen. Dies löst jedoch keine eigenständigen Schutzanordnungen aus. Maßnahmen hätten nur ergriffen werden müssen, wenn und soweit in Schutzgüter eingegriffen wird und die jeweiligen Schwellen der Zumutbarkeit – wie sie etwa in der 16. BImSchV und der 26. BImSchV zum Ausdruck kommen – überschritten werden. Beeinträchtigungen unterhalb solcher Zumutbarkeitsschwellen, die von einem dem Gemeinwohl dienenden Vorhaben ausgehen (s. dazu die Feststellungen unter C II), sind von den Betroffenen hinzunehmen. Darüber hinaus gehende subjektiv empfundene Beeinträchtigungen sind nicht schutzwürdig und bilden keinen bei der Abwägungsentscheidung innerhalb der Planfeststellung zu beachtenden Belang.

Für die Durchführung der Bauarbeiten wird an den Werktagen eine tägliche Arbeitszeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr ohne Pausen vorgesehen, um eine wesentliche Ver-

längerung der Gesamtbauzeit und damit eine längere Belästigung der Anlieger zu vermeiden. Für diese Zeiten wird nach der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ der Einsatz von Baumaschinen unter Einhaltung der in der Vorschrift benannten Grenzwerte grundsätzlich erlaubt. Die ausführenden Firmen werden weiterhin im Zuge der Ausschreibung der Bauleistung dazu aufgefordert, lärmintensive Bautätigkeiten möglichst zeitlich zu konzentrieren und so auch Lärmpausen zu schaffen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme werden durch den Vorhabenträger und die von ihm beauftragten Firmen die Beeinträchtigungen durch Lärm und Schmutz auf ein Mindestmaß reduzieren. Vorgesehen sind der Einsatz lärm- und erschütterungsgeminderter Baumaschinen sowie die Reduzierung der Staubentwicklung durch den Einsatz von Technologien, die dem Stand der Technik entsprechen. Siehe hierzu auch die Nebenbestimmungen unter A III 3 und 5 dieses Beschlusses sowie insbesondere die Ausführungen unter C V 4.3.

Die Planfeststellungsbehörde geht damit davon aus, dass der Vorhabenträger die Bauarbeiten im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen vornimmt und auch sonst alles unternimmt, die Belästigungen unterhalb der Schwelle des Unzumutbaren zu halten.

Die direkte Anfahrt der Fahrtransporte sei über die Reichenhainer Straße während der Bauzeit nicht möglich, die Fahrstrecke (über Umleitung) verlängere sich und die Fahrtkosten stiegen somit – wer trage den Differenzbetrag? Die Stadt Chemnitz habe die kürzeste Strecke verhandelt und übernehme keine Kosten bei Umleitungsfahrten. Auch für die Transporte im Freizeitbereich sei die Zahlung des Differenzbetrages noch offen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass auf der Reichenhainer Straße auch während der Bauzeit der Anliegerverkehr möglich sein wird. Weiterhin wird die Zufahrt über die Dittesstraße jederzeit gewährleistet. Weiträumige und kostenintensive Umleitungen wird es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für den Anliegerverkehr deshalb nicht geben.

Für die Bauzeit sei von großer Bedeutung die absolute Sicherung und Absperrung der Baustelle und die damit verbundene Einhaltung von Sicherheitsmaßnahmen.

Die Forderung wird berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass Sicherung und Absperrung der Baustelle während der Bauzeit jederzeit gewährleistet wird.

Nach Abschluss der Bauarbeiten seien für die Einrichtung die Einhaltung der verbindlichen Werte für Lärm und Schall unbedingt notwendig. Für die Ausleuchtung der Straße mache sich ggf. Blendschutz notwendig, da auch Übernachtungen im Haus stattfinden würden.

Die Forderungen werden berücksichtigt. Auf Grund des verbindlichen Planfeststellungsbeschlusses müssen die festgesetzten Grenzwerte für die Lärmbelastung durch den Vorhabenträger eingehalten werden. Die Straßenbeleuchtung ist für die vorgeschriebene Ausleuchtung der Fahrbahnen und Gehwege ausgelegt, so dass die Lichtabstrahlung entsprechend auf die Verkehrsflächen gerichtet ist. Ein Blendschutz ist deshalb nicht erforderlich.

Die Fernwärmetrasse würde die Reichenhainer Straße queren und verlaufe im Baubereich. Wie würde die Versorgung mit Fernwärme sein?

Im Zuge der Baumaßnahmen ist seitens der InetZ auch der Neubau der Fernwärmetrassen vorgesehen. Die vorhandenen Fernwärmeleitungen bleiben bis zur Fertigstellung der neuen Trasse in Betrieb. Die Versorgung des Autismuszentrums mit Fern-

wärme ist auch während der Bauzeit weitestgehend gesichert. Kurzzeitige Unterbrechungen für Umbindungsmaßnahmen werden durch den Versorger koordiniert und bekannt gegeben.

Die psychischen Probleme würden durch die Belastungssituationen zu einem erhöhten Krankenstand führen (bei Klienten und Mitarbeitern).

Wie bereits im Hinblick auf die Einwendungen der Schlüsselnummer 1 ausgeführt, sind Beeinträchtigungen der Anlieger durch Straßenbauarbeiten grundsätzlich hinzunehmen, soweit sich diese im Rahmen des Zumutbaren bewegen. Da der Einsatz von lärmgeminderten Baumaschinen und der Einsatz von staub- und erschütterungsarmen Bautechnologien vorgesehen ist, diese Vorgaben während der Baumaßnahmen ständig überwacht werden und der Vorhabenträger die Nebenbestimmungen unter A III 5 einzuhalten hat, wird baubedingten Beeinträchtigungen im gesetzlich gebotenen Umfang begegnet.

Unabhängig der individuellen Besonderheiten des Hauses, würden dem Einwender noch andere Probleme bewegen, zu deren Klärung aufgefordert werde:

Baumaßnahmen auf dem Gelände der Stadlerstraße 4 seien eingeschränkt möglich, bedürften aber einer Detailabsprache.

Die Forderung hat sich erledigt, da der Vorhabenträger eine detaillierte Abstimmung mit dem Einwender zugesichert hat. Die Baumaßnahmen sind im Übrigen lediglich zur Umbindung von Hausanschlussleitungen, insbesondere der Fernwärmeleitungen, notwendig.

Die Umgestaltung des Stadlerplatzes sehe die Neuanlage von zwei Fußwegen vor, aus Sicherheitsgründen sei deshalb eine ausreichende Ausleuchtung notwendig – in den Planungsunterlagen sei davon nichts erkennbar.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die vorgesehene Führung der Fußgänger erfolgt außerhalb der Grünfläche auf beleuchteten Gehwegen bzw. Mischverkehrsflächen. Durch die Grünanlage führende kurze Parkwege werden dabei nicht gesondert beleuchtet. Eine eingeschränkte Ausleuchtung erfolgt aus den umliegenden Verkehrsflächen; die Benutzung bei Dunkelheit ist dabei nicht zwingend erforderlich, da alle umliegenden Ziele auch über beleuchtete Verkehrsflächen erreichbar sind.

Eine zusätzliche Belastung für das Autismuszentrum stelle die Inbetriebnahme einer Bushaltestelle unmittelbar vor dieser Einrichtung dar. Die An- und Abfahrten seien geräuschintensiv.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Bushaltestelle wird nur für eventuell notwendige Schienenersatzverkehre und die Nachtbuslinie eingerichtet, eine regelmäßige Benutzung am Tag ist nicht vorgesehen, so dass die Frequentierung der Haltestelle als gering angesehen werden kann. Ein Verschieben der Haltestelle in Richtung Kreuzungsbereich Lutherstraße fand aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde Chemnitz. Anhaltspunkte für eine unzumutbare Beeinträchtigung des Einwenders sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Die Auslastung und Rechtfertigung des Trassenbaus unter Einbeziehung des Verkehrsaufkommens in Semesterferien müsse geklärt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb

der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Die Einbindung der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim in das bereits vorhandene Straßenbahnnetz der Stadt Chemnitz dient der Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbandes Zwönitztal durch Reduzierung der Reisezeiten an die Stadt Chemnitz. Gleichzeitig wird damit eine leistungsfähige Verbindung der Uni-Standorte und Stadtteile untereinander erreicht. Die umsteigefreie Verknüpfung von Stadt und Region steht im Vordergrund. Dabei stellt die Straßenbahn die „intelligenteste“ Lösung auch für die Beförderung der Studierenden dar, da sie dem Grunde nach mit jeder Fahrt bereits eine entsprechende Gefäßgröße mit sich bringt.

Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe hierzu oben unter C II und zur Variantenprüfung unter C III diese Beschlusses.

Die Nachhaltigkeit der Neubepflanzung sei nachzuweisen; eine Bestandsgarantie sei abzugeben.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträger verpflichtet, die Neupflanzungen vorzunehmen und zu erhalten. Verstößt er gegen diese Verpflichtung, so sind verwaltungsrechtliche Zwangsmaßnahmen möglich. Insoweit ist eine Bestandsgarantie nicht notwendig. Darüber hinaus wird ein Bestandsschutz durch die Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz gewährleistet.

Die geplanten Baumpflanzungen werden nach den geltenden Richtlinien hinsichtlich der Bodenverbesserung, Fertigstellung- und Entwicklungspflege realisiert. Im Bereich der Reichenhainer Straße erfolgt ein umfangreicher Bodenaustausch, um die Pflanzstandorte gegenüber dem derzeitigen ungünstigen Zustand für die geplanten Ersatzpflanzungen (siehe LBP S. 55, 1. Abs.) zu verbessern und damit deren Anwuchs und Überleben zu gewährleisten.

Schlüsselnummer 5

Schreiben vom 4. April 2015

Als Mieter einer Wohnung in der Reichenhainer Straße erhebe der Einwender Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren und die damit verbundene Abholzung der Allee.

Als Anwohner nutze er die Allee regelmäßig für Spaziergänge zusammen mit seinem Kind. Besonders am Wochenende gebe es auf der Reichenhainer Straße wenig Verkehr, so dass die Luft insgesamt sehr sauber sei. Die geplante Trasse werde den Erholungswert in der Straße erheblich einschränken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorhandene Baumallee auf der Reichenhainer Straße wird nach Fertigstellung der Gleistrasse durch die Neupflanzung einer Doppelbaumreihe in der Mittellage wiederhergestellt. Damit wird sowohl städtebaulichen Aspekten, als auch den Belangen des Naturschutzes Rechnung getragen. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleistrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat deutlich bessere Wuchsbedingungen. Die neuen Bäume werden bereits mit einer Höhe von ungefähr sechs Metern und einer entsprechenden Kronengröße neu gepflanzt. Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wiederhergestellt.

Außerdem wird der Motorisierte Individualverkehr (MIV) durch das begleitend umzusetzende Verkehrskonzept deutlich reduziert, was positive Wirkungen auf die Umwelt und auf die Anwohner haben wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Reichenhainer Straße leiser und sicherer wird. Zudem wird es weniger CO₂-Emissionen geben. Selbst durch den ÖPNV werden aufgrund der Umstellung auf eine mit Gleichstrom betriebene Schienenbahn keine Feinstaubemissionen mehr verursacht.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird zum einen ein ausreichender Ersatz für die bestehende Allee geschaffen, zum anderen wird der Erholungswert objektiv ansteigen. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe oben unter C II und zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Für Kinder werde die Trasse mit den schwerlastigen neuen Fahrzeugen unzumutbar gefährlich. Durch die Trennung der Straße sei eine gefahrlose Überquerung nicht mehr möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Überquerung der Gleistrasse wird an den 15 geplanten und gesicherten Überwegen (siehe Planunterlage 5 - Lagepläne) gefahrlos möglich sein. Die neuen, zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge entsprechen allen gesetzlichen Sicherheitsanforderungen, die für Straßenbahnen einzuhalten sind. Alle Straßenbahnen, gleich welcher Bauart, fahren dieselbe Geschwindigkeit und für alle Straßenbahnen gelten die gleichen betrieblichen Sicherheitsregeln. Die Gefährdung von Anwohnern und Kindern wird sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund der Reduktion des MIV im Vergleich zum gegenwärtigen Verkehrsaufkommen erheblich reduzieren.

Der Einwander fürchte nach dem Trassenbau durch die hohe Anzahl von Straßen- und Eisenbahnen gesundheitliche Schäden durch zunehmenden Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigungen (z. B. durch Ruß und Abgase der dieselelektronischen Fahrzeuge) und Elektrosmog für sich und sein Kind.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Lärmbelastung entlang der Straßenbahntrasse wurde gemäß der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nach dem zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden in Anlage 2 zur 16. BImSchV und mit der Schall 03 umgesetzten Berechnungsverfahren ermittelt. Die Berechnungen erfolgten daher auf Basis eines dreidimensionalen Geländemodells, in welchem die örtlichen Gegebenheiten (Geländeverlauf, Gebäude mit Höhen) und die Planung (Straßenbahnstrecke) berücksichtigt wurden. Die somit ermittelten Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden wurden mit den nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Im Ergebnis wurden lediglich an einem Gebäude Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt.

Für das Gebäude Reichenhainer Straße 24 wurden maximale Beurteilungspegel in Höhe von 52 Dezibel(A) am Tag und 43 Dezibel(A) in der Nacht ermittelt. Diese liegen deutlich unter den Immissionsgrenzwerten für Mischgebiete mit 64/54 Dezibel(A) Tag/Nacht.

Die nach einem messtechnisch unterstützten Verfahren berechneten Erschütterungseinwirkungen haben ergeben, dass für den zukünftigen Straßenbahnverkehr die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden und somit auch keine gesundheitlichen Schäden zu befürchten sind.

Auf der Reichenhainer Straße werden ausschließlich Straßenbahnen fahren, wobei ein Teil von diesen als Straßenbahn und Eisenbahn zugelassen sein werden, was es ihnen erlaubt, auf Fahrwegen der Straßenbahn und der Eisenbahn zu verkehren.

Da diese Schienenfahrzeuge im Bereich der Reichenhainer Straße elektrisch betrieben werden, sind Luftverunreinigungen durch Ruß und Abgase auszuschließen.

Gemäß des Gutachtens hinsichtlich der durch den Straßenbahnbetrieb verursachten magnetischen Gleichfeldänderungen (Planunterlage 17) treten auch durch den Bau von Gleichrichterunterwerken und den Betrieb der Straßenbahn keine unzulässig hohen elektrische Felder auf, so dass eine Beeinträchtigung von Personen ausgeschlossen werden kann.

Anhaltspunkte für Zweifel an der Richtigkeit dieser erwähnten Gutachten sind nicht ersichtlich und werden auch nicht vorgetragen. Insoweit können die Bedenken des Einwenders insgesamt hinsichtlich der genannten Immissionen ausgeschlossen werden.

Schienenlärm verursache anerkanntermaßen Schlafstörungen und leistet Herz-Kreislauf-Erkrankungen Vorschub. Durch die Beeinträchtigung seiner Gesundheit werde der Einwender in unzumutbarer Weise in seinem Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) verletzt. Um seine Gesundheit zu erhalten, schlafe er selbst im Winter bei zumindest teilweise geöffnetem Fenster und wäre daher gegenüber nächtlichen Verkehrslärm durch fehlenden Lärmschutz nicht genügend geschützt. Das geöffnete Fenster stelle sicher, dass auch in der zweiten Nachthälfte ausreichender Sauerstoff für einen tiefen und erholsamen Schlaf zur Verfügung stünde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundsätzlich hat der Anlieger einer Straße oder eines sonstigen Verkehrsweges Änderungen hinzunehmen, soweit die Änderung nicht die Schwelle des Unzumutbaren überschreitet. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Gesundheit aufgrund des Schienenlärms kann aber hier ausgeschlossen werden, da die ermittelten Beurteilungspegel sehr deutlich unter der durch die Rechtsprechung markierten Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70/60 Dezibel(A) Tag/Nacht liegen. Andere Anhaltspunkte für die Annahme einer unzumutbaren Beeinträchtigung sind nicht ersichtlich und werden auch nicht vorgetragen.

Damit die wertvolle Allee erhalten bleiben könne, sei eine andere Trassenvariante zu wählen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Zur Vermeidung von Wiederholungen schließe sich der Einwender hinsichtlich der Einwendungen zur Planrechtfertigung den Ausführungen des Einwenders der Schlüsselnummer 35 mit Schreiben vom 30. März 2015 an.

Zu diesen Einwendungen siehe dort; zur Frage der Planrechtfertigung siehe unter C II dieses Beschlusses.

Schlüsselnummer 6

Schreiben vom 3. April 2015

Der Vereinssitz des Einwenders sei an der Reichenhainer Straße belegen. Zweck des Vereins sei die Förderung des Umweltschutzes – insbesondere des Lärmschutzes – sowie des Natur-, Landschafts- und Denkmalschutzes mit seinem Eintreten für den Erhalt von Kulturgütern, dem Gemeinwohl dienende Einrichtungen und dem Alleenschutz. Der Satzungszweck werde verwirklicht, insbesondere durch die Einflussnahme des Vereins auf Planung und Durchführung der Neu- und Ausbaustrecken im Rahmen des Verkehrsprojektes Chemnitzer Modell damit eine geringstmögliche Beeinträchtigung

- der Bevölkerung,

- des Stadtbildes,
- der planerischen Möglichkeiten von Kommunen,
- die Natur und Umwelt in Chemnitz und Umgebung

erfolge.

Zur Erreichung der Zielsetzung sei der Verein um Information der Öffentlichkeit, Austausch von Meinungen und Erfahrungen sowie um kritische und sachdienliche Diskussionen mit den Planungsbehörden und Entscheidungsgremien bemüht. Die Vorbereitung und Durchführung von Vorträgen zu Fragen des Umwelt- und Naturschutzes solle die Zielsetzung unterstützen. Die Zusammenarbeit mit anderen Bürgervereinen und Naturschutzverbänden werde angestrebt.

Der Verein sei Gründungsmitglied der Bürgerplattform Chemnitz-Mitte. Die Bürgerplattform sei als Träger öffentlicher Belange durch die Stadt Chemnitz anerkannt.

Der Verein BI Stadtbahn sei unmittelbar betroffen, da er seinen Satzungszweck nicht wahrnehmen könne. Insbesondere sei ihr die Stellungnahme im Rahmen der Mitgliedschaft der Bürgerplattform Chemnitz-Mitte als Träger öffentlicher Belange verwehrt, da die Bürgerplattform am Verfahren nicht beteiligt wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Planfeststellungsverfahren wird der Einwender als eingetragener Verein über die öffentliche Auslegung wie jeder private Betroffene beteiligt. Die Einwendung ist dabei nicht durch die BI Stadtbahn eingereicht worden, sondern durch den Einwender selbst.

Die Zusammenarbeit mit Umweltverbänden werde erschwert, da mangels Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltverbände ebenfalls nicht als Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert wurden und die Mitwirkung auch hier unterbleiben musste.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter C IV verwiesen. Die anerkannten Naturschutzverbände wurden durch Benachrichtigung von der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen von dem Vorhaben unterrichtet; es wurden Stellungnahmen eingereicht.

Der Verein sei aber auch unmittelbar betroffen, da zumindest während der Baumaßnahmen der Zugang und die Neugewinnung von Mitgliedern wirtschaftliche Auswirkungen auf die finanzielle Lage des Vereins haben würden, so dass dieser seinen Vereinszweck nicht angemessen erfüllen könne.

Sollte die Landesdirektion entscheiden, dass dem Verein ein Einwendungsrecht nicht zustehe, so werde hilfsweise gebeten, die Stellungnahme des Vereins als Anregung an die Landesdirektion aufzufassen und diese bei der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren in den Abwägungsprozess einzubeziehen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt ein Einwendungsrecht des Einwenders an.

Der Zweckverband Mittelsachsen beabsichtige die Umsetzung eines umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs als sogenanntes „Chemnitzer Modell“. Teil dieser Maßnahme und Inhalt des Planantrages sei die Errichtung einer Straßenbahntrasse mit einer Linienführung ab Abzweig Bernsdorfer Straße/Turnstraße über Reichenhainer Straße bis B-Plangebiet Technopark (Gleisschleife). Die Trasse in der Reichenhainer Straße solle in der Mitte verlaufen. Damit verbunden sei die Abholzung nahezu der gesamten aufstehenden Baumallee. Gegen das Planvorhaben bestünden erhebliche Bedenken:

Planrechtfertigung

Der Verein sei der Auffassung, dass der ZVMS für ein Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) nicht zuständig sei. Die Übertragung der Errichtung auf die VMS GmbH als Unternehmen des Privatrechts dürfte den gesetzlichen Regelungen der §§ 8 und 8a PBefG i. V. m. der EU-Verordnung 1370/2007 widersprechen.

Insoweit würde sich der Verein dieser Auffassung, die auch mit den Einwendungen der Schlüsselnummer 1 als Vertreter mehrere Anlieger mit Schriftsatz vom 2. April 2015 erhoben worden seien sowie den Einwendungen von des Einwenders der Schlüsselnummer 35 mit Schreiben vom 30.3.2015, ausdrücklich anschließen. Zur Vermeidung von Wiederholungen werde auf die dortigen Begründungen verwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Nachdem die Stadt Chemnitz mit der Evaluierung des Nahverkehrsplanes in der Informationsvorlage I-01/2012 (Anhang 3 mit Seite 5 zu Anlage 2) festgestellt habe, dass mit der Buslinie 51 eine hinreichende verkehrliche Anbindung an die TU Chemnitz bestünde und die Buslinie 51 auch eine angemessene Anbindung an den Hauptbahnhof darstelle (Antwort zur Ratsanfrage RA-333/2014 (Ziff.5), sei ein Bedarf zur Errichtung einer Straßenbahntrasse nicht erkennbar.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe auch unter C II dieses Beschlusses.

Das Verkehrsprojekt erscheine überdimensioniert. Das Betriebskonzept sehe den Einsatz von Variobahnen für 189 Personen (CVAG) und dieselelektrischen Zweisystembahnen für 228 Personen (VZMS) auf der Trasse vor. Insgesamt errechne sich aus 130 Fahrten durch die CVAG und etwa 65 Fahrten durch den ZVMS (Linien 510/ 520/ 252) eine Beförderungskapazität von ca. 80.000 Personen je Tag. Dies stehe im krassen Widerspruch zum dargestellten Beförderungsbedarf von ca. 8.800 Personen. Zusätzlich sei zu erwarten, dass am Wochenende und in den Semesterferien der tägliche Beförderungsbedarf zwischen 1.000 und 2.000 Fahrgästen liegen dürfte. Dass die Notwendigkeit einer derart überdimensionierten Straßenbahninfrastruktur für Spitzenzeiten erforderlich sei, sei nicht darzulegen.

Die im Planverfahren vorgesehene Beförderungszahl mit 8.800 erscheine überzogen, zumal die Beförderungsausfälle durch Abbindung des Friedhofes, des Sportforums, des Sportgymnasiums, des TU-Teil Erfenschlager Straße sowie der Ortsteile Reichenhain und Erfenschlag in der Berechnung keinen Niederschlag gefunden hätten.

Die Grundlagen zur Ermittlung des Beförderungsbedarfs seien offenzulegen.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe auch unter C II dieses Beschlusses.

Umweltbelange

Der Verein halte den Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für nicht zulässig. Eine UVP nach § 6 UVPG sei durchzuführen, da unmittelbar Umwelt- und Naturschutzbelange betroffen seien.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Gemäß § 3 c UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für dieses Straßenbahnvorhaben im Rahmen der Prüfung des Einzelfalles dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn aufgrund

überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durch die nach § 3 a UVPG für diese Entscheidung zuständige Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Auf die Ausführungen unter C IV wird ausdrücklich verwiesen.

Die Baumallee auf der Reichenhainer Straße solle für den Bereich der Trassenerrichtung gänzlich zerstört werden. Die Stadt Chemnitz habe sich mit der Festlegung im Regionalplan (regionaler Fachbeitrag zum Landschaftsrahmenplan Blatt 3.2.5-5) zum langfristigen Erhalt und sachgerechten Pflege verpflichtet. Eine Abweichung von diesen Zielen sei nicht begründet.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Im Regionalplan werden die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 Raumordnungsgesetz sowie die Grundsätze und Ziele des Landesentwicklungsplanes Sachsen auf der Grundlage einer Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft regionspezifisch räumlich und sachlich ausgeformt. Er enthält somit regionsweit bedeutsame Festlegungen als Grundsätze und Ziele der Raumordnung. Der Erhalt und Schutz vorhandener Alleen in der offenen Landschaft ist in G 3.2.14 formuliert, wonach „Baumalleen sachgerecht gepflegt und in den Grenzen der Verkehrssicherungspflicht langfristig erhalten werden.“ Im Regionalen Fachbeitrag zum Landschaftsrahmenplan ist das Kulturlandschaftselement „Allee“ (Karte K5b-06) in der freien Landschaft dargestellt; die Allee der Reichenhainer Straße im Stadtgebiet Chemnitz ist dort demzufolge nicht ausgewiesen.

Alleen seien für den Menschen, vor allem unter landschaftsästhetischen Gesichtspunkten, eine Bereicherung. Sie seien ein wertvoller Bestandteil der Kulturlandschaft und würden so wesentlich zu einem harmonischen Landschaftsbild beitragen. Sie besäßen eine hohe Bedeutung für die Erholung und seien ein wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten Umwelt. Vor allem in Städten trügen Bäume darüber hinaus zu einem spürbaren Wohlbefinden der Menschen bei, indem sie Schatten spendeten, den Straßenlärm verringern, Staub und Abgase binden würden. Damit würden sie nachhaltig die kleinklimatischen Verhältnisse in ihrer Umgebung verbessern. Zudem böten sie Brut- und Rastplätze für Vögel, Insekten und Kleinsäuger.

Diese wichtigen Faktoren würden auch ihren Niederschlag in den Unterlagen des Planverfahrens finden:

„Bedeutend für den innerstädtischen Biotopverbund sowie als Rückzugs- und Trittsteinbiotope seien die zusammenhängenden Gehölzbestände des Städtischen Friedhofs, der Kleingartenanlagen sowie die Allee Reichenhainer Straße.“ (Landschaftspflegerische Begleitplanung Unterlage 19.1.0 – LBP Tz. 3.1.1 Seite 19)

„Die Platanenallee (abschnittsweise Eichen/ Linden) mittig der Reichenhainer Straße verleihe dem Stadtviertel eine einheitliche Gestaltung und ein jahreszeitlich wechselndes Stadtbild. Diese Allee sei einzigartig in Chemnitz. Die Struktur des grünen, begehbaren Mittelstreifens bestehe seit etwa 100 Jahren.“ (LBP Tz. 3.5.1 S. 44)

„Die Allee in der Reichenhainer Straße präge infolge ihrer Ausdehnung und Einzigartigkeit in der Stadt Chemnitz das Stadtbild und berge somit einen sehr hohen Gestaltungswert. ...Die Kleingartenanlagen sowie die Reichenhainer Allee, als auch der Städtische Friedhof mit seinem wertvollen Gehölzbestand würden eine mittlere bis hohe Erholungswirksamkeit bergen.“ (LBP Tz. 3.5.4 S. 46)

„Nach Einschätzung im Feststellungsentwurf „präge die Allee das Stadtbild und berge einen hohen Gestaltungswert“ (Tz. 5.1.1). Weiter würde es zum Landschaftsbild heißen: „Die Allee

in der Reichenhainer Straße präge infolge ihrer Ausdehnung und Einzigartigkeit in der Stadt Chemnitz das Stadtbild und berge somit einen sehr hohen Gestaltungswert.“

„Die Allee in der Reichenhainer Straße präge infolge ihrer Ausdehnung und Einzigartigkeit in der Stadt Chemnitz das Stadtbild und berge somit einen sehr hohen Gestaltungswert.“
(Feststellungsentwurf Tz. 5.3 S. 141)

Diese Aussagen stünden für sich selbst. Dem sei nichts hinzuzufügen.

Die folgende Darstellung im Feststellungsbericht widerspreche den vorhergehenden Feststellungen und sei in sich widersprüchlich. Tatsächlich bestünde die Allee zumindest in wesentlichen Teilen mehr als hundert Jahre. Vorhandenes Bildmaterial widerlege, es handele sich bis 1960 um eine unbepflanzte Allee, die als Freihaltetrasse für eine Straßenbahn gedient habe.

„Die Reichenhainer Straße sei mit einer Platanenallee bestanden. Diese wurde ca. 1984 gepflanzt (Quelle: Baumkataster Chemnitz). Davor hätte eine Bepflanzung mit Linden bestanden. Bis 1960 sei der Mittelstreifen der Reichenhainer Straße unbepflanzt geblieben, als Freihaltetrasse für eine seit 1929 geplante Straßenbahntrasse. Die Straßengestaltung durch Allee und begrüntem, begehbarem Mittelstreifen bestehe seit etwa 100 Jahren“ (Feststellungsentwurf Tz. 5.1.1).

Nach allem sei festzustellen, dass die innerstädtische Baumallee als erhaltenswert angesehen werden müsse. Die Variantenprüfungen seien unter der Prämisse, die Baumallee zu erhalten, neu zu gewichten.

Hierfür spreche auch, dass nur unzureichend Konsequenzen aus den Baumgutachten des Sachverständigen gezogen worden seien. Im Feststellungsentwurf würde sich lediglich folgender Hinweis (Tz. 3.2.6 S. 30) finden:

„Um zu prüfen, wie weit die gewachsene Baumallee in der Reichenhainer Straße bei der Gestaltung des Querschnitts mit Mittellage der Gleistrasse berücksichtigt werden könne, sei im Dezember 2012 ein Baumgutachten durch einen Sachverständigen erstellt (Obs Dr. Henrik Weiß i.A. des ZVMS, Dez. 2012) worden.

In diesem seien die Kronenausdehnung ausgewählter Bäume dokumentiert und anhand verschiedener Szenarien zu starken Kroneneinkürzungen im Zusammenhang mit verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten (Untervarianten) des Straßenquerschnittes nach der Varianten RM (Straßenbahn in Mittellage) fachlich beurteilt worden. Daraus seien die Rahmenbedingungen für die Untersuchung der Varianten bei der Querschnittsgestaltung abgesteckt worden.

Im Allgemeinen seien der Zuwachs und die Vitalität der Platanen im Gutachten als unterdurchschnittlich eingeschätzt worden. Zitat „Die Zuwachswerte seien für das Wachstum von Platanen eher unterdurchschnittlich und würden darauf hindeuten, dass die standörtlichen Verhältnisse an der Reichenhainer Straße in Chemnitz sogar für das Wachstum der eher anspruchslosen Baumart Platane sehr ungünstig seien.“

Die Hinweise und Forderungen werden zurückgewiesen.

Bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Karl-Marx-Stadt von 1967 wurde als zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes eine Trasse ausgehend von der Bernsdorfer Straße zum heutigen Sportforum dargestellt. In Vorbereitung des Beschlusses wurde damals die zweigleisige Trasse auf dem grünen Mittelstreifen ausgehend von der Bernsdorfer Straße über die Turnstraße, Reichenhainer Straße bis zum Ernst-Thälmann-Stadion (heute Sportforum) geplant. Unterlagen hierzu liegen der Stadt Chemnitz vor. Auch aus älteren Unterlagen geht hervor, dass eine Trasse

zum heutigen Sportforum vorgesehen war und nur aufgrund von zwei Weltkriegen und der Wirtschaftskrise in den 1920er Jahren nie gebaut wurde. Bereits 1881 gab es eine Konzession zugunsten eines Herrn Eduard Beyer zum Bau und Betrieb einer Pferdestraßenbahn über die Reichenhainer Straße zum „Neuen Friedhof“. In der Folgezeit wurde dann nach 1945 eine zweireihige Zwischenbegrünung angepflanzt.

Die Baumallee wird in Anlehnung an den Bestand wieder zu beiden Seiten der Straßenbahntrasse in Mittellage neu gepflanzt. Damit wird sowohl städtebaulichen Aspekten als auch den Belangen des Naturschutzes Rechnung getragen. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleistrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat deutlich bessere Wuchsbedingungen. Die neuen Bäume werden bereits mit einer Höhe von ungefähr 6 m und entsprechender Kronengröße neu gepflanzt.

Außerdem wird durch das begleitend umzusetzende Verkehrskonzept der motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert. Selbst durch den ÖPNV werden aufgrund der Umstellung auf eine mit Gleichstrom betriebene Schienenbahn keine Feinstaubemissionen mehr verursacht.

Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wieder hergestellt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird der geplante Eingriff durch die Ersatzmaßnahmen vollständig wieder ausgeglichen (vgl. C V 5.1). Zur Planrechtfertigung siehe auch unter C II dieses Beschlusses und zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C IV sowie C V 5.4 und 5.5 verwiesen.

Tatsächlich bestünden jedoch umfangreiche Untersuchungen, die letztlich in die Variantenuntersuchung nicht hinreichend eingeflossen seien. Es werde daher beantragt, alle drei Gutachten des Sachverständigen Dr. H. Weiß vom 12. Dezember 2012, 14. Februar 2013 und vom 5. März 2013 als Bestandteil dem Feststellungsentwurf hinzuzufügen, die Trassenvarianten unter Berücksichtigung aller Fakten neu zu bewerten und dabei dem Erhalt der Allee vorrangige Bedeutung beizumessen. Die Variante 2 über die Sportanlagen der TU und die Variante 4 über die Reichenhainer Straße, Untervariante Seitenlage-Ost (RS-Ost), würden aus verkehrlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Gründen wesentliche Vorteile gegenüber der Mittellage als Vorzugsvariante bieten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) werden noch einmal alle untersuchten Varianten dargestellt. Methodik und Form des Variantenvergleichs entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden in gleicher Planungstiefe untersucht. Die Bewertung erfolgt entsprechend der RE 2012 verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform.

Auch die im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführten Vergleiche der Querschnittsvarianten der Reichenhainer Straße aus den Jahren 2011 bis 2013, in welchen die Varianten mittels Punktesystem bewertet wurden, kamen immer wieder zum gleichen Ergebnis. In der Machbarkeitsstudie von 2010/2011 wurde die damals noch als Variante 2.1 bezeichnete Trasse in der Reichenhainer Straße mit besonderem Bahnkörper in Mittellage und Ersatz der vorhandenen Baumallee als Vorzugsvariante

ante ermittelt. Die Variante 2.1 wurde auch in den Folgeuntersuchungen von 2012/2013, welche sich explizit mit dem Erhalt der Baumallee befassen, nochmals bestätigt.

Die Gutachten des öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen Dr. Henrik Weiß wurden im Variantenvergleich berücksichtigt und sind in die Bewertung eingeflossen.

Auf die Ausführungen unter C III wird ausdrücklich verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt darin ausdrücklich die Variantenwahl des Vorhabenträgers.

Schlüsselnummer 7

Schreiben vom 1. März 2015

Seit 1998 befinde sich das Kosmetikstudio der Einwenderin in der Reichenhainer Str. 44. Aufgrund der umfangreichen anstehenden Straßenbauarbeiten befürchte sie einen starken Kundenrückgang der Laufkundschaft und der Kunden, die bis jetzt das Geschäft mit dem Bus erreichen würden. Sie erhebe die Frage, ob es für die Zeit der Bauarbeiten, Ausweichgeschäftsräume oder Fördermittel gebe, um das Geschäft aufrecht zu erhalten oder bleibe ihr nur der Umzug oder die Geschäftsaufgabe? Sei die Zufahrt auf den Parkplatz im Hof möglich? Sei während der Bauarbeiten eine Versorgung mit Wasser, Strom und Telefon gewährleistet oder komme es da zu Einschränkungen? Wie stark sei die Lärmbelästigung? Sie bitte um Beantwortung der Fragen, damit sie eine gute Entscheidung treffen könne.

Die Forderungen werden zum Teil zurückgewiesen, zum Teil werden sie berücksichtigt.

Grundsätzlich hat der Anlieger einer Straße Einschränkungen seines Gemeingebrauchs an der Straße durch Straßenbauarbeiten oder Änderungen an der Straße entschädigungslos hinzunehmen soweit sich die Einschränkungen innerhalb des Zumutbaren bewegen (BGH NJW 79, 1043). Diese Rechtsprechung ist auf die Errichtung und Änderung anderer Verkehrswege übertragbar. Ein entschädigungspflichtiger Eingriff liegt aber dann vor, wenn die Zuwegung durch Straßenbauarbeiten über das notwendige Maß hinaus behindert wird oder dem Anlieger in seinem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eine Existenzvernichtung droht (BGH NJW 60, 1995; BGHZ 45, 150). Zu der Annahme dieser Voraussetzungen liegen hier aber noch keine Anhaltspunkte vor; die Einwenderin hat hierzu noch keine Angaben in ihrer Einwendung getätigt. Der Vorhabenträger hat aber zugesichert, dass er etwaige Ansprüche der Anlieger dem Grunde und der Höhe nach im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften prüfen werde, sofern und soweit diese durch Anlieger unter Vorlage anspruchsbegründender Nachweise geltend gemacht werden sollten.

Der Vorhabenträger hat nach entsprechender Zusicherung weiterhin die Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit ggf. unter Nutzung von Provisorien für Fußgänger und Fahrzeuge weitestgehend zugesichert. Kurzfristige Einschränkungen werden nur nach rechtzeitiger Abstimmung mit den Betroffenen ausgeführt. Ansonsten bleibt die Reichenhainer Straße auch während der Bauzeit für Anlieger befahrbar. Die Versorgung mit Wasser, Strom und Telefon ist ebenfalls weitestgehend gesichert. Für notwendige Umbindungsmaßnahmen kann es aber zu kurzzeitigen Unterbrechungen kommen. Die Information erfolgt über den jeweiligen Versorger. Auf die Regelung in den Nebenbestimmungen unter A III 3.5 und 3.6 wird ausdrücklich verwiesen.

Der Einsatz von lärmgeminderten Baumaschinen ist vorgesehen, desgleichen der Einsatz von staub- und erschütterungsarmen Bautechnologien. Während der Bau-

maßnahmen wird die Einhaltung dieser Vorgaben ständig überwacht (siehe hierzu auch die Nebenbestimmungen unter A III 5).

Schlüsselnummer 8

Schreiben vom 3. April 2015

Die Einwenderin vertrete als Geschäftsführerin die Gaststätte in der Ebertstraße 10 in 09126 Chemnitz. Die Gaststätte liege 50 Meter entfernt von der Reichenhainer Straße und sei nur über diese erreichbar. Zu diesem Objekt gehörten ein kleiner Außenbereich und sechs Stellplätze. Folgende Einwendungen hinsichtlich der Umsetzung des Chemnitzer Modells würden hiermit geltend gemacht:

Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit.

Der Vorhabenträger hat nach entsprechender Zusicherung weiterhin die Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit ggf. unter Nutzung von Provisorien für Fußgänger und Fahrzeuge weitestgehend zugesichert. Kurzfristige Einschränkungen werden nur nach rechtzeitiger Abstimmung mit den Betroffenen ausgeführt. Ansonsten bleibt die Reichenhainer Straße auch während der Bauzeit für Anlieger befahrbar (siehe hierzu insbesondere die Nebenbestimmung unter A III 3.5). Die Einwendung wird daher im gebotenen Umfang berücksichtigt.

Beeinträchtigungen durch Lärm, Schmutz, Erschütterung und Abgase.

Die Einwendung wird folgendermaßen berücksichtigt: Der Einsatz von lärmgeminderten Baumaschinen ist vorgesehen vorgegeben, desgleichen der Einsatz von staub- und erschütterungsarmen Bautechnologien. Während der Baumaßnahmen wird die Einhaltung dieser Vorgaben ständig überwacht (siehe hierzu auch die Nebenbestimmungen unter A III 5). Eine völlige Vermeidung aller Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme kann aber nicht gewährleistet werden.

Beeinträchtigungen der gewerblichen Nutzung (Störung der Erholung beim Gaststättenbesuch, Verminderung des Kundenstromes).

Diese Einwendungen zögen Ertragseinbußen nach sich, deren Ausgleich hiermit geltend gemacht werde.

Grundsätzlich hat der Anlieger einer Straße Einschränkungen seines Gemeingebrauchs an der Straße durch Straßenbauarbeiten oder Änderungen an der Straße entschädigungslos hinzunehmen soweit sich die Einschränkungen innerhalb des Zumutbaren bewegen (BGH NJW 79, 1043). Diese Rechtsprechung ist auf die Errichtung und Änderung anderer Verkehrswege übertragbar. Ein entschädigungspflichtiger Eingriff liegt aber dann vor, wenn die Zuwegung durch Straßenbauarbeiten über das notwendige Maß hinaus behindert wird oder dem Anlieger in seinem eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb eine Existenzvernichtung droht (BGH NJW 60, 1995; BGHZ 45, 150). Zu der Annahme dieser Voraussetzungen liegen hier aber noch keine Anhaltspunkte vor; die Einwenderin hat hierzu noch keine Angaben in ihrer Einwendung getätigt. Der Vorhabenträger hat aber zugesichert, dass er etwaige Ansprüche der Anlieger dem Grunde und der Höhe nach im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften prüfen werde, sofern und soweit diese durch Anlieger unter Vorlage anspruchsbegründender Nachweise geltend gemacht werden sollten.

Weitere Probleme seien aus heutiger Sicht ebenso zu erwarten:

1. Regelung der Entsorgungsdienste; Mehrkosten würden in Form der Mietnebenkosten nicht durch die Einwenderin getragen.

Der Einwand wird folgendermaßen berücksichtigt: Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass die Entsorgung auch während der Bauzeit uneingeschränkt gewährleistet ist.

2. Durchgängige Versorgung mit Strom und Fernwärme müsse gesichert werden.

Der Forderung wird entsprochen. Die bedarfsgerechte Versorgung mit Strom und Fernwärme werde für den Zeitraum der Baudurchführung zugesichert. Für notwendige Umbindungsmaßnahmen könne es zu kurzzeitigen Unterbrechungen kommen. Die Information erfolgt über den jeweiligen Versorger.

3. Die Versorgung des Autismuszentrums für die Mittagsverpflegung und das Catering etc. müsse durch die Erreichbarkeit gesichert sein.

Der Forderung wird entsprochen. Die Erreichbarkeit des Autismuszentrums wird für den Zeitraum der Baudurchführung durch den Vorhabenträger zugesichert. Übliche Erschwernisse im Rahmen des Zumutbaren durch die Bautätigkeit können aber nicht ausgeschlossen werden. Auf die Nebenbestimmung A III 3.5 wird verwiesen.

4. Kosten für Anlieferung durch weitere Anfahrtswege

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zumutbare Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen sind durch die Anlieger zu dulden. Durch die Nebenbestimmung A III 3.5 wird sichergestellt, dass die Zumutbarkeit der Beeinträchtigung gewahrt wird.

5. Die Übernahme von Straßengebühren werde während der Bauphase eingeschränkt anerkannt.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Anliegerpflichten werden nach der gültigen Reinigungssatzung der Stadt Chemnitz geregelt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Übrigen befindet sich das Grundstück Ebertstraße 10 außerhalb des eigentlichen Baufeldes. Falls es in Folge der Baudurchführung zu Straßenverschmutzungen kommt, sind diese durch den Vorhabenträger als Verursacher gem. § 32 Abs. 1 Satz 1 StVO umgehend zu beseitigen.

6. Reinigungsarbeiten am Gebäude seien nicht umlegbar auf die Mieter.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Verunreinigungen, welche durch die Baumaßnahme entstehen, sind vom Vorhabenträger als Verursacher zu beseitigen. Dies hat der Vorhabenträger auch zugesichert.

Schlüsselnummer 9

Schreiben vom 29.03.2015

Der Einwender sei Nutzer der Grabstelle U7/200 des Städtischen Friedhofes Chemnitz, Reichenhainer Str./Urnenhain.

Aus den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Chemnitzer Modell, Stufe 2“ veröffentlichten Unterlagen gehe hervor, dass die Neubautrasse in Höhe der genannten Grabstelle in einem Abstand von ca. 16 m von der Friedhofsgrenze verlaufen solle. Zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr werde von 244 Zugbelegungen ausgegangen, d. h. durchschnittlich eine Zugbelegung alle vier Minuten. Die Bahnen sollen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 70 km/h verkehren. Dazu komme noch Busverkehr, da das Teilstück zwischen Reichenhainer Str. und Technopark als kombinierte Bahn/Bustrasse ausgelegt sei. Abschirmungsmaßnahmen, wie z. B. am Friedhof Schönau bei der Anlage des Gewerbegebietes Clemens-Winkler-Str. verwirklicht, seien nach den veröffentlichten Unterlagen nicht geplant.

In § 5 Absatz 5 Sächsisches Bestattungsgesetz seien Grenzabstände zwischen Friedhöfen und Wohn- bzw. Gewerbe- und Industrieanlagen festgelegt (35 m bzw. 75 m). Sie könnten verringert werden, wenn „... dadurch Ruhe und Würde des Friedhofes nicht wesentlich beeinträchtigt werden“. In den Abteilungen U6 und U7 des Friedhofes sei die Belastung durch Siedlungs- bzw. Verkehrslärm bisher so gering, wie man es von einem Friedhof erwarte. Das sei auch ein wichtiger Punkt bei der Auswahl der Grabstelle gewesen. Bei Umsetzung der vorliegenden Planungen ohne zusätzliche Abschirmmaßnahmen gehe der Einwender davon aus, dass es für die Abteilungen U6 und U7 des Städtischen Friedhofes Chemnitz zu einer massiven Beeinträchtigung von Ruhe und Würde komme.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Der zitierte § 5 Abs. 5 SächsBestG zur Regelung von Grenzabständen ist hier nicht zutreffend, da die geplante Straßenbahntrasse weder eine Wohn- bzw. eine Gewerbe- noch eine Industrieanlage ist. Auch § 5 Abs. 1 SächsBestG ist hier nicht einschlägig: Geschützt ist hiernach nach dem Zweck des Gesetzes nur der Friedhof als Ganzes, nicht die einzelne Grabstelle. Darüber hinaus werden die durch die Maßnahme bewirkten Lärmimmissionen bei der betroffenen Grabstelle nicht die Grenze der Zumutbarkeit überschreiten. Als Anhaltspunkt dienen hier die insgesamt für das geplante Straßenbahnprojekt ermittelten Lärmbelastungen. Diese wurden im Lärmgutachten entsprechend den gesetzlichen Bedingungen, die keinen Schutz für Friedhöfe vorsehen, ermittelt und ergaben nur für einen entfernten Punkt, einem Wohnhaus in der Turnstraße, eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte. Für die Abteilungen U6 und U7 des Städtischen Friedhofes Chemnitz gibt es keine Überschreitungen der zulässigen Werte. Soweit Grenzwerte für unmittelbar angrenzende Wohnbebauung eingehalten werden, liegt eine unzumutbare Störung der angrenzenden Friedhofsanlage nicht vor. Die im Erörterungstermin hierzu diskutierte DIN 18005-1 (Schallschutz für den Städtebau - Städtebauliche Lärmfibel Online, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg) ist hier ebenfalls nicht einschlägig, da sie lediglich nur Orientierungswerte für die städtebauliche Planung beinhaltet und nicht für Planfeststellungsverfahren zur Zulassung von Einzelvorhaben gilt. Aber auch der Orientierungswert von 55 dB(A) tags und nachts für Friedhöfe (vgl. Tabelle 3/2 nach DIN 18005-1, Beiblatt 1) ist nach dem Lärmgutachten nicht überschritten.

Schlüsselnummer 10

Schreiben vom 4. November 2015

Die Einwenderin sei Eigentümerin des Grundstückes Turnstr. 27, Flurstück 2910 der Gemarkung Chemnitz, welches im Bereich des genannten Planfeststellungsverfahrens liege.

Im November 2014 hätte es zu diesem Grundstück bereits Kontakt zwischen der Einwenderin, dem IFG Ingenieurbüro für Geotechnik GmbH und dem VMS geben. Zum damaligen Zeitpunkt hätten Abstimmungen zur Durchführung einer Baugrunduntersuchung stattgefunden. Dass das Grundstück mit einer Teilfläche von 312 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden solle, hätte aus diesem Kontakt nicht geschlussfolgert werden können.

Auf Grund von Umstrukturierungsmaßnahmen sei von der damals zuständigen Bearbeiterin die Bedeutung der Bekanntmachung über die Auslegung der Unterlagen im Planfeststellungsverfahren im Chemnitzer Amtsblatt vom 25. Februar 2015 nicht erkannt worden. Daher seien bis zum Ablauf des 7. April 2015 keine Einwendungen zu der vorgesehenen Inanspruchnahme des Grundstückes Turnstr. 27 vorgetragen worden.

Am 26. Oktober 2015 sei der Einwenderin das Schreiben des VMS vom 22. Oktober 2015 zugegangen, mit dem um Bauerlaubnis ersucht und ein Kaufpreisangebot für die 312 m² große Teilfläche unterbreitet worden sei.

Die Kommentierung zum Auslegungsverfahren nach § 73 VwVfG würde das Erfordernis vorschreiben, nicht nur anzugeben, bei welchen Stellen und innerhalb welcher Frist etwaige Einwendungen vorzubringen seien. Zusätzlich sei zwingend auf die Ausschlusswirkung der Einwendungsfrist hinzuweisen.

Dies sei in der Veröffentlichung im Chemnitzer Amtsblatt vom 25. Februar 2015 nicht erfolgt. Damit sei die Präklusionswirkung nach Ansicht der Einwenderin nicht gegeben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Auslegung der Planunterlagen wurde im Amtsblatt der Stadt Chemnitz vom 18. Februar 2015 unter Hinweis auf die Ausschlusswirkung der Einwendungsfrist nach § 29 Abs. 4 Satz 1 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG örtüblich bekanntgemacht. Im Amtsblatt vom 25. Februar 2015 hat die Stadt Chemnitz lediglich auf die bereits laufende Auslegung hingewiesen. Hierbei handelt es sich um ein zusätzliches Informationsangebot der Stadt Chemnitz, nicht jedoch um die amtliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen.

Einwendungen, die nach dem Ablauf der Einwendungsfrist am 7. April 2015 erhoben wurden, sind damit grundsätzlich präkludiert. Das Urteil des EuGH vom 15. Oktober 2015, Rs. C-137/14, ist auf den Sachverhalt nicht anwendbar.

Es werde daher der Einwand vorgetragen, dass bei dem derzeit geplanten Erwerb einer 312 m² großen Teilfläche aus Flurstück 2910 der Einwenderin als Eigentümerin eine zweckmäßige Verwertung der Restfläche von 68 m² nicht mehr möglich sei. Dies führe zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung. Aus diesem Grund stelle man den Antrag, das gesamte Flurstück 2910 der Gemarkung Chemnitz in das Eigentum des Vorhabenträgers zu überführen.

Die Forderung hat sich im Übrigen erledigt, da der Vorhabenträger den Erwerb des gesamten Flurstücks 2910 der Gemarkung Chemnitz unabhängig von der Präklusion zugesichert hat. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung unter A III 9.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Schlüsselnummer 11

Schreiben vom 15. März 2015

Der Entwurf verweise mehrfach auf Zahlen über die Ermittlung des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens sowie die Prognose für das Jahr 2020. Verglichen mit den Angaben aus Stadtratsbeschluss 2013, Unterlage 1 und Unterlage 14 würden sich wesentliche Abweichungen ergeben. Die Einwenderin fordere, die Verkehrszählungen im Bereich der sogenannten Straßenbahnstrecke, die als Grundlage des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens erstellt wurden, offenzulegen.

Die Berechnungen des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens im Bereich der Straßenbahnstrecke beruhen auf der Prognose der Fahrgastzahlen mit Hilfe der Planungssoftware VISUM (Version 11.52) der PTV AG Dresden unter Bezugnahme auf die derzeitige Verkehrssituation. Im Stadtratsbeschluss B-126/2013, „Grundsatzbeschluss zur Linienführung des Chemnitzer Modells in der Reichenhainer Straße“ wurden auf Grund des damaligen Kenntnisstandes Aussagen getroffen. Diese Prognose beruhte auf der Prognoserechnung 2020 mit nicht komplettem Innenring mit Stand 13. Januar 2010. Dieser Prognose liegen aber sinkende Einwohnerzahlen zugrunde, wodurch das Ergebnis nicht mehr auf die tatsächliche Entwicklung der Stadt Chemnitz angewendet werden kann. Ebenso fehlt für das Untersuchungsgebiet eine Überarbeitung der Grundlagendaten aufgrund der inzwischen beschlossenen Entwicklung des Gewerbegebietes und der weiteren Einrichtungen im universitären Umfeld. Dabei wurde nicht von einer Erhöhung der Studentenzahlen ausgegangen. Vielmehr handelt es sich um die Ansiedlung von Forschungsinstituten (z. B. Fraunhofer Institut)

und Gewerbeeinheiten, die entsprechende Beschäftigtenzahlen mit sich bringen. Insofern sind die benannten Abweichungen zu erklären.

Für die Bürgerveranstaltung am 12. November 2014 und in Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen wurden die genannten Ungenauigkeiten bereinigt.

Dabei wurde im Anschluss an die Diskussion im Stadtrat durch das Tiefbauamt Chemnitz ein Verkehrskonzept entwickelt, so dass infolge der Absichtserklärung zum Bau der Fraunhofer Straße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße mit weiteren verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen eine weitreichende Verkehrsberuhigung entlang der Reichenhainer Straße möglich wurde. Dieses Verkehrskonzept wird im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) unter Punkt 4.1.2 (vorgesehene Verkehrsqualität) erläutert.

Weiter wurde die Prognose für das Untersuchungsgebiet insofern an die tatsächlich zu erwartende Verkehrsentwicklung angepasst, als statt von einem Einwohnerrückgang von einer Stagnation der aktuellen Einwohnerzahl in Chemnitz ausgegangen wurde. Des Weiteren wurden die zukünftige Entwicklung des Gewerbegebietes und die zukünftigen Einrichtungen im universitären Umfeld in die Betrachtung eingestellt. Dabei wurde auf der Grundlage der Rechenmethodik des VISUM-Programms die Anzahl der zukünftigen zusätzlichen Beschäftigten ermittelt. Im Ergebnis wurden rund 1.300 zusätzliche Beschäftigte ermittelt. Zu den Einzelheiten der Berechnung wird auf die Ausführungen unter C II verwiesen.

Die aktuellen Verkehrszählungen müssen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zwingend Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein und damit offen gelegt werden. Nur jene Gutachten sind auszulegen, deren Kenntnis der Feststellung des Kreises der Betroffenen dient. Gutachten, die lediglich der späteren Bewertung der Rechtmäßigkeit der Planung durch die Planfeststellungsbehörde dienen, müssen nicht ausgelegt werden (vgl. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 73, Rdnr. 27, 15. Auflage 2014).

Für die weiterführende Bahnstrecke ab Übergabestelle Straßenbahnstrecke bis Thalheim sei nach Wahrnehmung der Einwenderin kein regelmäßig hohes Fahrgastaufkommen festzustellen. Für die Ermittlung des Fahrgastaufkommens (Prognose 2020) und die Feststellung der gegenwärtigen tatsächlichen Fahrgastzahlen fordere sie Offenlegung der Erhebungen und Prognoserechnungen.

Mit dem Ausbau der Fraunhoferstraße und damit einhergehenden Entlastung der Reichenhainer Straße von Pkw- und Lkw-Verkehren werde die Herstellung einer Bahntrasse nicht mehr erforderlich sein. Die Präsenz der Studenten sei nicht gleichmäßig über das Jahr verteilt, sondern in vorlesungsfreien Zeiten, während Semesterferien und an den Feiertagen wesentlich geringer. Insgesamt werde das für 5 Monate im Jahr zutreffend sein.

Mit der Entlastung der Reichenhainer Straße durch den Neubau der Fraunhoferstraße dürften intelligente Lösungen für den Transport der Studenten gefunden werden, die wesentlich kostengünstiger als vorliegender Entwurf und dabei noch umweltschonend seien.

Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach einem bundesweit einheitlichen und standardisierten Verfahren durchgeführt. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnfall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Der Ausbau der Fraunhoferstraße dient gerade der Entlastung der Reichenhainer Straße, der Aufwertung des Campus und der Erschließung des Technoparks Süd.

Die Einbindung der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim in das bereits vorhandene Straßenbahnnetz der Stadt Chemnitz dient der Verbesserung der Anbindung des Siedlungsbandes Zwönitztal durch Reduzierung der Reisezeiten an die Stadt Chemnitz. Gleichzeitig wird damit eine leistungsfähige Verbindung der Universitätsstandorte und Stadtteile untereinander erreicht. Die Reduzierung des MIV steht aber nicht in Zusammenhang mit dem Erfordernis der neuen Bahntrasse. Die umsteigefreie Verknüpfung von Stadt und Region steht hier im Vordergrund. Dabei stellt die Straßenbahn die „intelligenteste“ Lösung auch für die Beförderung der Studierenden dar, da sie dem Grunde nach mit jeder Fahrt bereits eine entsprechende Gefäßgröße mit sich bringt.

Die Prognose der Fahrgastzahlen muss nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zwingend Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein und damit offen gelegt werden, kann aber jederzeit angefordert werden.

Für die Neupflanzung laut Planentwurf sei eine Bestandsgarantie abzugeben, die über einen langfristigen Zeitraum von mindestens 50 Jahren reiche. Damit sei noch längst nicht die mögliche Lebensdauer von Platanen erfasst, es solle jedoch angeregt werden nachzudenken, ob die geplanten Pflanzungen in der vorgeschlagenen Form überhaupt eine Überlebenschance hätten.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträger verpflichtet, die Neupflanzungen vorzunehmen und zu erhalten. Verstößt er gegen diese Verpflichtung, so sind verwaltungsrechtliche Zwangsmaßnahmen möglich. Insoweit ist eine Bestandsgarantie nicht notwendig. Darüber hinaus wird ein Bestandsschutz durch die Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz gewährleistet.

Die geplanten Baumpflanzungen werden nach den geltenden Richtlinien hinsichtlich der Bodenverbesserung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege realisiert. Im Bereich der Reichenhainer Straße erfolgt ein umfangreicher Bodenaustausch, um die Pflanzstandorte gegenüber dem derzeitigen ungünstigen Zustand für die geplanten Ersatzpflanzungen (siehe LBP S. 55, 1. Abs.) zu verbessern und damit deren Anwuchs und Überleben zu gewährleisten.

Zur zeitlichen und sachlichen Trennung der Planentwürfe für die Teilstrecken Straßenbahn und Eisenbahn sei zu erklären, ob der Bau und Betrieb einer Straßenbahn mit Fördermitteln für die Gesamtstrecke Chemnitz – Thalheim statthaft ist.

Die Förderfähigkeit eines Vorhabens ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Erlangung des Baurechtes im Planfeststellungsverfahren für die Teilverhaben Straßenbahn und Eisenbahn unterliegt unterschiedlichen Rechtsgrundlagen in unterschiedlichen Fachplanungsgesetzen (AEG und PBefG) und kann daher nicht in einem Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Schlüsselnummer 12

Schreiben vom 6. April 2015

Nach aktueller Planung des Chemnitzer Modells Stufe 2 solle die bisherige direkte Verbindung der Buslinie 51 von der Haltestelle Reichenhainer Mühlberg ins Zentrum wegfallen. Schon in den Jahren 2001 bis 2002 hätte es mehrere Bürgerbegehren zu dieser Anbindung gegeben, in deren Ergebnis ein für alle Seiten akzeptabler Kompromiss erzielt worden sei. Diesen würde die Einwenderin als Referenz auch für die zukünftige Anbindung sehen und erwarten, dass weiterhin eine Verbindung vom Reichenhainer Mühlberg in die Innenstadt – Zentralhaltestelle mit vertretbaren Reisezeiten und Intervallen gesichert bleibe, bis der Aus-

bau der Stufe 2 des Chemnitzer Modells nach Thalheim fertig gestellt sei, was auch von besonderem Interesse der betroffenen Behinderten und Schüler sei.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Nach Auskunft des VMS wird in Folge der Planung und Realisierung des vorliegenden Vorhabens die bisherige Buslinie 51 entfallen. Der aktuell bestehende Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz, wird dementsprechend fortgeschrieben. Bestandteil dieses Planes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die neue ÖPNV-Erschließung von Reichenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein. Es wird eine neue Linie, wie bisher, im 30-Minuten-Takt von Reichenhain über Bernsdorf mit Anschluss an die Straßenbahn Linie 2 zur Verknüpfungsstelle am Hörsaalzentrum geben. Diese stellt gleichzeitig in Gegenrichtung eine Verbindung von Reichenhain nach Altchemnitz (Altchemnitz-Center) her. Eine weitere zusätzliche Linie wird es entlang der Reichenhainer Straße geben, so dass die Ziele entlang der Reichenhainer Straße (Friedhof und Sportforum) dann alle 15 Minuten erreicht werden können.

In Richtung Innenstadt kann man von der Endstelle Reichenhain dann also mit einmal Umsteigen zwischen verschiedenen Wegen wählen, wobei der Weg über Bernsdorf der Schnellere sein wird. Hier ist man zukünftig ca. 14 Minuten plus 3 Minuten Umstieg (Summe: 17 Minuten) unterwegs. Derzeit benötigt man 21 Minuten mit der Buslinie 51. Auf dem oben beschriebenen Linienweg wird dann auch die Haltestelle Reichenhainer Mühlberg angefahren.

Schlüsselnummer 13

Schreiben vom 1. April 2015

Der Baumbestand sei ein Teil der Stadt Chemnitz. Als Erholungsraum, Sonnenschutz und als eine kleine grüne Oase für die Anwohner der Reichenhainer Straße und vor allem für die Studenten, dürfe dieses grüne Band nicht zerstört werden. Die Straßenbahntrasse könne auch viel kostengünstiger hinter der Uni gebaut werden. Nur auf die Höhe der Fördermittel Ausschau zu halten sei wirtschaftlich nicht das Beste!

Solle denn die schöne grüne Straßenführung genauso hässlich wie die Bernsdorfer Straße aussehen?

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorhandene Allee auf der Reichenhainer Straße wird nach Fertigstellung der Gleistrasse durch die Neupflanzung einer Doppelbaumreihe wiederhergestellt. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleistrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat deutlich bessere Wuchsbedingungen. Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wiederhergestellt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird dadurch ein ausreichender Ersatz für die bestehende Allee geschaffen. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe hierzu oben unter C II und zur Variantenprüfung unter C III diese Beschlusses. Zu Umweltbelangen und dem Belang des Naturschutzes und der Landschaftspflege siehe C IV und C V 5.

Im Übrigen könnten die Studenten in den sieben Monaten, die sie im Jahr zum Studieren da sind, auch ein paar Meter laufen und Busse ließen sich flexibler auf Abruf bei Bedarf zusätzlich einsetzen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verfügt das Vorhaben über die notwendige Planrechtfertigung; zur grundsätzlichen Frage der Planrechtfertigung dieses Vorhabens verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen dazu unter Punkt C II dieses Beschlusses. Insbesondere ist dort ausgeführt, dass ein Vorhaben des Personennahverkehrs nicht erst dann umgesetzt werden darf, wenn es unausweichlich ist, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der Fall ist.

Schlüsselnummer 14

Schreiben vom 15. März 2015 Die Einwendung ist wortgleich mit der Einwendung Schlüsselnummer 11. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen.

Schlüsselnummer 15

Schreiben vom 2. April 2015 und vom 7. April 2015

Hiermit würden Einwendungen gegen den beabsichtigten Erwerb von im Eigentum der der Einwenderin stehenden Grundstücken und der geplanten Maßnahmen insgesamt erhoben.

Der Erwerb des Flurstückes 3230 ist zur Schaffung von Parkstellplätzen vorgesehen. Diese werden als Ersatz für die entfallenden Längsparkplätze auf der Reichenhainer Straße benötigt. Ein Verzicht auf die Inanspruchnahme des Grundstücks ist daher nicht möglich.

Es werde einem Ankauf und der geplanten Maßnahme insgesamt nicht zugestimmt, da sich auf diesem Grundstück der firmeneigene Pylon und das Werbebanner befinden würden, die für den wirtschaftlichen Erfolg und den Betrieb der Waschstraße von maßgeblicher Bedeutung seien. Eine Verlegung sei aus Marketing-Gesichtspunkten nicht möglich. Es werde weiter mitgeteilt, dass sich zusätzlich zu den schon genannten Werbeträgern Teilflächen von Saugerplätzen auf dem in Rede stehenden Grundstück befinden würden. Diese baulichen Einrichtungen seien für den wirtschaftlichen Betrieb der Waschstraße auch von maßgeblicher Bedeutung.

Der Pylon und das Werbebanner sind vom ihrem Standort optimal auf die jetzigen Verkehrsverhältnisse ausgerichtet, d. h. sie werden von der Reichenhainer Straße aus in stadtauswärtiger Richtung vom fließenden Verkehr aus gut wahrgenommen. Die Umgestaltung der Verkehrsanlage, insbesondere des Stadlerplatzes hat eine Umverteilung der Verkehrsströme zur Folge, so dass auf der Mischverkehrsfläche des Stadlerplatzes nur noch wenige Anlieger verkehren. Der Pylon und das Werbebanner erfüllen somit nach Umbau der Verkehrsanlage ihren derzeitigen Marketingzweck nicht mehr. Die Standorte der Werbeanlage werden entsprechend der Zusicherung des Vorhabenträgers im Erörterungstermin den veränderten Verkehrsverhältnissen angepasst werden, indem die Werbeanlage auf das Restgrundstück in der Sichtachse zur Fraunhofer Straße versetzt wird. Im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger außerdem zugesagt, den Staubsaugerplatz, der im Eigentum der Einwenderin bleibt, zu erhalten. Die Kosten für die vorgenannten Maßnahmen werden vom Vorhabenträger übernommen und die Einzelheiten in der Ausführungsplanung im Nachgang zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geregelt, da eine konkretere Lösung zurzeit nicht möglich ist. Die Einwendung hat sich aufgrund dieser Zusicherung erledigt, die durch die Regelung A V für verbindlich erklärt wird. Etwaige Genehmigungen nach dem SächsStrG für die Versetzung von Anlagen sind von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG erfasst und müssen daher nicht gesondert eingeholt werden.

Schlüsselnummer 16

Schreiben vom 15. März 2015 und vom 17. März 2015

Als Anwohnerin wolle die Einwenderin folgende Einwendungen bringen:

Der Lärmpegel durch den Einsatz neuer Verkehrsmittel und durch Abholzung der Bäume werde erhöht.

Vom Stadlerplatz bis zur Mensa seien drei Haltestellen vorgesehen. Die gesamte Strecke betrage 800 m, davon gingen pro Haltestelle ca. 90-100 m ab, so dass nur 250 m normal gefahren werden könnten. Dazu komme das An- und Abfahren der Schienenfahrzeuge, wodurch der Lärmpegel um ein weiteres ansteige. Dabei müsse ein gewisser Höhenunterschied bewältigt werden.

Für die Anwohner seien unbedingt Lärmschutzfenster erforderlich.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die lärmindernde Wirkung von Pflanzen, Büschen und wie hier von einzelnen Baumreihen wird grundsätzlich bei schalltechnischen Berechnungen unberücksichtigt gelassen, da diese nach wissenschaftlich-technischen Untersuchungen als äußerst gering betrachtet werden muss. Eine Lärminderung tritt erfahrungsgemäß erst bei sehr hoher Bewuchsdichte (z. B. Waldstreifen mit Unterholz, Vorhandensein von Laub) überhaupt ein. Insoweit ist bei diesem Vorhaben die Fällung der Alleebäume bei der Betrachtung der Lärmproblematik zu vernachlässigen.

Die Lärmbelastung entlang der Straßenbahntrasse wurde durch den Vorhabenträger gemäß 16. BImSchV nach dem zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden in Anlage 2 zur 16. BImSchV und mit der Schall 03 umgesetzten Berechnungsverfahren ermittelt. Die Berechnungen erfolgten daher auf Basis eines dreidimensionalen Geländemodells, in welchem die örtlichen Gegebenheiten (Geländeverlauf, Gebäude mit Höhen) und die Planung (Straßenbahnstrecke) berücksichtigt werden. Für Haltestellenbereiche wurde gemäß der zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens geltenden Schall 03 verfahren. Damit erfolgte die Berücksichtigung der An- und Abfahrgeräusche gemäß der geltenden gesetzlichen Regeln durch den durchgehenden Ansatz der Streckengeschwindigkeit auch in den Haltestellen. Eine gesonderte Berücksichtigung von Höhenunterschieden im Verlauf der Strecke erfolgt bei Schienenverkehrswegen dabei nicht.

Im Ergebnis der Untersuchungen ergab sich, dass Lärmschutzfenster für die Mehrzahl der Gebäude nicht erforderlich sind, da die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV hier nicht überschritten werden; lediglich für ein Gebäude besteht der Anspruch auf passiven Lärmschutz, da dort die Grenzwerte überschritten sind (siehe hierzu Planunterlage 17.1 – Schalltechnische Untersuchung). Anhaltspunkte, die Zweifel an der Richtigkeit der Schalltechnischen Untersuchung begründen könnten, liegen für die Planfeststellungsbehörde nicht vor und wurden auch nicht vorgetragen.

Der vorgelegte Planentwurf behandle nicht die komplette Strecke Chemnitz – Thalheim, sondern lediglich den Abschnitt der Straßenbahnstrecke bis Übergabestelle Bahngleise. Damit sei die als Betreff genannte Strecke Chemnitz – Thalheim irreführend und nur teilweise zutreffend.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Bezeichnung der zur Planfeststellung eingereichten Verkehrsbaumaßnahme lautet vollständig „Chemnitzer Modell -Stufe 2, Ausbau Chemnitz – Thalheim, Teilabschnitt Straßenbahnstrecke“ und ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine korrekte Bezeichnung, die weder irreführend noch nur teilweise zutreffend ist.

Der Rest der Einwendung ist identisch mit der Schlüsselnummer 11. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen.

Schlüsselnummer 17

Schreiben vom 4. April 2015

Die Einwendung ist identisch mit der Schlüsselnummer 5. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen.

Schlüsselnummer 18

Schreiben vom 6. April 2015

Es sei auf das üblicherweise vorgeschaltete Scoping-Verfahren verzichtet worden. Dies werde nachdrücklich kritisiert und eine Begründung gefordert!

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Scoping-Termin ist nach § 5 UVPG der erste Schritt im Rahmen einer durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Vorhabenträger hatte eine Untersuchung für eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles entsprechend § 3c UVPG zur Frage der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Diese Untersuchung kam zum Ergebnis, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Insoweit war auch die Durchführung des Scoping-Verfahrens nicht notwendig. Die von der Planfeststellungsbehörde als zuständiger Behörde auf der Grundlage der Untersuchung des Vorhabenträgers vorgenommene Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles entsprechend § 3c UVPG schätzt das Vorhaben ebenfalls als nicht UVP-pflichtig ein. Auf die Ausführungen unter C IV wird verwiesen.

Die Einschätzung, dass im Ergebnis der erstellten Vorprüfung des Einzelfalles keine nachteiligen Umweltauswirkungen, die einer UVP-Prüfpflicht unterlägen, festgestellt worden sei und deshalb für das Straßenbahnvorhaben somit keine Notwendigkeit bestünde, werde grundlegend bestritten, weil den Unterlagen die Art und Weise der Vorprüfung nicht zu entnehmen sei und doch erheblich in die Umwelt eingegriffen werde (u. a. die Beseitigung der vorhandenen Baumallee). Außerdem werde kein vollständiger Ausgleich des Eingriffs entsprechend der Unterlagen erfolgen. Es werde eine vollständige Umweltprüfung gefordert!

Die Forderung wird zurückgewiesen. Gemäß § 3 c UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für dieses Straßenbahnvorhaben durch die Prüfung des Einzelfalles dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles durch die nach § 3 a UVPG für diese Entscheidung zuständige Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Auf die Ausführungen unter C IV wird ausdrücklich verwiesen.

Das Betriebskonzept basiere auf Diesel/Fahrleitung-Hybrid-Fahrzeugen. Dazu hätte es weder ein Scoping- noch ein Feststellungsverfahren gegeben. Diese Entscheidung wäre einzig verwaltungsseitig erfolgt. Dass für die vorgesehene Strecke, den geplanten Einsatz und die Erschließung der Region besondere Fahrzeuge benötigt würden, sei nicht zu beanstanden. Jedoch sei der Dieselantrieb der Hybrid-Fahrzeuge zu hinterfragen. Er weiche von den Vorbildern in Deutschland sowie dem aktuellen technischen Entwicklungssand ab. Dieselfahrzeuge seien mit der Zielstellung „Senkung der CO₂-Emissionen“ (Klimaschutz), die eine gesetzliche Vorgabe darstelle, nicht vereinbar; sie seien nicht nachhaltig und in Bezug auf die Zukunftsfähigkeit stark fragwürdig.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG bedürfen lediglich die Betriebsanlagen für Straßenbahnen eines Planfeststellungsverfahrens. Die zum Betrieb erforderlichen Fahrzeuge bedürfen keiner verwaltungsrechtlichen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde. Dessen ungeachtet kann gesagt werden, dass es sich nicht um klassische „Dieselfahrzeuge“ handelt, sondern um dieselelektrische Fahrzeuge. Die Fahrzeuge werden dem Grunde nach elektrisch betrieben und nur dort, wo die Infrastruktur keine Fahrleitung aufweist, erfolgt die Traktion dieselelektisch. Das heißt, der Diesel wird für die Erzeugung des elektrischen Stromes genutzt. Bei bisher umgesetzten Tramtrain-Systemen werden entweder Zweisystemfahrzeuge für verschiedene Spannungsebenen des Bahnstroms (z. B. in Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken, Alicante, Sheffield, Köln) oder Zweisystemfahrzeuge mit Dieselausrüstung (z. B. in Kassel, Nordhausen, Zwickau) verwendet.

Es werde eine ausführliche Begründung gefordert, warum auf eine Ausrüstung der vorgesehenen Strecke mit Fahrleitung analog der Strecke nach Stollberg verzichtet oder eine Beschaffung von Fahrzeugen mit Energiespeicher ausgeschlossen werde. Dabei gebe es für diesen speziellen Zweck der Regionalschließung bewährte und serienmäßig käufliche Fahrzeuge (z. B. Fahrzeuge für Oberleitungs- und Speicherbetrieb).

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim analog der Strecke Chemnitz – Stollberg ist mit dem technischen Regelwerk der Deutschen Bahn AG nicht vereinbar. Darüber hinaus würde eine Elektrifizierung der Strecke einen weiteren Investitionsmehrbedarf von ca. 43 Mio. EUR erfordern. Die im Rahmen der Stufe 1 des Chemnitzer Modells bereits beschafften Zweisystemfahrzeuge mit Dieselantrieb ermöglichen daher eine wirtschaftliche Erweiterung ohne Fahrleitungsbau in Richtung Thalheim. Ausgereifte und serienmäßig käufliche Fahrzeuge mit ausreichender Speicherkapazität, die für Fahrten von und nach Thalheim geeignet wären, sind auf dem Markt zurzeit noch nicht erhältlich.

Im Abschnitt 3 des Erläuterungsberichtes erfolge die Begründung der als Vorrang ausgewählten Varianten. Ausgewählt worden sei die Linienführung über Turn- u. Reichenhainer Straße, bezeichnet als V4 und im Variantenvergleich letztlich die Mittellage (RM), was zwangsläufig zur Vernichtung der vorhandenen Baumallee führe, währenddessen die möglichen Seitenlagen (RS-W, RS-O) auf deren Erhalt zielen würden. Es werde kritisiert, dass der Bewertungsmaßstab so angelegt worden sei, dass nur die Mittellage als Vorzugsvariante im Variantenvergleich zwangsläufig dargestellt werden könne (vordefiniertes Vergleichsziel).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei der Abwägung der Varianten durch den Vorhabenträger wurden nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde alle relevanten Kriterien gleichwertig betrachtet, insbesondere auch der Erhalt der Baumallee.

Die Entscheidung für die Querschnittsvariante RM (Straßenbahn in Mittellage) gegenüber einer westlichen bzw. östlichen Seitenlage (RS-W bzw. RS-O) basiert auf einer Gesamtabwägung der verschiedenen Kriterien (verkehrlicher, städtebaulicher und Umweltkriterien). Im Ergebnis der Gesamtabwägung der Linienvarianten erfüllt die Linienvariante 4 die verkehrsplanerischen Ziele hinsichtlich der Erschließung u. a. der TU-Einrichtungen durch den ÖPNV und des Ersatzes der stark belasteten Buslinie 51 am besten. Darüber hinaus sind die Betroffenheiten in Bezug auf den erforderlichen Eingriff in städtebauliche Strukturen und den Grunderwerb am geringsten. Der Nachteil des erforderlichen Fällens der Baumallee wird durch die ermittelten und vorgesehenen alleeartigen Ausgleichsmaßnahmen in Form von straßenbegleitenden Baumneupflanzungen im ausreichenden Maß kompensiert.

Wegen den Einzelheiten wird auf die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses verwiesen.

Insbesondere seien z. B. folgende Bewertungen nicht nachzuvollziehen:

- Verschlechterung der Verkehrsqualität durch Wegfall der derzeitigen Radwege und künftige Mitbenutzung der Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs an deren Rand bei der vorgelegten Vorzugsvariante,

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planung sieht Fahrbahnen mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m vor. Diese Breite ermöglicht das gefahrlose Überholen eines Radfahrers durch einen Lkw. Sie berücksichtigt dabei die erforderlichen Breiten der Lichtraumprofile beider Verkehrsteilnehmer. Eine Abmarkierung eines Schutzstreifens wird auf Grund der künftig geringeren Verkehrsbelastung von ca. 4.000 – 7.000 Kfz/Tag für den Prognosehorizont 2020 (Stand der Vorplanung: 3.000 – 5.000 Kfz/Tag) nicht mehr erforderlich sein. Sie könnte aber durch die Verkehrsbehörden in der weiteren Planung dennoch festgelegt werden.

- Einschätzung zur zwangsläufigen Notwendigkeit der Querungen der Anlieger zum Erschließungsverkehr jeweils aus der Gegenrichtung in Bezug auf die vorgelegte Vorzugsvariante.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Durch die Seitenlage der Straßenbahn würden Konflikte zwischen dem abbiegenden Erschließungsverkehr zu den an der Straßenbahn angrenzenden Grundstücken und der Straßenbahn entstehen. Der Kfz-Verkehr müsste gesichert (evtl. signalisiert) über den Gleisbereich geführt werden. Bei der Mittellage entfällt dieser Konflikt. Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der gegenüberliegenden Straßenseite kann dabei indirekt durch Wenden an den zahlreichen gesicherten Gleisüberfahrten in Mittellage gewährleistet werden.

- Hoher städtebaulicher Nachteil durch Verzicht auf Symmetrie in der Verkehrsführung bei Seitenlage der Straßenbahntrasse.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der jetzige Querschnitt der Reichenhainer Straße geht von einer homogenen symmetrischen Aufteilung des Straßenraumes aus. Durch die Einordnung der Straßenbahn in der Mittellage (im jetzigen Mittelstreifen) wird diese traditionelle Straßenraumaufteilung am wenigsten gegenüber einer Seitenlage gestört. Die Baumneupflanzungen beidseitig der Straßenbahntrasse tragen dabei zur Wiederherstellung des vorhandenen Straßencharakters bei. Der vorgesehene Straßenquerschnitt passt sich somit am besten an die vorhandenen städtebaulichen Strukturen an, auch hinsichtlich der direkten Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Diese bleibt in etwa gleicher Form – wie im Bestand – erhalten.

Es werde gefordert, dass die qualitativen und quantitativen Kriterien des Bewertungsmaßstabes begründet dargelegt würden oder, falls dies nicht gegeben sei, diese definiert würden und der Variantenvergleich unter Einbeziehung der Chemnitzer Entscheidungsgremien (Ausschuss oder Stadtrat) neu durchgeführt werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) werden noch einmal zusammenfassend alle untersuchten Varianten dargestellt. Methodik und Form des Variantenvergleiches entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden in gleicher Planungstiefe untersucht. Die Bewertung erfolgt entsprechend RE 2012 verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform.

Auch die im Rahmen der Voruntersuchung durchgeführten Vergleiche der Querschnittsvarianten der Reichenhainer Straße aus den Jahren 2011 bis 2013, in

welchen die Varianten mittels Punktesystem bewertet wurden, kamen zum gleichen Ergebnis. In der Machbarkeitsstudie von 2010/2011 wurde die damals noch als Variante 2.1 bezeichnete Trasse in der Reichenhainer Straße mit besonderem Bahnkörper in Mittellage als Vorzugvariante ermittelt. Die Variante 2.1 wird auch in den Folgeuntersuchungen von 2012/2013, welche sich explizit mit dem Erhalt der Baumallee befassen, nochmals bestätigt.

Die als Ergebnis gewählte Vorzugsvariante ist durch die Planfeststellungsbehörde unter C III dieses Beschlusses bestätigt worden. Eine Neudurchführung eines Variantenvergleichs ist damit nicht geboten.

Die Platanenallee (abschnittsweise Eichen/Linden) mittig in der Reichenhainer Straße verleihe dem Stadtviertel eine einheitliche Gestaltung und ein jahreszeitlich wechselndes Stadtbild. Diese Allee sei einzigartig in Chemnitz. Die Struktur des grünen, begehbaren Mittelstreifens bestünde seit etwa 100 Jahren. Diese hohe Bewertung werde im Abschnitt 3.5.4 unter Teilraum 1 wiederholt, sei somit als Bestandteil des Feststellungsentwurfes eine formal verbindliche Bewertung.

Darüber hinaus sei diese Allee ein bedeutendes Biotop im Stadtteil, das mikroklimafördernd, feinstaubbindend und schallschutzwirksam sei. Als Verkehrsanlage sei sie eine Promenade, so dass sie für Fußgänger und Radfahrer potentiell geeignet sei.

Um die Zerstörung dieser einzigartigen städtebaulichen Substanz zu vermeiden, hätten die Umweltverbände in Verbindung mit einer Bürgerbewegung und anderen städtischen Vereinen in 2013 nach einer gründlichen Prüfung eine eigene Variante erarbeitet. Sie sei von der Stadt Chemnitz gründlich untersucht und der Öffentlichkeit als auch machbar vorgestellt worden. Sie finde sich hier als Variante RS-O wieder, allerdings in abgewandelter Form. Dabei seien die Grundparameter so verändert worden, dass sie zu einer negativen Bewertung dieser Variante führten.

Es werde gefordert, dass die Baumallee wegen ihrer exemplarischen Darstellung im Bewertungsmaßstab deutlich hervorzuheben sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unter C III 4 wird die Variante RM mit Einordnung der Straßenbahn in Mittellage der Reichenhainer Straße als Vorzugslösung bestätigt. Die Bedeutung der Baumallee wurde im Rahmen der Variantenprüfung insbesondere unter den Gesichtspunkten des Städtebaus und der Umweltverträglichkeit in der Abwägung als Belang berücksichtigt. Der von den Naturschutzverbänden und städtischen Vereinen eingebrachte Vorschlag zur Querschnittgestaltung der Reichenhainer Straße wurde als Variante SE a (stadtsubstanzerhaltende Einordnung der Straßenbahn) näher untersucht. Variante SE a hat sich in der Gesamtschau sämtlicher betrachteter Schutzgüter gegenüber der beantragten Variante RM jedoch nicht als eindeutig vorzugswürdigere Alternative ergeben, die dem Vorhabenträger stattdessen zur Weiterplanung aufgegeben werden müsste.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter C III 4 zur Variantenprüfung verwiesen.

Es werde außerdem auf ein Baumgutachten im Rahmen der Diskussion zum mehrheitlichen Empfehlungsbeschluss des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses von Chemnitz (B-126/2013 vom 21. März 2013) und dem vorgelegten Feststellungsentwurf (insbesondere Pkt. 3.2.6) verwiesen. Dieses Baumgutachten vom Dezember 2012 sei nicht Gegenstand der ausgelegten Unterlagen. Es werde gefordert, dass eine Prüfung auf einen Verfahrensfehler erfolge, der hier eindeutig vorliege.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen nicht alle Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Planung nötig sind, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potentiell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Ob Gutachten dazugehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles. Anlass, sie auszulegen, besteht nur, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, Az. 4 C 4/94, BVerwGE 98, 339, 344 f.; BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2010, Az. 9 A12/09). Für das Baumgutachten trifft dies nicht zu.

Ziel dieses Gutachtens war unter anderem die Beurteilung der Möglichkeit, die Straßenbahntrasse sehr nahe an die vorhandene Baumallee ohne Folgeschäden einzuordnen, um eine Seitenlage der Trasse in der heutigen Fahrbahn bei gleichzeitigem Erhalt der Allee zu ermöglichen. Das Baumgutachten lieferte zudem Aussagen zum generellen Zustand der Allee und bis auf welchen Abstand die vorhandenen Bäume eine realistische Erhaltungschance hätten.

Das Baumgutachten bezieht sich hingegen nicht auf die Darstellung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens oder seiner Auswirkungen. Es ist daher nicht erkennbar, dass sich Betroffenheiten ohne Auslegung des Gutachtens nicht oder nicht vollständig geltend machen lassen. Die auslegten Planunterlagen entfalten mithin eine hinreichende Anstoßwirkung.

Das Baumgutachten kann aber jederzeit bei der Planfeststellungsbehörde angefordert werden.

Schlüsselnummer 19

Schreiben vom 15. März 2015 und vom 22. März 2015

Der Ausbau der Fraunhoferstraße sei nach Meinung der Einwender sinnvoller und kostengünstiger. Mit der „neuen Gestaltung“ der Reichenhainer Straße werde ein Stück Chemnitz „todgemacht“. Viele Städte wünschten sich solche begrünten Ruheoasen und hier in Chemnitz solle diese Baumallee beseitigt werden, obwohl es andere Möglichkeiten gebe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Ausbau der Fraunhoferstraße erfolgt seitens der Stadt Chemnitz parallel zur geplanten Umgestaltung der Reichenhainer Straße und dient der Aufnahme des Durchgangsverkehrs aus der Reichenhainer Straße.

Die vorhandene Allee auf der Reichenhainer Straße wird nach Fertigstellung der Gleistrasse durch die Neupflanzung einer Doppelbaumreihe wiederhergestellt. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleistrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat deutlich bessere Wuchsbedingungen. Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wieder hergestellt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird dadurch ein ausreichender Ersatz für die bestehende Allee geschaffen. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe oben unter C II und zur Variantenprüfung unter C III diese Beschlusses.

Der Rest der Einwendung ist identisch mit der Schlüsselnummer 11. Auf die dortigen Ausführungen wird vollumfänglich verwiesen.

Schlüsselnummer 20

Schreiben vom 30. März 2015

Die Einwenderin sei Miteigentümerin des Mehrfamilienwohnhauses Reichenhainer Str. 50 in 09126 Chemnitz. Die Immobilie werde sowohl für eigene Zwecke als auch als Mietobjekt genutzt. Die Mehrzahl der vermieteten Wohnungen (7 von 10) könne nur in der Form genutzt werden, dass die Schlafräume in Richtung Reichenhainer Straße liegen. Das sei einerseits bei Mittelwohnungen generell nicht anders möglich, bei Wohngemeinschaften habe sich – unter Berücksichtigung der Funktionsräume – keine andere Aufteilung ergeben. Die Einwenderin müsse davon ausgehen, dass während der Bauphase auf der Frontseite in Richtung Reichenhainer Straße eine erhebliche Mehrbelastung durch Lärm und Schmutz auftreten werde, die Mieter veranlassen werde, die Wohnräume zu kündigen. Die verbleibenden Mieter würden Mietkürzungen mit Hinweis auf zeitweise nur eingeschränkt nutzbare und schwer erreichbare Wohnräume vornehmen. Das betreffe die Mehrzahl der vermieteten Wohnungen. Beide Szenarien würden erwarten lassen, dass eine wesentliche Reduzierung der Mieteinnahmen vor, während und nach der Bauphase zu erwarten sei. Schlimmstenfalls werde die Einwenderin sich gezwungen sehen, durch Veränderung der Wohnungszuschnitte von bisher 3 Wohnungen in 1., 2. und 3. OG in 2 Wohnungen die Vermietbarkeit wieder herzustellen. Die dafür erforderlichen umfangreichen Baumaßnahmen könnten an dieser Stelle noch nicht kostenmäßig abgeschätzt werden. In Erdgeschoß und 4. OG sei die Nutzung als WG nicht mehr möglich und damit sei eine eingeschränkte Vermietbarkeit zu erwarten. Insgesamt müsse die Einwenderin mit einer wesentlichen Verschlechterung der wirtschaftlichen Erwartungen für das Vermietungsobjekt bei Durchführung der Baumaßnahme entlang Reichenhainer Straße rechnen. Kostenschätzungen seien zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich, sie erwarte jedoch vom VMS die Übernahme aller mit der Baumaßnahme zusammenhängenden Mehrkosten, Umbaukosten, Mietminderungen und Mietausfall für ihre Immobilie nach dem Verursacherprinzip sowie langfristige Entschädigung für die zu erwartenden Einschränkungen bei der Nutzung und Verwertung ihres Eigentums.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Ausweislich der Planunterlage 10.2 ist die Einwenderin keine Eigentümerin eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betroffenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 nicht festgestellt werden. Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 9. Februar 2005 (Az 9 A 80.03) davon aus, dass Mietwerteinbußen ebenso wenig wie Verkehrswerteinbußen einen eigenständigen Abwägungsposten der Planfeststellung darstellen. Denn die Auswirkungen einer Planung auf ihre Nachbargrundstücke beurteilen sich nicht nach der möglichen Verkehrswertminderung, sondern nach den Beeinträchtigungen, die durch das jeweilige Fachplanungsgesetz zugelassen werden. Mietwert und Verkehrswert sind dagegen nur Indikatoren für die gegebenen oder erwarteten Nutzungsmöglichkeiten eines Grundstücks. Diese hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können und müssen, da sie außerhalb von ihr liegen. Wesentlichen Einfluss hat etwa die Nutzung nachbarlicher Grundstücke, vor deren nachteiligen Änderungen ein Grundstückseigentümer nur geschützt ist, soweit er gesetzlich geregelte Abwehransprüche hat. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bestehen diese aber nur, soweit Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere durch Lärm und unmittelbare Eingriffe ins Eigentum) gegeben sind, die durch Schutzauflagen bewältigt werden können oder andererseits eine Intensität erreichen, die die Übernahmepflicht des Grundstücks zur Folge hat. Solche Auswirkungen sind vorliegend nicht gegeben.

Schlüsselnummer 21

Schreiben vom 30. März 2015

Die Einwenderin sei Miteigentümerin des Mehrfamilienwohnhauses Reichenhainer Str. 50 in 09126 Chemnitz. Die Immobilie werde von ihr sowohl für eigene Zwecke als auch als Mietobjekt genutzt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ausweislich der Planunterlage 10.2 ist die Einwenderin keine Eigentümerin eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betroffenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 nicht festgestellt werden.

Aus dem vorgelegten Planfeststellungsentwurf ergebe sich keine zwingende Notwendigkeit für die Errichtung einer Straßenbahntrasse entlang der Reichenhainer Straße. Schon die im vorgelegten Entwurf verwendeten Ausgangswerte zu Fahrzeugaufkommen (KFZ und Schwerlast), die z. T. mehrere Jahre zurücklägen, wichen stark voneinander ab oder fänden lediglich mit Hinweis auf die Quelle (U 17.2.2. S. 12 mail TBA Chemnitz vom 22. Juli 2014) Erwähnung. Im letzteren Fall sei die Vergleichbarkeit nicht gegeben, so dass die mail inhaltlich offengelegt werden müsse. Die Dokumentation über die Erfassung der Ausgangsdaten der Unterlagen 1 Seite 36 und 42, Unterlage 14.1, Unterlage 17.2.2 Anl. 4 Bl.1, Unterlage 17.2.2 S. 12 Quelle (11) und der Stadtratsbeschluss B-126/2013 sind in vollen Umfang offenzulegen (Datum der Erfassung, Protokolle usw.). Außerdem sei die gegenwärtige Situation hinsichtlich Verkehrsaufkommen KFZ/Schwerlast durch eine Ist-Erfassung im Jahr 2015 zeitnah zu ermitteln, die der differenzierten Präsenz der Studenten Rechnung trägt (vorlesungsfreie Zeiten, Prüfungszeiten, Semesterferien und Feiertage).

Zur Prognose des künftigen Fahrzeugaufkommens, auch unter Berücksichtigung der Fraunhoferstraße, seien ebenfalls keine übereinstimmenden Annahmen im vorliegenden Entwurf verarbeitet. Erwähnt würden u. a. in Unterlage 1 Seite 13 und 42 Prognosewerte ohne Quellenangabe, die wesentlich höher ausfallen würden als im Beschluss des Stadtrats B-126/2013 enthalten. Diese Differenzen bedürften der Klärung.

Die Berechnungen des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens im Bereich der Straßenbahnstrecke beruhen auf einer Prognose mit Hilfe der Planungssoftware VISUM (Version 11.52) der PTV AG Dresden. Im Stadtratsbeschluss B-126/2013, „Grundsatzbeschluss zur Linienführung des Chemnitzer Modells in der Reichenhainer Straße“ wurden auf Grund des damaligen Kenntnisstandes Aussagen getroffen. Diese Prognose beruhte auf der Prognoserechnung 2020 mit nicht komplettem Innenring mit Stand 13. Januar 2010. Dieser Prognose liegen aber sinkende Einwohnerzahlen zugrunde, wodurch das Ergebnis nicht mehr auf die tatsächliche Entwicklung der Stadt Chemnitz angewendet werden kann. Ebenso fehlt für das Untersuchungsgebiet eine Überarbeitung der Grundlagendaten aufgrund der inzwischen beschlossenen Entwicklung des Gewerbegebietes und der weiterer Einrichtungen im universitären Umfeld. Dabei wurde nicht von einer Erhöhung der Studentenzahlen ausgegangen. Vielmehr handelt es sich um die Ansiedlung von Forschungsinstituten (z. B. Fraunhofer Institut) und Gewerbeeinheiten, die entsprechende Beschäftigtenzahlen mit sich bringen. Insofern sind die benannten Abweichungen zu erklären.

Für die Bürgerveranstaltung am 12. November 2014 und in Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen wurden die genannten Ungenauigkeiten bereinigt.

Dabei wurde im Anschluss an die Diskussion im Stadtrat durch das Tiefbauamt Chemnitz ein Verkehrskonzept entwickelt, so dass infolge der Absichtserklärung zum Bau der Fraunhofer Straße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße mit weiteren verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen eine weitreichende Verkehrsberuhigung entlang der Reichenhainer Straße möglich wurde. Dieses Verkehrskonzept wird im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) unter Punkt 4.1.2 (vorgesehene Verkehrsqualität) erläutert.

Weiter wurde die Prognose für das Untersuchungsgebiet insofern an die tatsächlich zu erwartende Verkehrsentwicklung angepasst, als statt von einem Einwohnerrückgang von einer Stagnation der aktuellen Einwohnerzahl in Chemnitz ausgegangen wurde. Des Weiteren wurden die zukünftige Entwicklung des Gewerbegebietes und die zukünftigen Einrichtungen im universitären Umfeld in die Betrachtung eingestellt. Dabei wurde auf der Grundlage der Rechenmethodik des VISUM-Programms die Anzahl der zukünftigen zusätzlichen Beschäftigten ermittelt. Im Ergebnis wurden rund 1.300 zusätzliche Beschäftigte ermittelt. Zu den Einzelheiten der Berechnung wird auf die Ausführungen unter C II verwiesen.

Eine Ist-Erfassung vor Beginn der Baumaßnahme ist demzufolge erfolgt.

Die Verkehrszählungen, die als Grundlagen des gegenwärtigen Verkehrsaufkommens erstellt wurden, wie auch die Prognose der Fahrgastzahlen, müssen nach Auffassung der Planfeststellungsverfahren nicht zwingend Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein und damit offen gelegt werden, können aber jederzeit auf Antrag angefordert werden.

Im ausgelegten Planfeststellungsentwurf würden folgende Unterlagen fehlen:

- In Teil B Unterlage 13 (Kostenberechnung),
- In Teil C Unterlage 16.7.2 (Lagepläne mit Tiefbau LSA) sowie Unterlagen 20 (Geotechnische Untersuchung) und 21 (sonstige Gutachten) sowie
- in Teil D Unterlage 22 (Verkehrsqualität) und 24 (Wirtschaftlichkeitsnachweis).

Es werde um Veröffentlichung dieser Bestandteile des Planfeststellungsentwurfs gebeten.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die genannten Planfeststellungsunterlagen sind zum einen nicht zwingend Bestandteil von Planfeststellungsunterlagen, zum anderen nicht Gegenstand der Planfeststellung (Kostenberechnung, Wirtschaftlichkeitsnachweis). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen nicht alle Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit einer Planung nötig sind, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potentiell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Ob Gutachten dazugehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalls. Anlass, sie auszulegen, besteht nur, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995, Az. 4 C 4/94, BVerwGE 98, 339, 344 f.; BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2010, Az. 9 A12/09). Auf die vorgenannten Unterlagen trifft dies nicht zu.

Schlüsselnummer 22

Schreiben vom 27. März 2015 Der Einwender sei gegen die Vernichtung der Alleebäume; das sei ein großer Naturschaden, der auch durch das natürliche Sterben der Bäume in vielen späteren Jahren nicht gemindert werde.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die vorhandene Allee auf der Reichenhainer Straße wird nach Fertigstellung der Gleistrasse, durch die Neupflanzung einer Doppelbaumreihe wiederhergestellt. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleistrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat deutlich bessere Wuchsbedingungen.

Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wiederhergestellt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird der Eingriff damit vollständig und ausreichend kompensiert. Zur Planrechtfertigung und zum Variantenvergleich siehe auch die Ausführungen unter C II und C III dieses Beschlusses. Ferner wird auf die Ausführungen zu Naturschutz und Landschaftspflege unter C V 5 sowie die Ausführungen unter C IV verwiesen.

Andererseits sei die Verkehrsmaßnahme gerade mit der Linienführung in der Reichenhainer Straße wichtig für den ÖPNV. Eine Kompromisslösung sei die Eingleisigkeit im Abschnitt Stadlerplatz - TU Mensa mit Gleislage zwischen den jetzigen Baumreihen und damit der Erhalt der Allee. Diese Untersuchung fehle.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine eingleisige Strecke wird das Planungsziel einer Stärkung des ÖPNV durch den Bau einer Neubaustrecke nicht erreichen, da die Leistungsfähigkeit einer solchen Strecke stark eingeschränkt wäre. Die Straßenbahnen könnten sich nur an starren Begegnungsstellen begegnen. Dies stellt eine unvermeidbare Einschränkung für die Fahrplangestaltung dar. Eine eingleisige Strecke weist zudem ein höheres Störungspotential auf als eine zweigleisige Strecke. Die Einordnung eines richtungsorientierten Gleises in der derzeitigen Fahrbahn würde weiterhin zu einem Verlust sämtlicher Parkstellflächen entlang der Reichenhainer Straße führen.

Die Eingriffe in den Baumbestand durch die Einordnung eines Gleises zwischen den bestehenden Bäumen ist durch den Vorhabenträger auch im Vorfeld geprüft und diskutiert worden. Die Anlage des Gleisbettes mit einem auch tragfähigem Unterbau und einer funktionierenden Entwässerung hat aber zur Folge, dass die Wurzeln der Bäume, die sich hauptsächlich zur unversiegelten Mitte hin entwickelt haben, größtenteils gekappt werden müssten. Auch die Fundamente der Fahrleitungsmasten würden den Wurzelraum stark einschränken. Weiterhin wären weitreichende Schnittmaßnahmen im Kronenbereich der Bäume notwendig, um die Fahrleitung dauerhaft von Bewuchs freihalten zu können. Insoweit ist die Variante einer eingleisigen Streckenführung nicht zielführend.

Weiterhin fehle der Wirtschaftlichkeitsvergleich mit dem Omnibus-Betrieb u. a. mit dessen großer Anpassung an die gegebenen großen Bedarfsschwankungen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Übergreifendes Ziel des Vorhabens „Chemnitzer Modell“ ist es zur Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs die Eisenbahnstrecken im Chemnitzer Umland mit dem normalspurigen Straßenbahnnetz zu verbinden, um so umsteigefreie Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland zu schaffen. Ein Omnibus-Betrieb kann somit das Ziel der vorliegenden Planung nicht erreichen.

Schlüsselnummer 23

Schreiben vom 31. März 2015 und vom 1. April 2015

Als ehemaliger Bürger von Chemnitz (1965 bis 1996) und jetziger Einwohner von Einsiedel möchte der Einwender zum Chemnitzer Modell, Stufe 2 – Ausbau Chemnitz-Thalheim folgenden Einwendungen machen:

Die Straßenbahntrasse solle zweigleisig auf dem Mittelstreifen der Reichenhainer Straße angelegt werden. Das bedeute, dass die Allee auf dieser Straße fast vollständig abgeholzt werden müsse, d. h. 200 Platanen bzw. Linden würden der Baumaßnahme zum Opfer fallen. Diese Allee sei nicht nur ein Kleinod, diese Bäume seien auch wichtig für das Mikroklima, sie würden den Feinstaub und CO₂ binden. Die Trasse solle dann in das Bahngleis der Strecke Chemnitz-Thalheim eingebunden werden.

Zwischen Chemnitz und Thalheim existiere eine engmaschige Bahnverbindung durch die Erzgebirgsbahn. Die Züge würden zwischen 5.00 und 23.00 Uhr praktisch im Stundentakt, in Richtung Thalheim 16-mal und in Richtung Chemnitz 19-mal verkehren. Am Bahnübergang der Einsiedler Hauptstraße sei zu beobachten, dass die Züge in beiden Richtungen mangelhaft besetzt und manchmal fast leer seien. Die Situation in den frühen Morgenstunden könne er nicht beurteilen. Auf der letzten Bürgerinformationsveranstaltung am 13.11.2014 seien hochrangige Vertreter des VMS anwesend gewesen und hätten folgende fragwürdige Planziele vorgestellt:

- Die Züge sollten zukünftig im ½-Stundentakt verkehren.
- In Einsiedel sollen noch weit zusätzliche Haltepunkte eingerichtet werden.
- Es werde mit über 5.000 Fahrgästen täglich gerechnet.

Es sei dringend angezeigt, die aktuellen Fahrgastzahlen objektiv zu ermitteln, z. B. durch eine Recherche der Erzgebirgsbahn. Die Ergebnisse müssten offengelegt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Erzgebirgsbahn ermittelt regelmäßig die Fahrgastzahlen. Diese Fahrgastzahlen sind in die Rechenmodelle für die Nachfrageprognose eingegangen. In der Nachfrageprognose ergibt sich für den Bereich Einsiedel eine Querschnittsbelastung von 2.400 Personenfahrten je Werktag (ca. 5.000 Fahrgäste).

Für den Einwender würden sich folgende Schlussfolgerungen ergeben:

1. Die Bahnverbindung zwischen Chemnitz und Thalheim sei in der jetzigen Form völlig ausreichend.
2. Für eine bessere Verbindung des Campus der TU Chemnitz ins Zentrum der Stadt sollten unbedingt alternative Lösungen geprüft und angestrebt werden. Grundlage sei die jetzige Anbindung durch Bus (Linie 51) und Straßenbahn (Linie 2). Es gebe bereits einen Alternativvorschlag zu einer Anbindung des Campus durch eine Straßenbahnschleife vor der Bernsdorfer Straße aus unter Nutzung der Gutenbergstraße. Vorstellbar wäre auch der Bau einer einspurigen Straßenbahnlinie randseitig auf der Reichenhainer Straße bis zum Campus und zurück. Die Reichenhainer Allee sei unbedingt zu erhalten.

Bei der Entscheidungsfindung zur Realisierung des Vorhabens müsse der finanzielle und zeitliche Aufwand im Mittelpunkt stehen. Dabei sei auch die Frage nach Prioritäten und dem effizienten Einsatz von Steuergeldern und Fördermitteln zu stellen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Baumallee wird in Anlehnung an den Bestand wieder zu beiden Seiten der Straßenbahntrasse in Mittellage neu gepflanzt. Damit wird sowohl städtebaulichen Aspekten, als auch den Belangen des Naturschutzes Rechnung getragen. Aufgrund der zurzeit vorhandenen ungünstigen standörtlichen Bedingungen weisen die vorhandenen Bäume eine unterdurchschnittliche Entwicklung auf. Für die Neupflanzungen in den geplanten Grünstreifen neben der Gleisstrasse ergeben sich durch die Herstellung ausreichend großer Baumgruben und den Einbau von geeignetem Bodensubstrat

deutlich bessere Wuchsbedingungen. Die neuen Bäume werden bereits mit einer Höhe von ungefähr 6 m und entsprechenden Kronengröße neu gepflanzt.

Außerdem wird durch die das begleitend umzusetzende Verkehrskonzept der Motorisierte Individualverkehr deutlich reduziert, was der Umwelt und den Anwohnern spürbar zu Gute kommt. Selbst durch den ÖPNV werden aufgrund der Umstellung auf eine mit Gleichstrom betriebene Schienenbahn keine Feinstaubemissionen mehr verursacht.

Sowohl der gestalterische Aspekt, als auch die Wirkung auf das Mikroklima werden damit wiederhergestellt.

Die Züge auf der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Thalheim (KBS 524) durchfahren ein Einzugsgebiet mit mehr als 289.000 Menschen. Derzeit ist das Ziel der meisten Fahrgäste das Stadtgebiet von Chemnitz, also nicht nur der Chemnitzer Hauptbahnhof. Durch die unmittelbare und umsteigefreie Verbindung mit dem Streckennetz der Chemnitzer Straßenbahn gelangen die Fahrgäste schneller ins Stadtgebiet und im gleichen Zug an viele Haltestellen des ÖPNV in Chemnitz. Es wird damit gerechnet, dass im Querschnitt ca. +1700 Personenfahrten pro Werktag für die Nutzung dieses Systems gewonnen werden. Dies ist das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung und anerkannter Berechnungsmethoden für die ÖPNV-Planung.

Durch die Taktverdichtung wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht. Dies wird zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen führen. Außerdem werden die tangierenden Buslinien auf das Straßen-/Eisenbahnsystem abgestimmt und entsprechend angepasst. Durch die Errichtung weiterer Haltepunkte in Einsiedel wird die Erreichbarkeit der Schienenbahn deutlich verbessert, was derzeit ein Mangel im Ortsteil Einsiedel für viele Einwohner und potenzielle Nutzer darstellt.

Für die Erschließung der Technischen Universität an der Reichenhainer Straße ist derzeit maßgeblich die Buslinie 51 verantwortlich. Diese erschließt neben den Universitätsstandorten auch die Wohn- und Mischgebiete entlang der Reichenhainer Straße. In Chemnitz besteht ein Einzugsradius von 300 m für die Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle. Daher ist die Linienführung über die Reichenhainer Straße zwingend notwendig, da dieses Gebiet ansonsten vom ÖPNV gar nicht bedient würde. Die Straßenbahnlinie 2 erfüllt ihre Funktion hauptsächlich im Stadtteil Bernsdorf links und rechts der Bernsdorfer Straße und als Verbindung von und nach Adelsberg und Kleinolbersdorf/Altenhain in Verbindung mit den Buslinien 33 und 56. Die Führung der neuen Straßenbahnlinie zu weiten Teilen über die Bernsdorfer Straße bis zur Gutenbergstraße würde zum einen eine Überbedienung auf der Bernsdorfer Straße und zum anderen eine fehlende ÖPNV-Bedienung auf der Reichenhainer Straße zwischen Südbahnhof und TU Campus bedeuten, da hier künftig kein Bus mehr verkehrt.

Eine eingleisige Strecke kommt im Rahmen einer Neubaustrecke nicht in Frage, da sich die Straßenbahnen nur an starren Begegnungsstellen begegnen dürften und dadurch die Leistungsfähigkeit einer solchen Strecke stark eingeschränkt würde. Dies stellt ein unvertretbares Reglement für die Fahrplangestaltung dar. Außerdem wäre eine solche eingleisige Strecke sehr viel störanfälliger als die üblicherweise zweigleisigen. Die Einordnung eines richtungsorientierten Gleises in der derzeitigen Fahrbahn würde zum Verlust sämtlicher Parkstellflächen entlang der Reichenhainer Straße führen. Mit dem Neubau der Straßenbahntrasse als zweigleisige Trasse in Mittellage der Reichenhainer Straße entsteht wieder eine Baumallee in Anlehnung an den Bestand.

Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfah-

ren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Zu den Fragen der Planrechtfertigung und der Variantenprüfung wird auf die Ausführungen unter C II und C III dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Schlüsselnummer 24

Schreiben vom 7. März 2015

Der Einwender bringe folgende Einwände zu dem Verfahren ein:

Der ZVMS habe die VMS GmbH damit beauftragt, die Errichtung der Trasse zu erstellen. Laut §§ 8 und 8a des PBefG mit der EU-Verordnung 1370/2007 werde nicht danach verfahren, sondern dagegen verstoßen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Im Aufgabenübertragungsvertrag zwischen ZVMS und der Stadt Chemnitz vom 16./17. Juni 2014 ist nicht vorgegeben, dass die VMS GmbH das Vorhaben durchführen soll. Es ist lediglich geregelt, dass sich der ZVMS der VMS GmbH zur Aufgabenerfüllung bedient. Die Aufgaben des ZVMS wurden dabei nicht auf die GmbH übertragen. Die Regelungen in §§ 8, 8a PBefG und VO (EG) 1370/2007 sind hier nicht einschlägig; diese Regelungen betreffen Verträge über öffentliche Personenverkehrsdienste bzw. die Vergabe entsprechender Verträge. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keine Verstöße gegen geltendes Recht.

Es gebe keine Anzeichen im aktuellen bzw. nachfolgenden Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz, dass eine Trasse nach Thalheim über die Reichenhainer Straße errichtet werden solle.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach § 5 ÖPNVG haben die Aufgabenträger einen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist der ZVMS damit für diese Aufgabe zuständig. Der erste Nahverkehrsplan wurde im Jahr 1998 aufgestellt und in 2006 fortgeschrieben. Eine zweite Novellierung wurde von der Versammlungsversammlung des ZVMS am 26. November 2010 durch Beschluss zu dem jetzt gültigen Nahverkehrsplan in Kraft gesetzt. In diesem Nahverkehrsplan sind alle Ausbaustufen des Chemnitzer Modells enthalten, auch die Stufe 2 mit der Einbindung der Strecke Chemnitz – Thalheim in das Straßenbahnnetz. Die Feststellung einer Vorzugsvariante für eine konkrete Linienführung dieser Einbindung in das Straßenbahnnetz Chemnitz obliegt dem hier durchgeführten Planfeststellungsverfahren.

Mit Stadtratsbeschluss B-068/2006 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) für die Jahre 2006-2010 wurde die Verwaltung unter Punkt 5.2 „langfristige Entwicklung/Zielnetz (nach 2010)“ beauftragt, im Bereich Bahnhof (Bf.) Chemnitz-Süd eine Verknüpfungsstelle zwischen der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Thalheim (Zwönitztalbahn) und der Bernsdorfer Straße zu schaffen, um eine umsteigefreie Verbindung in das Stadtzentrum herzustellen. Dieser Auftrag wurde in der Novellierung des NVP mit Stadtratsbeschluss B-380/2009 erneuert.

Die darauf folgenden Untersuchungen bauten auf einander auf und die dabei gewonnenen Erkenntnisse führten schließlich zu dem Ergebnis, dass eine Trassenführung jenseits der Eisenbahntrasse gesucht werden musste. Diese Überlegungen führten letztlich auch dazu, dass eine Führung des Chemnitzer Modells als Straßenbahn ab Uni-Campus klar favorisiert wurde.

Bürgerbeteiligung sei zu diesem Projekt entweder zu wenig oder gar nicht gewesen und der ZVMS mit der VMS GmbH wollten mit aller Macht dieses Projekt stemmen, egal was komme.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es fanden Bürgerbeteiligungen in ausreichendem Umfang und über die gesetzlich vorgesehene Beteiligung im Planfeststellungsverfahren hinaus gehend statt. Es wurden mehrfach öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen (11. Mai 2011 Mensa der TU Chemnitz; 20. März 2013 und 12. November 2014 Hörsaalgebäude der TU Chemnitz; eine weitere Veranstaltung am 28. Mai 2015) durchgeführt. Diese Veranstaltungen entsprechen im Übrigen der in § 25 Abs. 3 VwVfG vorgesehenen frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Demnach wird bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Der betroffenen Öffentlichkeit soll Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben werden. Dies ist mit den vorgenannten Veranstaltungen in ausreichendem Maß geschehen.

Ausführliche Informationen waren auch im Informationszentrum „Chemnitzer Modell-SCHAU“ im Hauptbahnhof und im Internet unter www.chemnitzer-modell.de zu finden.

Das Verkehrsprojekt Reichenhainer Straße Richtung Thalheim sei im Vergleich zu den tatsächlichen heutigen Fahrgastzahlen in diesem Bereich zu überdimensioniert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt. Zur Planrechtfertigung dieses Vorhabens siehe unter C II dieses Beschlusses.

Das gleiche Problem gebe es zu dem aktiven Verkehrsprojekt Annaberger Straße Richtung Stollberg, Linie 522, wo es gegenüber dem Chemnitzer Bereich höhere Fahrgastzahlen gebe als nach Stollberg. Es werde zwar immer presseseitig über einen tendenziellen Fahrgastanstieg berichtet, der aber komme nicht, sondern es würden weniger.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Pilotstrecke Chemnitz Richtung Stollberg ist nach Kenntnis der Planfeststellungsbehörde eine gut ausgelastete SPNV-Linie und erfüllt die an sie gestellten Ansprüche. Konkrete und aktuelle Fahrgastzahlen liegen nicht vor; die Strecke ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Freihaltetrasse in der Reichenhainer Straße für eine Straßenbahn sei ab 1960 aufgegeben worden und deshalb seien erst Linden und ab 1984 Platanen gepflanzt worden, um der Straße aus umwelttechnischer Sicht ein Gesicht zu geben und jetzt solle es wieder zerstört werden, das ginge nicht.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Karl-Marx-Stadt von 1967 wurde als zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes eine Trasse ausgehend von der Bernsdorfer Straße zum heutigen Sportforum dargestellt. In Vorbereitung des Beschlusses wurde die zweigleisige Trasse auf dem grünen Mittelstreifen ausgehend von der Bernsdorfer Straße über die Turnstraße, Reichenhainer Straße bis zum Ernst-Thälmann-Stadion (heute Sportforum) geplant. Entsprechende Unterlagen liegen im Tiefbauamt der Stadt Chemnitz vor. Auch aus älteren Unterlagen geht hervor, dass eine Trasse zum heutigen Sportforum vorgese-

hen war und nur aufgrund von zwei Weltkriegen und der Wirtschaftskrise in den 1920er Jahren nie gebaut wurde. Bereits 1881 gab es eine Konzession zugunsten eines Herrn Eduard Beyer zum Bau und Betrieb einer Pferdestraßenbahn über die Reichenhainer Straße zum „Neuen Friedhof“.

Mit Stadtratsbeschluss B-068/2006 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) für die Jahre 2006-2010 wurde die Stadtverwaltung beauftragt, im Bereich Bahnhof Chemnitz-Süd eine Verknüpfungsstelle zwischen der Eisenbahnstrecke Chemnitz-Thalheim (Zwönitztalbahn) und der Bernsdorfer Straße zu schaffen, um eine umsteigefreie Verbindung in das Stadtzentrum herzustellen. Dieser Auftrag wurde anlässlich der Novellierung des NVP mit Stadtratsbeschluss B-380/2009 erneuert.

Im Nahverkehrsplan des ZVMS sind alle Ausbaustufen des Chemnitzer Modells enthalten, auch die Stufe 2 mit der Einbindung der Strecke Chemnitz – Thalheim in das Straßenbahnnetz. Die Feststellung einer Vorzugsvariante für eine Linienführung dieser Einbindung in das Straßenbahnnetz Chemnitz obliegt dem hier gegenständlichen Planfeststellungsverfahren (siehe hierzu unter C III dieses Beschlusses).

Die vorhandene Allee wird durch Neupflanzungen wiederhergestellt sowie die Wuchsbedingungen für die Bäume durch den Ersatz des schadstoffbelasteten Bodens durch Bodensubstrat verbessert. Der Anteil an Grün im Straßenraum wird durch das vorgesehene Rasengleis deutlich erhöht. Damit erfolgt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine vollständige Kompensation.

Welche Firmen hätten Interesse an dem Platanenholz, weil aus einem anderen Grund solle das Projekt ja nicht gemacht werden.

Die Frage ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Züge, die bestellt worden seien und vom Land Sachsen finanzierungsseitig vorab genehmigt worden seien, sehe der Einwender als große Fehlinvestition und zu teuer. Der Grund sei, dass man nicht nur die Fahrzeuge einkaufen müsse, sondern man müsse an der Trasse die Haltestellen auf zwei Höhen bringen und der Verschleiß am Schienenpark erhöhe sich in der Stadt zu 50 % wegen der Gewichtsklasse der Züge.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Beschaffung der Züge erfolgte durch öffentliche Ausschreibung. Das Ausschreibungsergebnis ist wirtschaftlich. Die Fahrzeuge sind flexibel einsetzbar. Die zulässigen Achslasten werden im Streckennetz der CVAG nicht überschritten. Anhaltspunkte für einen um 50 % höheren Schienenverschleiß liegen nicht vor. Hinzu kommt, dass es sich um Drehgestellfahrzeuge handelt, die i.d.R. ein günstiges Verschleißverhalten aufweisen.

Hiermit habe der Einwender ein paar Einwände gegeben und bitte diese zu bearbeiten und eine Rückantwort zu geben. Der Einwender möchte in das Gewissen des Gremiums der Landesdirektion reden, dieses Planfeststellungsverfahren zu stoppen und an den ZVMS zurückzugeben, weil es noch viele Fragen gebe, die der ZVMS noch nicht beantwortet habe oder nicht beantworten wolle. Bei dem Stopp des Planfeststellungsverfahrens bitte er das Gremium einen Abarbeitungskatalog an den ZVMS zu geben mit dem Hinweis, dass vorher das Planfeststellungsverfahren nicht wieder gestartet werden könne. Hiermit schließe er sich hinsichtlich der Einwendungen zur Planrechtfertigung den Ausführungen des Einwenders mit der Schlüsselnummer 35 vom 30.März 2015 mit an.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Durch den gesetzlich vorgegebenen Ablauf des Planfeststellungsverfahrens wird inhaltlich dem Anliegen des Einwenders genüge getan. Ein Anhalten des Planfeststellungsverfahrens war dabei nicht veranlasst. Zu den Einwendungen der Schlüsselnummer 35 siehe dort.

Schlüsselnummer 25

Schreiben vom 15. März 2015

Im Grunderwerbsplan Unterlage 10/2a werde die vorübergehende Nutzung des Sportplatzes an der Dittesstraße / Stadlerstraße erwähnt. Das Grundstück stehe nicht in direkter Verbindung mit der Reichenhainer Straße und sei kein Bestandteil der geplanten Straßenbahntrasse. Art und Dauer der vorübergehenden Nutzung solle bitte erklärt werden. Weiterhin sei zu bestätigen, dass der Sportplatz nach der vorübergehenden Nutzung wieder in den jetzigen Zustand zurückversetzt werde.

Auf dem Sportplatz ist eine vorübergehende Nutzung als Lager- bzw. Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen. Nach der Nutzung werden die Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, so dass sich der Einwand erledigt.

Als Anwohner in einem z. T. von Studenten bewohnten Mehrfamilienhaus sei dem Einwander bekannt, dass die Studenten nicht ständig in Chemnitz weilen. Besonders in vorlesungsfreien Zeiten, während Semesterferien und Praktika seien zum Teil wochenlange Abwesenheiten festzustellen. Eine kontinuierliche Überbelastung der vorhandenen Buslinie sei damit nicht zu begründen. Im Übrigen dürfte mit dem Bau der Fraunhoferstraße auch - wie im Entwurf prognostiziert - eine spürbare Verkehrsbelastung mit Kfz und Lkw auf der Reichenhainer Straße eintreten, so dass eine studentenfreundliche Nahverkehrsregelung mit umweltschonenden, schienenungebundenen Transportmitteln gefunden werden dürfte.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Überbelastung der vorhandenen Buslinie 51 wird nicht allein durch die Nutzung der Studenten der TU Chemnitz begründet. Der Buslinie kommt neben ihrer Funktion als Studentenlinie auch eine generell wichtige Bedeutung für den Stadtverkehr zu (PTV AG, Prognose der Fahrgastzahlen vom 21. September 2015, S. 2). Entlang ihrer Linie befinden sich der Städtische Friedhof, die TU Chemnitz, die Zentralhaltestelle, mittelbar der Hauptbahnhof und der Omnibusbahnhof. Am letzteren verkehren die Regionalbuslinien und der sich neu entwickelnde Fernbuslinienverkehr. Im weiteren Linienverlauf bedient die Buslinie das Einkaufszentrum „Sachsen-Allee“, das Fußballstadion, das Einkaufszentrum Planitzwiese und das Klinikum am Zeisigwald. Neu hinzukommen werden noch die Körperbehindertenschule und neue Gewerbe an der Heinrich-Schütz-Straße. Auch durch die Entwicklungen am anderen Ende der Linie wie dem Gewerbegebiet Technopark und dem Stadtteil Bernsdorf, in dem eine positive Bevölkerungsentwicklung zu erwarten ist, wird mit einer weiteren Steigerung der (nichtstudentischen) Fahrgastzahlen zu rechnen sein.

Der Ausbau der Fraunhoferstraße werde der Entlastung der Reichenhainer Straße vom Pkw- und Lkw-Verkehr dienen.

Die Umgestaltung des Stadlerplatzes nach Unterlage 5/7 siehe die Neuanlage von zwei Fußwegen vor. Nicht erkennbar sei die Einordnung von Beleuchtungsmasten. Aus Sicherheitsgründen sollte jedoch für eine ausreichende Ausleuchtung des Platzes gesorgt werden. Es werde um Prüfung gebeten.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die offizielle Führung der Fußgänger erfolgt außerhalb der Grünfläche auf beleuchteten Gehwegen bzw. Mischverkehrsflächen. Durch die Grünanlage führende kurze Parkwege (eher Pfade) werden nicht gesondert beleuchtet. Eine eingeschränkte Ausleuchtung erfolgt aus den umliegenden Verkehrsflächen; die Benutzung bei Dunkelheit muss nicht zwingend erfolgen, alle umliegenden Ziele sind auch über beleuchtete Verkehrsflächen erreichbar. Insoweit ist eine weitere Ausleuchtung nicht erforderlich.

Schlüsselnummer 26

Schreiben vom 7. April 2015

Aus seiner persönlichen Überzeugung und seinem Gewissen als Architekt würde der Einwender nachfolgend verschiedene Einwendungen zur Planung der Trassenführung (Unterlagen 1; Anlage 1, Seite 1(5) – Vergleichende Bewertung der Linienvarianten) geltend machen. Diese Gründe seien folgende:

Er selbst, aber auch viele andere Bürger, würden in der Beseitigung der letzten Mittelgalerie in Chemnitz auf einer erheblich langen Strecke einen bedeutenden Eingriff in städtebaulich-historisch gewachsene und klimatologische Belange sehen.

Der Vorschlag der Variante V 2 der Einwender der Schlüsselnummer 3 (quer über das Gelände der TU an der Mensa vorbei) werde auch vom Einwender unterstützt. Dieser habe den großen Vorteil, dass die Verbindung ohne größere Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Reichenhainer Straße gebaut werden könne und dass vorhandene Versorgungsleitungen nicht ausgewechselt werden müssten. Der Bau der Trasse würde sich wesentlich vereinfachen und somit die Kosten reduzieren. Die Mittelallee mit ca. 196 Bäumen könne damit erhalten bleiben.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die vorgeschlagene Trasse quer durch das TU-Gelände wurde als Variante 2 im Variantenvergleich durch den Vorhabenträger geprüft und bewertet. Er kam zu dem Ergebnis, dass gegenüber der Variante 4 über die Reichenhainer Straße die Variante 2 u. a. deutlichen Nachteile hinsichtlich der Erschließungsqualität und der Eingriffe in gewachsene Strukturen besitze. Sie führt zu einer Zerschneidung der Flächen und Wegebeziehungen im TU-Gelände und konnte daher nicht als Vorzugsvariante bestimmt werden. Die Planfeststellungsbehörde kommt in ihrer Variantenprüfung, siehe oben unter C III dieses Beschlusses, zu demselben Ergebnis.

Die Aufenthaltsqualität, vor allem im Sommerhalbjahr, und die Auswirkungen auf das Stadtklima seien ein wichtiger Faktor zur Erhaltung der Allee. Die Allee sei in einem bundesweiten Fotowettbewerb mit dem 3. Platz ausgezeichnet worden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird sich die Aufenthaltsqualität in der Reichenhainer Straße insgesamt gegenüber dem jetzigen Zustand in der Allee verbessern. Derzeit ist die Reichenhainer Straße eine Vorrangstraße im Hauptnetz mit hoher Verkehrsbelastung (7.200 bis 15.500 Kfz/24h; Stand der Vorplanung: ca. 6.000 bis 10.000); mit Fertigstellung der Fraunhofer Straße und der Straßenbahntrasse wird es in der Reichenhainer Straße zu einer wesentlichen Entlastung des Verkehrs kommen; eine Aufwertung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion auf dem Stadlerplatz und im Bereich des Campus kommt hinzu.

Die Auswirkungen auf das Stadtklima werden durch die vorgesehenen Baumpflanzungen und durch die teilweise Anlage von Rasengleis vollständig ausgeglichen werden.

Im Übrigen wurde bei dem erwähnten Fotowettbewerb das Foto als Kunstwerk, nicht hingegen die Allee selbst, ausgezeichnet.

Die geplante Ausgleichspflanzung würde bei der Variante RM-B1 zwischen Bahnkörper und Straße erfolgen. Diese Pflanzung könne auch nur mit erheblichem Aufwand vor den Belastungen des Verkehrs anwachsen und kaum geschützt werden. Vor allem habe sie für den Bürger außer einer ästhetischen keine Schutzfunktion im Sommer. Sie bilde kein Schattendach. Ein Beispiel biete die Zwickauer Straße im Bereich Barbarossastraße, wie nutzlos man

Bäume pflanzen könne. Bei Variante RM-B2 stünden die Bäume zwischen Fußweg und Fahrbahn, so dass der Alleecharakter ganz verschwinde.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die geplanten Baumpflanzungen werden nach den geltenden Richtlinien hinsichtlich Bodenverbesserung, Fertigstellung- und Entwicklungspflege durch den Vorhabenträger realisiert. Durch das geplante Bauvorhaben erfolgt durch umfassende Erdmassenbewegungen ein Bodenaustausch zu großen Teilen im Bereich der Reichenhainer Straße, um auch für eine Verbesserung der Pflanzstandorte für die geplanten Baumersatzpflanzungen (s. LBP S. 55, 1. Abs.) zu sorgen. Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträger zudem dazu verpflichtet, die Ausgleichspflanzung vorzunehmen und auf Dauer zu erhalten.

Der in der Planunterlage 14 für die Reichenhainer Straße dargestellte Straßenquerschnitt mit geplanter Allee zeigt die geplanten Bäume schematisiert in einem Alter von ca. fünf Jahren nach der Pflanzung. Die für die Alleepflanzung vorgesehenen Platanen werden sich mit einem Kronendurchmesser von mindestens 15 bis 25 m weiter entwickeln, so dass wieder ein wirksames Schattendach gegeben ist.

Die Betrachtung des Regelquerschnitts auf der Turnstraße zeige eine sehr ungünstige Situation. Für Straße und Fußgänger blieben bis zur Hauswand noch 4,50 m. Müssten dort Sonderfahrzeuge hin wie Krankenautos, Feuerwehr, Umzugswagen, Behindertenfahrzeuge stehen, bestünde kein Ausweichplatz mehr. Wo würden für Bürger und ggf. Behinderte dort Parkflächen geschaffen? Die Abspannung der Fahrdrähte erfolge durch Masten in der ohnehin schmalen Straße, was schlecht aussehe. Dort stünden immerhin noch einige Wohnhäuser. Die Wohnqualität werde bedeutend verschlechtert.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Zur Linienvariante 4 (Trassenführung in der Reichenhainer Straße) sind drei Untervarianten zur Verbindung zwischen Bernsdorfer Straße und Reichenhainer Straße durch den Vorhabenträger untersucht worden. Darunter die Trassenführung in der Turnstraße, in der Lutherstraße und in der Dittesstraße.

Dabei hat sich herausgestellt, dass die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers für die Straßenbahn in der Lutherstraße und der Dittesstraße, auf Grund der bedeutenden Verbindungsfunktion zwischen Zschopauer Straße und Reichenhainer Straße und der fehlenden Straßenraumbreite nicht möglich ist. Eine Mischverkehrsfläche beidseitig der Straßenbahn wäre in den dicht besiedelten Straßen auch nicht ausreichend leistungsfähig für den Erschließungs-, Rad- und Fußgängerverkehr gewesen.

Die Einordnung eines besonderen Bahnkörpers in Mittellage in der Turnstraße ist aber bedingt durch den Wohn- und Anliegercharakter, die untergeordnete Bedeutung sowie die gegenüber der Lutherstraße und der Dittesstraße geringere Ansiedlungsdichte möglich.

Die angrenzende Bebauung kann über schmale Fahr- und Gehwege beidseitig des begrünten besonderen Bahnkörpers in ausreichender Qualität für Anwohner erschlossen werden. Etwa ein Drittel der Ansiedlung besteht aus Industriebrachen mit zum Teil zwischenzeitlicher Gewerbenutzung.

Das Straßenbild weist im Bestand zudem städtebauliche Defizite auf. Gehwege und Fahrbahn befinden sich in einem äußerst schlechten Zustand. Dieser wird mit dem Bau der Straßenbahntrasse vollständig saniert. Parkflächen werden auf Extraflächen neben der Straße geschaffen. Es wird ein Rasengleis eingeordnet, welches für Rettungsfahrzeuge im Notfall überfahrbar ausgebildet wird. Dazu werden optisch ansprechende Fahrleitungsmaste verbaut und eine unauffällige Einfachfahrleitung mon-

tiert. Letztendlich kann davon ausgegangen werden, dass die Turnstraße städtebaulich deutlich aufgewertet wird.

Auf dem TU-Campus bilde diese Allee ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal. Mit der vorgesehenen Verkehrsberuhigung würde auch die Mittelgangallee wieder mehr genutzt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im neu gestalteten Straßenraum ist die Pflanzung einer Platanenallee zwischen Straßenbahntrasse und Straßenfahrbahn vorgesehen; der Eingriff wird damit vollständig kompensiert. Eine Verkehrsberuhigung der Reichenhainer Straße ohne Straßenbahntrasse in der Mittelgangallee ist nicht vorgesehen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Seit 100 Jahren bestehe vom Südbahnhof bis zum Zentralfriedhof diese würdige Allee. Sie sei seinerzeit ganz gezielt in Richtung Friedhof angelegt worden, so dass dieser gut zu erreichen sei; lange Jahre ohne KFZ-Verkehr. Auf alten Stadtplänen (1897) vom Südbahnhof ausgehend sei diese Allee und auch bis zur Dittesstraße angelegt worden und zwar vierreihig. Es gebe im Bereich Einmündung Turnstraße noch Restzeilen mit vier Reihen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C II und zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses verwiesen. Im neu gestalteten Straßenraum ist die Pflanzung einer neuen Platanenallee zwischen Straßenbahntrasse und Straßenfahrbahn vorgesehen, womit der Eingriff vollständig ausgeglichen wird.

Bereits im Generalverkehrsplan der Stadt Karl-Marx-Stadt von 1967 wurde als zukünftige Erweiterung des Straßenbahnnetzes eine Trasse ausgehend von der Bernsdorfer Straße zum heutigen Sportforum dargestellt. In Anlehnung daran wurde die zweigleisige Trasse auf dem grünen Mittelstreifen ausgehend von der Bernsdorfer Straße über die Turnstraße, Reichenhainer Straße bis zum Ernst-Thälmann-Stadion (heute Sportforum) geplant. Unterlagen dazu befinden sich im Tiefbauamt Chemnitz. Auch aus älteren Unterlagen geht hervor, dass eine Trasse zum heutigen Sportforum vorgesehen war und nur aufgrund von zwei Weltkriegen und der Wirtschaftskrise in den 1920er Jahren nie gebaut wurde. Bereits 1881 gab es eine Konzession zugunsten eines Herrn Eduard Beyer zum Bau und Betrieb einer Pferdestraßenbahn über die Reichenhainer Straße zum „Neuen Friedhof“. In der Folgezeit wurde dann nach 1945 eine zweireihige Zwischenbegrünung angepflanzt.

Die Verbindung der zwei Campusse der TU Chemnitz sei ein Hauptziel der Maßnahme neben der besseren Erschließung des Umlandes nach Thalheim. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit fehle unter Pkt. Teil D; Nr. 24 „bleibt frei“ und werde auch angezweifelt durch die Einwander. Vor allem die Erweiterungsfläche der TU auf dem Lageplan S. 42 und der vielen Internate würde das Schwergewicht immer mehr auf den Campus 2 (Reichenhainer Straße) verlagern. Die Nutzung des ÖPNV durch die Studenten werde bei Stoßzeiten bleiben. Auch ein ausreichendes, kostendeckendes Aufkommen an Fahrgästen aus Thalheim sei wenig wahrscheinlich.

Die Maßnahme werde mit erheblichen Fördermitteln gebaut. Es würden Hybridbahnen erforderlich für die Fahrt nach Thalheim. In Zukunft müssten aber die Unterhaltungskosten von der Region selbst getragen werden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Kon-

zept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1, 53) ermittelt.

Die Kostenberechnung ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Vergabe von Fördermitteln erfolgt nur nach umfangreicher Prüfung der eingereichten Unterlagen durch den Fördermittelgeber.

Schlüsselnummer 27

Schreiben vom 23. März 2015

Zu den Planungen zum Straßenbahnbau in der Reichenhainer Straße erhebe die Einwenderin die nachfolgenden Einwendungen:

Fraunhoferstraße

Die Verbindung zwischen Südbahnhof und Werner-Seelenbinder-Straße über die geplante Fraunhoferstraße müsse vor Baubeginn zum Chemnitzer Modell komplett fertig gestellt und nutzbar sein, d. h. vor Beginn der Bauphase 1.

Die Forderung wird zum Teil berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass vor Baubeginn ein genehmigtes und nachweislich funktionierendes Verkehrskonzept vorliegen wird.

Die Reichenhainer Straße werde als Durchgangsstraße intensiv als Alternative zur Annaberger bzw. Zschopauer Straße genutzt. Eine Sperrung der Reichenhainer Straße hätte zur Folge, dass ein großer Teil des (stadtauswärtigen) Verkehrs die Bernsdorfer Straße nutzen müsse, um dann über Lutherstraße, Wartburgstraße oder Augsburgstraße wieder zurück auf die Reichenhainer Straße zu gelangen. Weder die Kreuzung am Bernsbachplatz noch die drei genannten Nebenstraßen seien für derartige Verkehrsaufkommen genügend abgesichert.

Der Einwand wird berücksichtigt. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt generell in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen werden von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Eine Festsetzung des Umleitungsverkehrs im Planfeststellungsbeschluss ist nicht veranlasst.

Als vor einiger Zeit die Reichenhainer Straße stadtauswärts am Südbahnhof gesperrt gewesen wäre, hätte dies täglich zu Rückstau bis über die Annaberger Straße hinaus geführt. Die Gustav-Freitag-Straße/Bernsbachplatz/Ritterstraße/Bernsdorfer Straße wäre nicht für die ausgewiesene Umleitungsmöglichkeit geeignet.

Der Einwand wird berücksichtigt. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt generell in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen werden von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Eine Festsetzung des Umleitungsverkehrs im Planfeststellungsbeschluss ist nicht veranlasst.

In den Planungsunterlagen werde die Dittesstraße bereits ab Bauphase 1 (d. h. bereits ab dem Jahr 2016) als Umfahrungsstrecke ausgewiesen. Insbesondere der Verkehr in Richtung Innenstadt, der auf der Bernsdorfer Straße links abbiegen wolle, werde über die Dittesstraße umgeleitet. Auf der Kreuzung Lutherstraße/Bernsdorfer Straße sei ein linkes Abbiegen Rich-

tung Innenstadt nicht möglich und offensichtlich auch nicht geplant. Diese Umleitung führe mitten durch dicht bewohntes Gebiet mit entsprechend engen Straßen, Parkplätzen und (kleinen und großen) Fußgängern. Das sei keine Alternative für den Durchgangsverkehr, der üblicherweise auf der Reichenhainer Straße fahre!

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Dittestraße weist eine Breite von 10 m auf und ist damit von Seiten der Straßengeometrie als Umfahrungsstrecke geeignet. Im Übrigen siehe oben.

Die Wartburgstraße und die Augsburger Straße würden ebenfalls keine abgesicherte Alternative für eine Umleitung darstellen. Beide Straßen würden schon jetzt intensiv genutzt. Eine Sperrung der Reichenhainer Straße auf Höhe Stadlerplatz führe unweigerlich auch zu einer spürbar stärkeren Nutzung von Augsburger Straße und Wartburgstraße. Diese seien einem noch höheren Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Darüber hinaus müsse dann die Bernsdorfer Straße ebenfalls auf der gesamten Länge als Umleitungsstrecke ausgewiesen werden. Das sei alles dicht bewohntes Gebiet mit entsprechendem Fußgänger- und Verkehrsaufkommen! Es handele sich außerdem um Einzugsgebiet für Goethe-Gymnasium und Heine-Grundschule.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt generell in Abstimmung zwischen dem Vorhabenträger und der Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen werden von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Eine Festsetzung des Umleitungsverkehrs im Planfeststellungsbeschluss ist nicht veranlasst.

Zur wirksamen Entlastung bzw. Vermeidung der potentiellen Umleitungen muss deshalb die Fraunhoferstraße bereits in Nutzung sein, ehe mit den Arbeiten zum Chemnitzer Modell begonnen werden kann.

Die Forderung wird zum Teil berücksichtigt. Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt generell in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen werden von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass vor Baubeginn ein genehmigtes und nachweislich funktionierendes Verkehrskonzept vorliegen wird.

Brücke Zschopauer Straße über die Bahnschienen

Eine parallele Bauausführung der „Brücke Zschopauer Straße über die Bahnschienen“ und „Chemnitzer Modell Stufe 2“ sei zu verhindern bzw. gründlich vorab zu planen. Möglicherweise müssten die Bauarbeiten zum Chemnitzer Modell zeitlich wesentlich später in Angriff genommen werden.

Nach jetzigem Kenntnisstand ist ein paralleler Bau der „Brücke Zschopauer Straße über die Bahnschienen“ und des „Chemnitzer Modell Stufe 2“ nicht zu erwarten. Die Baumaßnahme zum Neubau der Straßenüberführung Zschopauer Straße wird erst nach Abschluss der Maßnahmen zum Chemnitzer Modell Stufe 2, Teil Straßenbahnstrecke erfolgen, da erst im Dezember 2015 das Anhörungsverfahren dafür bei der Landesdirektion Sachsen im Auftrag des Eisenbahn-Bundesamtes eingeleitet wurde.

Für beide Baumaßnahmen werden entsprechende Verkehrskonzepte erstellt werden, die von der Verkehrsbehörde der Stadt Chemnitz genehmigt werden müssen.

Im Vorhabenplan des A 661 seien für das Jahr 2016 (Planung ab 2015) sowohl die Brücke auf der Zschopauer Straße über die Bahnschienen als auch der Beginn des Chemnitzer Modells aufgeführt worden. Beide Vorhaben würden einige Monate/Jahre dauern. Wo solle der Verkehr umgeleitet werden, wenn beide Baustellen gleichzeitig für Sperrungen sorgen würden? Solle der gesamte Verkehr aus Bundesstraße (!) und Reichenhainer Straße über die Bernsdorfer Straße geschickt werden? Da werde sich der Verkehr ordentlich stauen und vor allem zu den Stoßzeiten würden die Rettungsfahrzeuge nicht mehr durchkommen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Mit dem Bau der Brücke Zschopauer Straße über die Bahngleise der Deutschen Bahn AG wird erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben „Chemnitz Hbf. (a) bis Kappel (a)“ begonnen, für das ab Januar 2016 die Planunterlagen u. a. in der Stadtverwaltung Chemnitz nach entsprechender Bekanntmachung zur allgemeinen Einsichtnahme auslegen werden. Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes ist ein früherer Baubeginn für die Errichtung des Bauwerkes an der B 174 ausgeschlossen. Als Umleitungsstrecke steht die B 174, Zschopauer Straße daher während der geplanten Baudurchführung Chemnitzer Modell, Stufe 2 vollumfänglich zur Verfügung.

Großräumig gesehen sind neben der B 174, noch die Annaberger Straße und der Südring für den Umleitungsverkehr vorgesehen. Bevor mit der Baudurchführung in der Reichenhainer Straße (2. Bauabschnitt Höhe TU Campus) unter Vollsperrung begonnen werden kann, steht für den innerstädtischen Verkehr die Fraunhoferstraße zwischen Werner- Seelenbinder Straße und Reichenhainer Straße / Altchemnitzer Straße ab 2017 zur Verfügung.

Der Vorhabenplan des A 66 stand vor einiger Zeit auf der Homepage der Stadt Chemnitz. Möglicherweise hätten sich seitdem Änderungen im Plan ergeben. Es sollte jedoch bei einem derart umfangreichen Bauvorhaben auch auf angrenzende, parallel geplante Projekte geachtet werden.

Der Einwand wird berücksichtigt. Hierzu werde im Zuge der Erstellung der Ausführungsunterlage ein entsprechendes Verkehrskonzept, welches sämtliche Maßnahme im Umfeld des CM2 berücksichtigen wird, aufgestellt.

Variantenprüfung: Kriterien

In die Prüfung der verschiedenen Varianten zur Streckenführung seien die Fahrgastzahlen anhand des umliegenden Einzugsgebietes einbezogen worden. Es sei nicht berücksichtigt worden, ob diese Fahrgäste tatsächlich zu Einnahmen führen würden. Studenten würden einen pauschalen Preis zahlen, der weit unter dem Ticketpreis anderer Fahrgäste liege.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Für die vergleichende Bewertung sind das durch Streckenführung und Haltestellenlage erschlossene Einzugsgebiet und die damit erreichbaren potentiellen Fahrgäste maßgebend. Unterschiedliche Fahrpreise für Kinder, Schüler, Schwerbehinderte etc. finden dabei üblicherweise keine Berücksichtigung.

Die Fahrgastzahlen auf der Strecke seien sehr stark abhängig vom Universitätsbetrieb. Sei berücksichtigt worden, dass in vorlesungsfreien Zeiten so gut wie keine Fahrgäste die Strecke nutzen würden? Wie wirtschaftlich stehe die Strecke im August/September eines jeden Jahres da? Für Wochenenden gelte das gleiche.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Kon-

zept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt.

Die Analyse- und Prognosezahlen für die Fahrgäste sind Querschnittsbetrachtungen für einen Werktag. Dafür müssen ÖPNV-System, gleich welcher Art, ausgerichtet werden. Hinzukommt, dass im Bereich des B-Plan-Gebietes eine Vielzahl an Arbeitsplätzen in den kommenden Jahren entstehen werden. Davon werden bei Vorhandensein des Bahnsystems viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit dem ÖPNV anreisen und somit nicht für mehr MIV im Gebiet sorgen. An Wochenenden fallen Fahrgastzahlen in der Regel geringer aus, was für die meisten ÖPNV-Linien gilt, die nicht vornehmlich dem Ausflugs- und Freizeitverkehr dienen. Um im besagten Gebiet an den Wochenenden und auch am Abend kein Überangebot zu fahren, werden die innerstädtischen Straßenbahnleistungen zum Teil durch die Leistungen des SPNV mit abgedeckt (substituiert). Am Wochenende und vor allem an Sonn- und Feiertagen wird, wie im gesamten ÖPNV-Netz auch heute schon üblich, ein entsprechend dünnerer Takt gefahren. Dabei ist es umso wichtiger, dass die verkehrenden Fahrzeuge über ausreichend Kapazität verfügen, wenn Sie Fahrgäste aus der Region und der Stadt in einer Fahrt aufnehmen. Genau dies wird mit dem geplanten System angestrebt.

Möglicherweise stehe unter Beachtung zahlender Fahrgäste und einer stetig hohen Auslastung eine andere Streckenvariante wesentlich besser da. Zum Beispiel könnte bei einer Streckenführung über die Wartburgstraße oder die Fraunhoferstraße die jetzige Buslinie 51 erhalten bleiben. Diese könnte dann zu unieungünstigen Zeiten verkehren (Ankunft am Campus 10 min. nach Vorlesungsbeginn, Abfahrt am Campus 10 min vor Vorlesungsende) und weiterhin Sportforum und Friedhof bedienen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Die Streckenführung über die Bernsdorfer Straße und Wartburgstraße führt zu Überkapazitäten im Linienverkehr Bernsdorfer Straße und der Parallelführung der Linie 51 in Richtung Uni. Die Führung über die Fraunhoferstraße erreicht nicht das bevorzugte Einzugsgebiet und B-Plangebiet, wäre zudem kontraproduktiv zur doppelten Linienführung mit der Linie 51 Reichenhainer Straße. Bei der Führung über die Wartburgstraße kommt hinzu, dass die Eingriffe in die Umwelt (Friedhof, große alte Bäume am Straßenrand) auf der Wartburgstraße größer wären. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Erforderlichkeit unter C II sowie zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Im Übrigen sei laut Planungsunterlagen die teuerste aller Varianten gewählt (Gesamtkosten-Vergleich) worden. Die einzelnen Kriterien, die zu einem Ausschluss der anderen Streckenvarianten führten, seien objektiv nicht in jedem Punkt nachvollziehbar. Die farblichen Markierungen in der Datei „PF_UL01Anlage 1-CM2-Variantenvergleich-Linienvarianten.pdf“ würden in weiten Teilen willkürlich und nur dem Ziel dienend erscheinen, die Reichenhainer Straße als vorteilhafteste Variante darzustellen. Zum Beispiel gebe es auch auf der Reichenhainer Straße Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern; Lkw komme nicht am Radfahrer vorbei, ein-/ausparkendes Auto behindere nachfolgenden Verkehr, Lieferverkehr blockiere gesamte Straße usw.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die unterschiedlichen Investitionskosten sind ein Wertungskriterium, welches in die Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Varianten einfließt. Für die Wirtschaftlichkeit der Varianten sind darüber hinaus weitere Kriterien wie z. B. die erreichbaren Fahrgastpotentiale, mögliche Reisegeschwindigkeiten, Linienführung, Verschleißverhalten, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit. Die Gesamtbewertung und die Ermittlung der Vorzugsvariante erfolgt unter Beachtung aller relevanten Kriterien. Mit der farblichen Markierung (Grün: Vorteil - Rot: Nachteil - Schwarz: Neutral) wird die Bewertung der Kriterien in den einzelnen Varianten dargestellt.

In o. g. Datei werde auf Seite 3 unter „Radverkehr“ beschrieben, dass es einen gesonderten Radfahrstreifen neben dem MIV-Fahrstreifen gäbe. Laut Planungsunterlagen sei dem gerade nicht so! Die Variante Reichenhainer Straße stelle an dieser Stelle somit nicht die beste („grün markierte“) Variante dar, sondern eher Variante 2.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Der in früheren Planungsstufen enthaltene Schutzstreifen für Radfahrer ist im Zuge der Entwurfsplanung entfallen. Nach der Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Reichenhainer Straße können nach den geltenden Vorschriften die Fahrradfahrer ausreichend sicher und komfortabel auf der Fahrbahn geführt werden (vgl. Erläuterungsbericht S. 15, Pkt. 3.2.1).

Die Breite der Fahrbahn je Richtung neben dem besonderen Gleiskörper setzt sich aus den Bewegungsräumen der einzelnen Verkehrsteilnehmer zusammen. Die Fahrbahn von 4,75 m beinhaltet 3,25 m Richtungsfahrbahn und 1,50 m Bewegungsraum für Fahrradfahrer. Dies entspricht der Breite eines Schutzstreifens nach der einschlägigen Richtlinie RAS06. Somit ist gewährleistet, dass Radfahrer mit ausreichendem Abstand überholt werden können, auch kann an einem havariierenden Fahrzeug vorbei gefahren werden.

Dessen ungeachtet können gesonderte Schutzstreifen auch nachträglich von der zuständigen Verkehrsbehörde eingerichtet werden.

Die städtebauliche Beurteilung, ob ein Bereich „höherwertig“ oder „geringwertig“ sei, decke sich nicht mit dem persönlichen Empfinden der Nutzer. Bei der Gestaltung der Flächen am Stadlerplatz und auch rings um die Haltestelle Hörsaalzentrum sollten viel weniger befestigte Flächen eingesetzt werden. Stattdessen erhöhten Grünflächen (Wiese, Hecken, Bäume) die Aufenthaltsqualität um ein Vielfaches und würden auch verschiedenen Tieren einen kleinen Lebensraum in der Stadt ermöglichen. Im und um den Wartburghof seien z. B. Igel, Feldhase, Fuchs, Eichhörnchen, Bussarde und sogar ein Falke gesichtet worden.

In der Kategorie Städtebau und Denkmalschutz werden die Auswirkungen des Vorhabens in den Kriterien:

- Integration im städtebaulichen Umfeld,
- Eingriff in vorhandene Strukturen (u. a. in vorhandenen Straßen- und Seitenräume),
- Flächeninanspruchnahme/Grunderwerb bewertet.

Die Beurteilung, ob ein Bereich „höherwertig“ oder „geringwertig“ ist, ist grundsätzlich subjektiv und kann daher nicht bewertet werden.

Allein schon durch die vom Vorhaben verursachte Minderung des MIV wird vor allem die Lebensqualität der Anwohner erhöhen und dem Natur- und Artenschutz zu Gute kommen. Der Stadlerplatz erhält durch die Anlage von Baum-, Strauch- und Heckenpflanzungen und durch die Anlage von Mischverkehrsflächen eine deutliche Aufwertung. Die Gleistrasse wird komplett als Rasengleis geführt werden und in besonderen Bereichen der Verkehrsanlage, wie z. B. Haltestelle Hörsaalzentrum, wird die Verkehrsanlage durch eine Freiraumplanung der Stadt Chemnitz ergänzt werden.

Sei der Gesamtplan wirtschaftlich auf Plausibilität untersucht worden? Wer komme für Verluste bei CVAG und ZVMS auf der geplanten Strecke auf? Welche Folgen hätten Mehrkosten im Bau für den Haushalt der Stadt Chemnitz? Wie würden sich fehlerhaft (zu günstig) prognostizierte Fahrgastzahlen auswirken? Seien die Annahmen aus den inzwischen 10 Jahre alten Studien und Planungen noch aktuell (Studentenzahlen, Fahrgäste innerstädtisch und überland)?

Für das Chemnitzer Modell wurde 2010/2011 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durchgeführt. Die NKU ist ein bundesweit einheitliches standardisiertes Verfahren. In dieser Untersuchung wurde der Betrieb der Strecken entsprechend des bisherigen Konzeptes (sog. Ohnefall) mit dem Konzept mit Chemnitzer Modell (sog. Mitfall) verglichen und ein positives Ergebnis (Faktor 1,53) ermittelt. Die vorgenannte Untersuchung ist vier Jahre alt und noch ausreichend aktuell.

Derzeit nicht vorhersehbare Änderungen im Projekt bzw. den allgemeinen Rahmenbedingungen mit zukünftigen Auswirkungen auf die Baukosten und/oder Betriebskosten gehen zu Lasten der jeweiligen zuständigen Projektbeteiligten.

Die prognostizierten Fahrgastzahlen sind nicht fehlerhaft, sondern plausibel mit anerkannten Methoden (VISUM) berechnet. Die ÖPNV-Finanzierung sieht grundsätzlich einen Verlustausgleich durch den so genannten Querverbund vor, der sich keiner Gelder aus der öffentlichen Hand, also keiner Steuergelder bedient. Dies gilt für das Gesamtsystem ÖPNV. Außerdem werden beide Systeme (ÖPNV und SPNV) von der neuen Lösung hinsichtlich der Fahrgastzuwächse profitieren. Die prognostizierten Fahrgastzahlen sind aktuell.

Es möge zwar sein, dass jeder Beteiligte seinen finanziellen Anteil in den entsprechenden Haushalts-/ Wirtschaftsplänen einbringen würde. Doch sollte wenigstens der Landesdirektion ein Überblick über das Projekt und seine wirtschaftlichen Folgen insgesamt (best case & worst case) bei dieser Dimension von Steuergeldverschwendung zur kritischen Prüfung vorliegen.

Die Finanzierung der Maßnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Variante: Reichenhainer Straße als stadtwärtige Einbahnstraße

Es sei nicht untersucht worden, ob die Reichenhainer Straße als stadteinwärtige Einbahnstraße möglich gewesen wäre. Die Straßenbahn könnte wie geplant in der Mitte fahren. Motorisierter Anlieger- und Lieferverkehr könnte die stadtwärtige Richtungsfahrbahn nutzen, einschließlich Parkflächen. Die zulässige Geschwindigkeit sollte höchstens 30 km/h betragen. Auf der stadtauswärtigen Richtungsfahrbahn könnten Radfahrer in beiden Richtungen weitestgehend ungestört fahren. Eine Freigabe erfolge ebenfalls nur für Anlieger- und Lieferverkehr, Schrittgeschwindigkeit! Radfahrer hätten Vorrang. Möglicherweise genüge der Platz sogar noch für Parkplätze schräg zur Fahrbahn. Die geplanten Überwege und Kreuzungen könnten wie geplant umgesetzt werden.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Aufgrund der städtebaulich-historischen Nutzung und Lage der Reichenhainer Straße im Straßennetz der Stadt Chemnitz sowie den Nutzungsansprüchen im historisch gewachsenen Umfeld ist die Variante einer Einbahnstraße keine Variante mit der die Ziele der Planung erreicht werden können und stellte so keine zu untersuchende Variante für den Vorhabenträger dar. Eine Einbahnstraße würde den Bedürfnissen der Anlieger und der Ver- und Entsorgung nicht gerecht werden. Auch in der unter C III dieses Beschlusses erfolgten Variantenprüfung fand aus den genannten Gründen keine Befürwortung dieser Variante durch die Planfeststellungsbehörde statt.

Variante: Straßenbahn einspurig

Es sei nicht untersucht worden, ob das gesamte Projekt kostengünstiger und dennoch wirtschaftlich umsetzbar wäre, wenn die Straßenbahn zwischen Abzweig Bernsdorfer Straße bis Abzweig Planstraße B auf nur einem Gleis fahren würde. Gegenverkehr könnte auf der Planstraße B oder an der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ warten. Erst wenn die stadtauswärtige

ge Bahn dort angekommen sei, würde die Bahn stadteinwärts fahren. Die Strecke sei nicht so lang, so dass eine Umsetzung selbst bei 10-min-Taktung möglich sein sollte.

Würde der Platz für nur ein Gleis benötigt, bliebe mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer und eventuell mehr Stellflächen auf Turnstraße und Reichenhainer Straße. Sicherlich ließen sich auch Kosten sparen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Der Neubau eingleisiger Straßenbahnstrecken entspricht in nicht mehr dem Stand der Technik. Im Betrieb führen die Eingleisigkeit zu Kapazitätseinschränkungen und der Gegenverkehr zu Sicherheitsproblemen zwischen den Bahnen und zwischen Bahn und MIV. Im Havarie-Fall sind regelmäßig beide Richtungen betroffen und die Auswirkungen sind doppelt so groß.

Im vorliegenden Fall bei einer Länge der eingleisigen Strecke von ca. 1,2 km mit 2 Zwischenhaltestellen wäre das geplante Aufkommen von acht Bahnen pro Stunde und Richtung auch nicht mehr realisierbar.

Mit einer eingleisigen Strecke sind die Ziele der Planung nicht erreichbar. Sie stellt daher keine zu untersuchende Variante dar. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Erforderlichkeit unter C II dieses Beschlusses.

Immissionen des laufenden Straßenbahnbetriebes

Die immissionstechnischen Untersuchungen seien nur auf Grundlage verschiedener Berechnungen durchgeführt worden. Es sei fraglich, ob die angrenzenden Gebäude (v. a. in der Turnstraße) den Erschütterungen standhalten würden. Die Lärmbelastung für die Anwohner auf der gesamten Strecke werde auch beträchtlich sein. Zum Vergleich: Auf der Reitbahnstraße seien die Erschütterungen bei Durchfahrt einer Straßenbahn sehr deutlich in den anliegenden Häusern zu spüren und zu hören. Dort sei der Abstand zu den Bahnschienen jedoch wesentlich weiter als in der Turnstraße geplant. Auf der Bernsdorfer Straße sei die Straßenbahn ebenfalls noch im 3. OG deutlich zu spüren.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Zunächst ist zwischen den Begriffen Lärm und Erschütterung zu unterscheiden. Im Sinne des Immissionsschutzes an Verkehrswegen, hier Schienen, ist mit Lärm im Wesentlichen der Luftschall gemeint, welcher direkt vom Emittenten (hier Straßenbahn) abgestrahlt, auf seinem Ausbreitungsweg gebeugt, reflektiert und/oder absorbiert wird und beim Empfänger einwirkt. Erschütterungen sind die im Wesentlichen über den Rad-Schiene-Kontakt in den Untergrund eingetragenen Schwingungen, welche im Boden weitergeleitet werden und am Aufenthaltsort von Menschen wahrgenommen werden können und/oder als Körperschall in Form von Luftschall von Bauteilen abgestrahlt werden.

Die Lärmbelastung entlang der Straßenbahntrasse wurde gemäß der 16. BImSchV nach dem zum Zeitpunkt der Untersuchung geltenden in Anlage 2 und mit der Schall 03 umgesetzten Berechnungsverfahren ermittelt. Die Berechnungen erfolgten daher auf Basis eines dreidimensionalen Geländemodells, in welchem die örtlichen Gegebenheiten (Geländeverlauf, Gebäude mit Höhen) und die Planung (Straßenbahnstrecke) berücksichtigt werden. Die somit ermittelten Beurteilungspegel an den Gebäudefassaden wurden mit den nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV verglichen. Im Ergebnis wurden lediglich an einem Gebäude Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV festgestellt (Unterlage 17). An diesem Gebäude werden passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Außerdem wird im Bereich des Abzweiges Turnstraße/Stadlerplatz eine Schienenschmieranlage eingebaut, welche die Kurvengeräusche noch einmal stark minimiert. Dabei handelt es sich um ein technisches Instrumentarium, was sich bereits seit Jah-

ren bewährt hat und sowohl in Chemnitz, als auch bundesweit erfolgreich eingesetzt wird. Zudem wird die Oberbauart zu weiten Teile als Querschwellengleis mit Raseneindeckung ausgeführt, was eine erhebliche Schallminderung nach sich zieht. Im Vergleich zum Bestand wird sich der Verkehrslärm deutlich im Sinne der Anwohner reduzieren.

Für die durchgeführte Prognose der zu erwartenden Erschütterungen aus dem Straßenbahnverkehr wurde ein messtechnisch unterstütztes Verfahren angewendet. Beeinträchtigungen der Bausubstanz der Gebäude sind auch bei den geringeren Abständen in der Turnstraße nicht zu befürchten. Im Hinblick auf die Belästigung der Anwohner haben die Berechnungen ergeben, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 eingehalten werden (Unterlage 17.2).

Im Sinne der Anwohner und der Leute, die unmittelbar an der Reichenhainer Straße arbeiten, sollte die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf ein tatsächlich verträgliches Maß herabgesetzt werden. Rein statistische Richtwerte würden nicht die örtlichen Gegebenheiten (Bebauungsdichte, Nutzungsart der Gebäude, Schallverstärkung durch hohe Gebäude usw.) berücksichtigen.

Der Einwand wird berücksichtigt. Die Straßenbahn wird die ortsüblichen 50 km/h des Individualverkehrs fahren.

Verkehrsberuhigung der Reichenhainer Straße

Die Reichenhainer Straße solle zwischen Lutherstraße und Wartburgstraße „verkehrsberuhigt“ werden. Wie solle das in der Praxis umgesetzt werden? In diesem Bereich seien nicht nur die Universität mit ihre Hörsälen, Instituten, Bibliothek, Wohnheim, Mensa usw. angesiedelt, sondern auch einige kleinere Geschäfte (z. B. eine Postfiliale) und Kindergärten. Studenten, Uni-Mitarbeiter, Uni-Besucher, Lieferverkehr, Kundschaft usw. müssten irgendwo fahren dürfen.

Durch das Tiefbauamt der Stadt Chemnitz wurde begleitend ein Verkehrskonzept entwickelt, dass zum Bau der Fraunhofer Straße bis zur Werner-Seelenbinder-Straße mit weiteren verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen eine weitreichende Verkehrsberuhigung entlang der Reichenhainer Straße möglich macht. Dieses Verkehrskonzept ist in der PF-Unterlage unter Punkt 4.1.2, vorgesehene Verkehrsqualität, erläutert.

Die Reichenhainer Straße wird gegenwärtig nicht nur vom Anliegerverkehr, sondern auch maßgeblich vom Durchgangsverkehr genutzt. Nach Fertigstellung der Fraunhoferstraße wird diese den Durchgangsverkehr der Reichenhainer Straße aufnehmen. Um die Befahrung der Reichenhainer Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen, wird der Stadlerplatz in eine Mischverkehrszone umgestaltet und die Zufahrt auf die Platzfläche für den MIV aus Richtung Südbahnhof und in Höhe Lutherstraße unterbunden. Der Stadlerplatz ist für Anlieger dann nur noch über die Turnstraße und die Stadlerstraße erreichbar. Die Reichenhainer Straße bleibt für den Quell- und Zielverkehr selbstverständlich ohne Einschränkungen befahrbar und ist trassierungsmäßig auch dafür planerisch ausgelegt.

Ein Ausweichen auf die derzeit vorhandenen Nebenstraßen sei kaum möglich. Selbst, wenn die Fraunhoferstraße (wie oben angeführt) tatsächlich vor Baubeginn des Chemnitzer Modells fertig gestellt werden würde, verbleibe ein immenses Fahrzeugaufkommen auf der Reichenhainer Straße.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Mittels einer Verkehrsprognoseberechnung durch eine anerkannte Methode (VISUM) wurden eben jene zu erwartende Verkehrsstärken

für das Gebiet und seine Straßen ermittelt, so dass es zu einer deutlichen Reduzierung des MIV kommen wird. Dieses Verkehrskonzept ist in der Planfeststellungsunterlage 1 unter Punkt 4.1.2 vorgesehene Verkehrsqualität, erläutert.

Ein Ausweichen auf die Nebenstraßen wird für den Anliegerverkehr der Reichenhainer Straße nicht erfolgen, die Trassierung der Verkehrsflächen ist für den Quell- und Zielverkehr ausgelegt.

Auch die tatsächliche Umsetzung im Sinne einer rechtlichen Durchsetzbarkeit sei fraglich. Wie solle ein Anlieger (i. S. e. Besucher der o. g. Einrichtungen) bzw. Lieferant dem Ordnungsamt beweisen, dass er als solcher die Reichenhainer Straße nutze? Und wie solle umgekehrt nachgewiesen werden, dass jemand diese Straße unberechtigt nutzt?

Rechtlich bleibt es bei dem Recht auf Gemeingebrauch der Straße, § 14 SächsStrG, d. h. der Gebrauch der öffentlichen Straße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften gestattet. Es geht hier vielmehr um die tatsächliche Nutzung einer Straße, die durch verkehrslenkende Maßnahmen beeinflusst und gesteuert werden kann.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schrittgeschwindigkeit allein in Höhe Mensa/Hörsaalzentrum werde nicht den verkehrsberuhigenden Effekt für die gesamte Reichenhainer Straße entfalten. Wenn, dann sollte vom Hörsaalzentrum bis zum Stadlerplatz eine Begrenzung auf Schrittgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen umgesetzt werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Verkehrsberuhigung der Reichenhainer Straße wird vor allem aus der Unterbrechung der Durchfahrtsmöglichkeit am Stadlerplatz und der Umlegung des Durchgangsverkehres auf die Fraunhoferstraße erreicht.

Radweg

Ein Radweg sei auf der Reichenhainer Straße unabdingbar und müsse unbedingt erhalten bleiben. Dies betreffe die gesamte Strecke von Bernsbachplatz (derzeit leider erst nach dem Südbahnhof umgesetzt) bis mindestens zum Sportforum.

Die Strecke werde intensiv von Radfahrern genutzt. Stadtauswärts steige die Straße allmählich an, dadurch werde jeder Radfahrer mit der Zeit langsamer. Ohne Radweg führe dies zwangsläufig zu riskanten Überholmanövern von Autofahrern. Selbst eine Verkehrsberuhigung im Sinne von „Anliegerverkehr“ nach bisherigem Planungsstand würde daran nichts ändern: Der Anstieg bremse jeden Radfahrer aus, der Autoverkehr dahinter „beiße ins Lenkrad“. Das gelte stadteinwärts ebenfalls, auch wenn die Radfahrer bergab etwas zügiger unterwegs seien.

Laut Planungsunterlagen sollten die Richtungsfahrbahnen jeweils breit genug sein, dass Radfahrer von Pkw und Lkw problemlos überholt werden können. Sofern am Fahrbahnrand Autos parken würden, solle der Platz nur noch (gerade so!) für Radfahrer und überholende Pkw ausreichen. Auf nahezu der gesamten Strecke würden Parkflächen eingerichtet – und auch dringend benötigt! Das hieße, dass Lkw hinter den Radfahrern bleiben müssten. Das führe insbesondere stadtauswärts dazu, dass der Lkw und nachfolgender Verkehr wesentlich langsamer fahren müssten – bei entsprechend stärkerer Lärm- und Abgasbelastung des Umfeldes.

Selbst eine Verkehrsberuhigung nach bisherigem Planungsstand stelle hier keine Lösung dar.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Nach der Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Reichenhainer Straße können nach den entsprechenden Richtlinien die Fahrradfahrer ausreichend sicher und komfortabel auf der Fahrbahn geführt werden.

Die Breite der Fahrbahn je Richtung neben dem besonderen Gleiskörper setzt sich aus den Bewegungsräumen der einzelnen Verkehrsteilnehmer zusammen. Die Fahrbahn von 4,75 m beinhaltet 3,25 m Richtungsfahrbahn, 1,50 m Bewegungsraum für Fahrradfahrer. Dies entspricht der Breite eines Schutzstreifens nach RASSt06. Somit ist gewährleistet, dass Radfahrer mit ausreichendem Abstand überholt werden können. Auch kann an einem havariierenden Fahrzeug vorbei gefahren werden. Schutzstreifen können aber jederzeit von der zuständigen Verkehrsbehörde angeordnet werden.

Die geringere Geschwindigkeit des hinter einem Radfahrer verbleibenden Lkw führe keinesfalls zu stärkerer Lärm- und Abgasbelastung.

Fußgängerquerungen der Straßenbahnstrecke

Es würden laut Planungsunterlagen „Z-Überwege“ für Fußgänger auf der Reichenhainer Straße geplant. Einer sei auf Höhe der jetzigen Kreuzung Reichenhainer Straße/Dittesstraße eingetragen. Die nächsten (offiziellen) Querungsmöglichkeiten bestünden erst an den Haltestellenbereichen.

Ein „Z-Überweg“ sollte dringend noch in Höhe Reichenhainer Straße 47 eingerichtet werden. Dort befänden sich kleine Geschäfte, deren Kunden auch in stadtauswärtiger Richtung unterwegs seien und gegenüber halten/parken würden. Das betreffe auch die Uni-Bibliothek und das Wohnheim. Der Abstand zur nächsten Überquerung dank Kreuzung oder Haltestelle sei an dieser Stelle etwas zu weit entfernt. Andernfalls werde das Rasengleis dort auf Garantie vielfach „schwarz“ überquert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es ist eine Gleisquerung zwischen der Haltestelle Rosenbergstraße und der Gleisquerung zur Mensazufahrt vorgesehen. Diese Gleisquerung liegt ca. 30 m von dem Haus Nr. 47 entfernt. Insofern ist in unmittelbarer Nähe zu besagten Geschäften eine Gleisquerung vorhanden. Des Weiteren befinden sich an jeder Haltestelle zwei Zu- und Abgänge, an denen Gleise und Fahrbahn überquert werden können. Dazwischen wird in regelmäßigen Abständen eine Querung als Bahnübergang oder Z-Querung eingerichtet.

Haltestellen (allgemein)

Es seien Doppelhaltestellen als Inseln geplant. Das hohe Fahrgastaufkommen sollte berücksichtigt werden. Der Platz an den Haltestellen müsse auch zu Stoßzeiten, z. B. nach Vorlesungsende, für aussteigende Rollstuhlfahrer bzw. Kinderwagen ausreichen. Dabei genüge es gerade nicht, wenn die Haltestelleninseln wesentlich länger seien. Es gehe um eine ausreichende Breite der Inseln. Schließlich würden die Fahrgäste genau dort warten, wo die Bahn halten werde. Die geplanten 4 m seien da nicht ausreichend.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die geplanten Bahnsteigbreiten berücksichtigen das hohe Fahrgastaufkommen. Die Anlagen sind nach allen anerkannten Regeln der Technik, nach den gesetzlichen Vorgaben der BOStrab und den Bedürfnissen mobilitätseingeschränkter Menschen geplant. Der betreibende Straßenbahnbetrieb sowie die Vertreter der Behindertenverbände sind in die Planungen ebenfalls einbezogen worden. Die Länge der Haltestellen resultiert aus den unterschiedlichen Einstieghöhen von City- Link und Straßenbahn und den damit verbundenen nacheinander angeordneten Haltepositionen. Die wartenden Fahrgäste verteilen sich deshalb auch

in Längsrichtung der Bahnsteige. Die Anlagen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend dimensioniert.

Warum werde im Haltestellenbereich nicht einfach die Straßenfahrbahn angehoben und der Wartebereich für Fahrgäste am Fahrbahnrand untergebracht? Die Haltestelle „Schneeberger Straße“ der Linie 6/522 sei auf diese Weise gebaut worden. Dadurch falle der Haltestellenbereich auch den anderen Fahrzeugen auf, am Fahrbahnrand wäre genug Platz für wartende Fahrgäste und eine Häuschen, aussteigende Fahrgäste hätten selbst mit Rollstuhl oder Kinderwagen eine Chance. Nebenbei wäre durch die angehobene Fahrbahn ein ebenerdiger Einstieg in die Bahn möglich. Der Bus (Ersatz- und Nachtverkehr) könne die Einrichtungen am Fahrbahnrand mit nutzen.

Mit einer verkehrsberuhigten Reichenhainer Straße bringe diese Variante wesentlich mehr Bewegungsfreiheit für die Fahrgäste. Der Straßenverkehr müsse aufmerksamer und langsamer fahren, was zur Verkehrsberuhigung beitragen könnte. Möglicherweise sei die angehobene Fahrbahn auch noch kostengünstiger zu realisieren.

Die Hinweise werden zurückgewiesen. Die Gestaltung der Haltestelle mittels angehobener Fahrbahn ist aus technischen Gründen nicht realisierbar. Bei der für den City-Link notwendigen Höhe der Bahnsteigkante von +38cm über Schienenoberkante, wäre ein Höhenausgleich über die Fahrbahn mit einer regelgerechten Querneigung nicht möglich. Außerdem führt dies zu unnötigen Konflikten zwischen Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern, die an dieser Stelle vermeidbar sind. Für den Nachtbus- und Ersatzverkehr werden Straßenrandhaltestellen gebaut.

Begrünung der Straßenbahntrasse

Die Baumallee sollte, wie geplant, weitestgehend erhalten bleiben bzw. ersetzt werden. Man möge jedoch bedenken, dass höhere Platanen die anliegenden Häuser wesentlich schattiger und damit noch unattraktiver für potenzielle Mieter machen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Eine grüne Baumallee vor den Häusern wirkt sich eher positiv auf den Wohnungsmarkt aus, als negativ.

Die Bäume sollten auch deshalb erhalten bleiben, um eine Windschneise entlang der Straße zu vermeiden. Schon jetzt wehe der Wind auf Höhe des Neuen Hörsaalgebäudes/Thüringer Weg wesentlich stärker als z. B. bei den Sportplätzen hinter der Mensa. Dieser Effekt könnte sich durch den geplanten Technopark Süd/Technologie Campus Süd mit entsprechenden Straßen und Gebäuden noch verstärken. Dem sei unter allen Umständen entgegenzuwirken!

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Baumallee wird durch Neupflanzungen ersetzt und ergänzt. Der angesprochenen „Windschneise“ wird damit entgegengewirkt.

Die Straßenbahntrasse solle laut Plan mittels Rasengleisbett begrünt werden. Im Bereich der Haltestellen sei dringend davon abzusehen. Dort würden die Gleise auf der gesamten Breite von Fußgängern überquert und es falle üblicherweise viel mehr Unrat an. Dieser Müll ließe sich aus einem Rasengleisbett nur schwer oder gar nicht mehr entfernen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Begrünung der Gleistrasse dient der Lärmreduzierung, führt zu einer geringeren Bodenversiegelung und verbessert das Mikroklima im Planungsbereich. An den Haltestellen solle damit zusätzlich ein unerlaubtes Queren des Bahnkörpers verhindert werden. Zur besseren Reinhaltung des Gleisbereiches werden die Bereiche zwischen Bahnsteigkante und äußerer Schiene asphaltiert. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde überwiegen die zu erwartenden Vorteile die der Gefahr der Vermüllung.

Gestaltung der Haltestelle „Hörsaalzentrum“

Es sei geplant, in stadtwärtiger Richtung neben der Straßenbahnhaltestelle noch zwei Busstandplätze zu errichten. Der Platz hierfür werde u. a. vom Fußweg und vom Studentenwerk (Thüringer Weg 3) in Anspruch genommen. Dadurch würden wieder Parkplätze und Bewegungsraum für Fußgänger entfallen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. An dieser Stelle befindet sich bereits jetzt eine Bushaltestelle. Im Bereich der Bushaltestelle besteht Parkverbot. Zukünftig wird ein weiterer Stellplatz für den Zwischenhalt der hier endenden Busse aus Richtung Reichenhain benötigt. Damit entfallen drei jetzt mögliche Parkplätze zwischen Thüringer Weg und Bushaltestelle. Die Verkehrsanlage wird insgesamt in Richtung Studentenwerk verbreitert. Der Gehweg wird in voller Breite neu errichtet und nicht eingeschränkt.

Die Haltestelle Hörsaalzentrum wird als Verknüpfungsstelle zwischen Bus und Bahn ausgebildet. Die vorgesehene Anzahl der Busplätze bedingen sich aus dem Nahverkehrsplan.

Es wäre wesentlich angenehmer, die Busplätze in stadtauswärtiger Richtung vor dem neuen Hörsaalgebäude zu errichten. Dieser Bereich sei noch nicht so dicht bebaut wie die andere Seite. Auf dem Mensavorplatz mit den Steinstufen würden sich wesentlich mehr Personen aufhalten als vor dem neuen Hörsaalgebäude mit den Fahrradständern und hohen Bäumen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Hier ist ebenfalls der Aufenthalt von Bussen vorgesehen.

Dann könne auch die Zufahrt zwischen Mensa und Thüringer Weg 3 erhalten bleiben. Ein großer Teil der Uni-Angehörigen nutze diese Straße als Parkplatz-Zufahrt. Werde diese Möglichkeit gestrichen, würden viele auf den (engen, in schlechtem Zustand befindlichen) Thüringer Weg ausweichen. Der Thüringer Weg dürfe nicht zur Umfahrungsmöglichkeit für die Uni-Parkplätze werden! Die Straße „Am Wartburghof“ stehe nur als Ausfahrt zur Verfügung (Einbahnstraße) und sollte es auch bleiben (Parkplätze, Fußweg, Schul-Einzugsgebiet). Die offizielle Parkplatzzufahrt unterhalb der Mensa werde allein nicht ausreichen.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Zufahrt zwischen Mensa und Thüringer Weg 3 bleibt erhalten.

Künftige ÖPNV-Erschließung von Friedhof, Sportforum und Uniteil Erfenschlager Straße

Bisher seien diese drei Ziele von der Linie 51 im 10-min-Takt bedient worden. Künftig entfallende diese Möglichkeit, die Fahrgäste sollen umsteigen und eine Modifizierung der jetzigen Linie 43 nutzen können. Diese fahre derzeit höchstens im 30-min-Takt. Wie sollen die Schüler und Besucher des Sportforums (Sport-Schule und –Internat!) rechtzeitig ihre Trainingsorte erreichen, wenn der ÖPNV künftig derart ausgedünnt werde? Alternative: private Shuttles, weniger ÖPNV-Fahrgäste, Wirtschaftsplan-Einnahmen unerreichbar.

Aktuell wird der Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz, fortgeschrieben. Bestandteil dieses Planes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die neue ÖPNV-Erschließung von Reichenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein. Es wird eine neue Linie im 30-Minuten-Takt (Takt wie im Bestand) von Reichenhain über Bernsdorf (Anschluss an die Straßenbahn Linie 2) zur Verknüpfungsstelle (Anschluss an die Straßenbahnlinie 3) am Hörsaalzentrum geben. Es besteht darüber hinaus dann die Möglichkeit, am Bahnhof Reichenhain von dieser Buslinie in die Regiotram in Richtung Zentrum und in Richtung Einsiedel/Thalheim umzusteigen. Außerdem stellt diese Linie gleichzeitig in die Gegenrichtung eine Verbindung von Reichenhain nach Altchemnitz (Altchemnitz-Center) her. Eine

zusätzliche Linie wird es entlang der Reichenhainer Straße geben, so dass die Ziele entlang der Reichenhainer Straße (Friedhof und Sportforum) dann alle 15 Minuten erreicht werden können.

Insbesondere ältere Friedhofsbesucher nutzten gern die Haltestelle oberhalb der Wartburgstraße. Dort sei der Haupteingang zum unteren Friedhofsteil. Außerdem falle es vielen leichter, bergab zu gehen. Künftig müssten sie von der Haltestelle „Hörsaalzentrum“ laufen. Diese stiegen dann sicherlich auf andere Verkehrsmittel um, d. h. weniger Fahrgäste für den ÖPNV.

Es wird am Hörsaalzentrum/Campusplatz eine Verknüpfungsstelle zwischen Straßenbahn und Bus geben, an der komfortabel umgestiegen werden kann. Von dort kann man dann über die gewohnten Linienwege den Friedhof und das Sportforum erreichen.

Durchführung der Bauarbeiten

Während der Bauarbeiten stünden keine Stellplätze auf der Reichenhainer Straße zur Verfügung. Gäbe es Ausweichmöglichkeiten? Die aktuell vorhandenen Parkplätze seien bei laufendem Universitätsbetrieb ständig belegt und würden nicht ausreichen.

Die Reichenhainer Straße wird abschnittsweise gebaut, es entfallen also immer nur ein Teil der vorhandenen Stellplätze. Ausweichmöglichkeiten gibt es nur im vorhandenen Nebenstraßennetz. Einschränkungen sind im Zuge von Straßenbaumaßnahmen generell nicht zu vermeiden und sind hinzunehmen, soweit sie nicht die Grenze des Unzumutbaren überschreiten.

Es seien Immissionsschutzmaßnahmen für die Zeit des laufenden Betriebes untersucht worden. Die Planungsunterlagen würden keinen Aufschluss darüber geben, wie Anwohner und z. B. in umliegenden Gebäuden arbeitende Personen, Kita-Kinder und Besucher des Autismus-Zentrums während der Bauarbeiten vor Lärm, Erschütterungen, Staub und Baufahrzeug-Abgasen geschützt werden sollen. Es seien deshalb dringend Immissionsschutzmaßnahmen in den Plan einzubeziehen!

Der Einsatz von lärmgeminderten Baumaschinen wird durch die Nebenbestimmungen unter A III Nr. 5 vorgeschrieben und auch bei der Ausschreibung der Bauleistungen vorgegeben, desgleichen der Einsatz von staub- und erschütterungsarmen Bautechnologien. Während der Baumaßnahmen wird die Einhaltung dieser Vorgaben ständig überwacht. Eine völlige Vermeidung aller Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme kann aber nicht gewährleistet werden.

Im Vorhabenplan der Stadt wäre von einer übergangsweise zu errichtenden Wendeschleife in Höhe der Turnstraße die Rede gewesen. Dazu sei in den Planungsunterlagen nichts zu finden gewesen. Die Einwanderin hoffe, dass diese Wendeschleife nicht umgesetzt werde. Die Straßenbahnlinie 2 führe an dieser Stelle weiter stadtauswärts, eine Wendeschleife befinde sich beim Goethe-Gymnasium. Die Kosten einer baubedingten Wendeschleife und damit verbundener Anpassung des Umfeldes könnten sicherlich vermieden werden.

In Höhe der Turnstraße ist keine Wendeschleife vorgesehen. Die Wendeanlage wird nicht in Form der üblichen Wendeschleifen angelegt, sondern als Stumpfgleis, welches mit Zweirichtungsbahnen genutzt werden kann. Im Verlauf der Baumaßnahme wird es entsprechend des baulichen Fortschrittes wechselnde End- und Wendepunkte für die Straßenbahnen geben.

Wofür solle der Sportplatz Stadlerstraße „vorübergehend in Anspruch genommen werden“ (als derartige Fläche im Plan ausgewiesen, ohne Erläuterung)?

Auf dem Sportplatz Stadlerstraße sind Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen vorgesehen.

Wartburgstraße

Die Wartburgstraße werde während der Bauarbeiten als Umleitung oder wenigstens als „Schleichweg“ für ortskundige Verkehrsteilnehmer genutzt werden. Schon jetzt herrsche auf dieser Straße dichter Verkehr. Laut Planungsunterlagen würden statt bisher 7.200 Fahrzeugen künftig sogar 7.300 Fahrzeuge prognostiziert (Erläuterungsbericht Seite 42).

Die Führung des Umleitungsverkehrs erfolgt in Abstimmung zwischen Vorhabenträger und der Straßenverkehrsbehörde. Notwendige zusätzliche Maßnahmen wie z. B. die Anordnung von Lichtsignalanlagen oder die Veränderung von Fahrbeziehungen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen werden von dieser Behörde festgelegt bzw. angeordnet und bei der Baudurchführung umgesetzt. Eine Festlegung im Planfeststellungsbeschluss ist nicht veranlasst.

Die Straße werde intensiv als Schulweg für das Goethe-Gymnasium und die Heine-Grundschule, von Uni-Angehörigen, aber auch von Friedhofsbesuchern genutzt. Es werde für die vielen Spaziergänger, Hundebesitzer, Radfahrer usw. eine sichere Verbindung zwischen dem Weg hinter den Wohnheimen und dem Friedhof benötigt. Es würden zahlreiche Parktaschen, aus denen die Straße nur schwer einsehbar ist, existieren. Radfahrer müssten die Fahrbahn (oder den Gehweg) benutzen. Lieferfahrzeuge hielten auf der Fahrbahn und würden die Sicht blockieren.

Es solle deshalb dringend vor Beginn der Bauarbeiten (Bauphase 1)

- die Geschwindigkeit auf höchstens 30 km/h begrenzt werden und
- ein Fußgängerüberweg errichtet werden in Höhe des Fußweges hinter den Wohnheimen (am Blumenladen) und auf der anderen Seite hinter dem Friedhof (am Steinmetzbetrieb), z. B. als Zebrastreifen oder Fußgängerampel.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der Wartburgstraße gibt es nach § 45 Abs. 1 und 9 StVO keine Rechtsgrundlage. Bezüglich der Geschwindigkeit gelten auch hier die allgemeinen Vorschriften der StVO (§§ 1 und 3 StVO).

Vor Baubeginn wird in Zusammenarbeit mit Verkehrsbehörde und dem Vorhabenträger ein Verkehrskonzept mit allen Bauzwischenzuständen erarbeitet. Dabei werden die Belange von Anliegern und Gewerbetreibenden etc. berücksichtigt.

Schlüsselnummer 28

Schreiben vom 21. März 2015

Die Einwanderin betreibe im Haus Turnstraße 40 eine Zahnarztpraxis. Die geplante Baumaßnahme mache den Praxisbetrieb unmöglich und gefährde ihre Existenz, wenn nicht vor Baubeginn entsprechende Maßnahmen getroffen würden. Das betreffe 1. die Parkmöglichkeiten und 2. die saubere Erreichbarkeit der Praxis. Das Hereintragen von baubedingtem Schmutz sei mit den Hygieneanforderungen einer Zahnarztpraxis nicht zu vereinbaren.

In der Turnstraße gebe es ca. 50 Parkplätze. Dafür seien keinerlei Ersatzflächen vorgesehen. Geeignet dafür wären die unbebauten Eckgrundstücke Turnstraße/Reichenhainer Straße. Vom Grundstück (Flurstück 2930) neben dem Haus Turnstraße 40 sei ein Zugang zum Haus und zur Praxis über den Hinterhof möglich. Mit der Anlage eines Parkplatzes auf diesem Grundstück wären sowohl die Erreichbarkeit der Praxis als auch ein sauberer Zugang gewährleistet.

Ausweislich der Planunterlage 10.2 ist die Einwenderin keine Eigentümerin eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betroffenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 an ihren Praxisräumen nicht festgestellt werden.

Die Forderung wird berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin zugesichert, vor Beginn der Baumaßnahme auf dem Flurstück 2930 mindestens fünf Parkplätze für das Haus Turnstraße 40 durch Planierung der Fläche zu schaffen. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung unter A III 9.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Forderung wird somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in gebotennem Umfang berücksichtigt.

Der (Straßen-)Anlieger hat grundsätzlich Belastungen aufgrund von Bauarbeiten und Änderungen der Straße bzw. des Verkehrsweges entschädigungslos hinzunehmen, soweit sich diese im Bereich des Zumutbaren bewegen. Die Einwenderin trägt keine Tatsachen vor, die Anlass zu der Vermutung ergeben, dass die Belastung durch baubedingten Schmutz die Grenze des Zumutbaren überschreiten wird; für die Planfeststellungsbehörde sind solche auch nicht erkennbar. Insoweit ist davon auszugehen, dass die hygienische Situation sowie die Auswirkungen durch sonstige Immissionen in der Zahnarztpraxis im Rahmen des Üblichen bleiben werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C V 4 verwiesen. Demnach werden sämtliche gesetzlich normierten Zumutbarkeitsschwellen in Form von Grenzwerten für Immissionen eingehalten.

Im Erörterungstermin wurden durch die Einwenderin noch Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung und der Erschütterungsbelastung vorgebracht.

Die schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 17.1) hat für die Maßnahme erbracht, dass lediglich an dem Wohngebäude Turnstraße 37 mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist; insoweit sind die gesetzlichen Vorgaben am Haus Turnstraße 40 eingehalten. Entsprechend der Erschütterungsprognose vom 29. September 2014 werden unter Berücksichtigung der empfohlenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in der Turnstraße keine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 festgestellt. Der Vorhabenträger sieht in der Turnstraße demgegenüber eine Geschwindigkeit von nur 30 km/h vor.

Im Übrigen ist dieses Vorbringen gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG verspätet vorgebracht und damit ausgeschlossen, da das Ende der Einwendungsfrist der 7. April 2015 war.

Schlüsselnummer 29

Schreiben vom 21. März 2015

Die Einwender hätten als Eigentümer das Haus Turnstraße 40 nach der Wende aufwendig renoviert. Die Finanzierungskosten müssten über die Miete abgedeckt werden. Sie würden die Räume im Haus als Wohnungen und als Gewerberäume vermieten. Im Haus befänden sich eine Zahnarztpraxis und ein Ladengeschäft.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ausweislich der Planunterlage 10.2 sind die Einwender keine Eigentümer eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betroffenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 an dem genannten Anwesen nicht festgestellt werden.

Da für die über 50 Parkplätze in der Turnstraße keinerlei Ersatzflächen vorgesehen seien, sinke damit die Vermietbarkeit der Wohnungen drastisch und die Existenz der Zahnarztpraxis und des Ladengeschäftes seien akut gefährdet. Durch Ausfall von Mieteinnahmen kämen

auch auf die Einwender erhebliche finanzielle Belastungen zu. Die Einwender würden deshalb den Vorhabenträger auffordern, entsprechende Parkplätze vor Beginn der Bauarbeiten an der Straßenbahntrasse zu schaffen.

Die Forderung wird berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat im Erörterungstermin zugesichert, vor Beginn der Baumaßnahme auf dem Flurstück 2930 fünf Parkplätze für das Haus der Einwender durch Planierung der Fläche zu schaffen. Ergänzend wird auf die Nebenbestimmung unter A III 9.2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Forderung wird somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in gebotennem Umfang berücksichtigt.

Schlüsselnummer 30

Schreiben vom 30. März 2015

Die Einwendungen des Einwenders betreffen die zukünftige Anbindung der Wohngebiete in Reichenhain (Reichenhainer Mühlberg und entlang der Gornauer Straße) nach Wegfall der direkten Nahverkehrsanbindung durch die Linie 51.

Im Textteil werde lediglich auf eine „Fortschreibung des ZVMS für den Teilraum Chemnitz über ein neues Bedienkonzept“ verwiesen. Weitere Erläuterungen, wie die Nahverkehrsanbindung nach Wegfall der Linie 51 erfolgen sollte, könnten den Erläuterungen nicht entnommen werden.

Der Einwender sei der Auffassung, dass insbesondere mit dem Hintergrund eines jahrelangen Kampfes zur Anbindung des Wohngebietes Reichenhainer Mühlberg an den Nahverkehr es dringend erforderlich sei, detailliert die neue Nahverkehrsführung zur Anbindung des Bereiches Reichenhain im Planfeststellungsverfahren darzulegen, zu diskutieren und damit auch festzuschreiben.

Der Hinweis zu einem neuen Bedienkonzept ohne klare Aussagen sei unzureichend und berge die Gefahr, dass eine Regelung ausbleibe und die Anwohner der genannten Gebiete zukünftig nicht mehr an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. In Folge der Planung und Realisierung des vorliegenden Vorhabens wird die bisherige Buslinie 51 entfallen. Die Stadt Chemnitz als zuständiger Aufgabenträger für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz wird in Verbindung mit der CVAG damit fehlende Verkehrsleistungen mit einem entsprechenden Nahverkehrsplan ersetzen. Der aktuell bestehende Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz, wird dementsprechend fortgeschrieben. Bestandteil dieses Planes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die neue ÖPNV-Erschließung von Reichenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein. Es wird eine neue Linie, wie bisher, im 30-Minuten-Takt von Reichenhain über Bernsdorf mit Anschluss an die Straßenbahnlinie 2 zur Verknüpfungsstelle am Hörsaalzentrum geben. Diese stellt gleichzeitig in die Gegenrichtung eine Verbindung von Reichenhain nach Altchemnitz (Altchemnitz-Center) her. Eine weitere zusätzliche Linie wird es entlang der Reichenhainer Straße geben, so dass die Ziele entlang der Reichenhainer Straße (Friedhof und Sportforum) dann alle 15 Minuten erreicht werden können.

In Richtung Innenstadt kann man von der Endstelle Reichenhain dann also mit einmal Umsteigen zwischen verschiedenen Wegen wählen, wobei der Weg über Bernsdorf der Schnellere sein wird. Hier ist man zukünftig ca. 14 Minuten plus 3 Minuten Umstieg (Summe: 17 Minuten) unterwegs. Derzeit benötigt man 21 Minuten mit der Buslinie 51. Auf dem oben beschriebenen Linienweg wird dann auch die Haltestelle Reichenhainer Mühlberg angefahren.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Grundlage für die Festsetzung einer neuen Nahverkehrsführung im Planfeststellungsbeschluss. Das hier planfestzustellende Vorhaben hat zur Folge, dass der für den ÖPNV zuständige Aufgabenträger die weitere Linienplanung des Nahverkehrs dieser neuen Planung anpassen muss. Geeignetes und vom Gesetz her vorgesehene Instrument dazu ist der Nahverkehrsplan. Dieser Aufgabe kommt der Aufgabenträger wie bereits ausgeführt auch nach.

Schlüsselnummer 31

Schreiben vom 2. März 2015

Der Einwender mache auf folgende Druckfehler aufmerksam:

- Unterlage 1, Seite 7,1.2: „... als auch *durch* die Zweisystemfahrzeuge der VMS (City-Link) befahren.“ Der Fahrzeugname tauche auch mehrmals in verschiedenen Schreibweisen (groß/klein) mit Bindestrich im Dokument auf.
- Unterlage 1, Seite 33, 3.2.6.3: „ ... aufgrund der 55 cm über Schienenoberkante liegenden ...“
- Unterlage 1, Seite 35, 3.4.1: „ ... fahrenden Buslinien 51 und N14 an die Straßenbahnstrecke ...“
- Unterlage 1, Seite 36, 3.4.1: „ ... wird mit der V4 ein zusätzlicher ...“
- Unterlage 1, Seite 40, 4.1.1: „... zusätzlich mit *zwei* Dieselmotoren ausgerüstet.“
- Unterlage 1, Seite 42, 4.1.2: Bei der Tabelle „Verkehrskonzept“ gehöre die Spalte „Höhe Mensa“ auch mit zur obersten Zeile „Reichenhainer Straße“. Die Trennlinie in der ersten Zeile zwischen dritter und vierter Spalte müsse entfallen.

Die Hinweise werden nach entsprechender Zusicherung des Vorhabenträgers berücksichtigt und in den Unterlagen der künftigen Planungsphasen korrigiert.

Wohin solle der Wasserlauf (südlich der Planstraße B) jenseits der Fraunhoferstraße führen? Er führe bei nasser Witterung bereits jetzt (südlich des Geh- und Radweges) beträchtliche Wassermengen.

Südlich der Planstraße B wird eine Entwässerungsmulde angelegt, die das von der vorhandenen Grünfläche zufließende Wasser aufnimmt. In der Mulde werden Ablaufschächte angeordnet, über die das Wasser in die Entwässerungskanäle der Planstraße B und der Fraunhofer Str. geleitet wird. Da es sich um Teile der Grünfläche handelt, die derzeit in den Gräben am Geh-/Radweg entwässert, wird dieser zukünftig deutlich weniger Wasser führen.

Schlüsselnummer 32

Schreiben vom 18. März 2015

Folgende Einwendungen zum Vorhaben wolle der Einwender geltend machen:

Es werde Einspruch gegen den Wegfall der Zufahrt für den Betrieb des Studentenwohnheims Reichenhainer Straße 37 durch die geplante Maßnahme erhoben, da sie zwingend erforderlich sei.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger berücksichtigt. Nach einer Vorortbegehung mit dem Vorhabenträger und Vertretern des

Studentenwerkes wurde bereits gemeinsam festgelegt, dass die zukünftige Zufahrt über die Rosenbergstraße und die bereits vorhandene Feuerwehrezufahrt erfolgt. In diesem Zusammenhang wird durch den Vorhabenträger zur Gewährleistung der Schleppkurven für kleine Lkw die Zufahrt um ca. 2 m verbreitert und der vorhandene Zaun eingekürzt. Des Weiteren wird ein Beleuchtungsmast versetzt werden.

Der Maßnahme zum Rückbau von Parkplätzen auf dem derzeitigen Parkplatz des Studentenwerkes könne ohne adäquaten Ersatz nicht zugestimmt werden. Das Grundstück befindet sich im Erbbaurecht des Studentenwerkes. Der Parkplatz sei 2008 aus Eigenmitteln des Studentenwerkes errichtet worden und sei erst zu einem kleinen Teil abgeschrieben. Aufgrund der Parkplatzsituation im Umfeld seien die errichteten Parkflächen für Mitarbeiter und Besucher des Studentenwerkes zwingend erforderlich.

Der Forderung wird in folgendem Umfang entsprochen: Der Vorhabenträger bestätigt, dass vier Parkplätze entfallen werden; er hat verbindlich zugesichert (vgl. die Regelung A V), dass drei Parkplätze wieder entstehen werden. Ob ein vierter Parkplatz angeordnet werden kann, kann in der gegenwärtigen Planungsphase nicht geklärt werden. Der Vorhabenträger hat zugesichert, die Schaffung eines vierten Parkplatzes in der Ausführungsplanung zu prüfen und die Einwanderin entsprechend zu informieren.

Den Maßnahmen könne weiterhin nur zugestimmt werden, sofern sichergestellt sei, dass der langfristige Unterhalt der Treppe und der Stützmauer durch die Stadt Chemnitz gewährleistet werde.

Der Forderung wird entsprochen. Als Verbandsmitglied des Vorhabenträgers hat die Stadt Chemnitz im Erörterungstermin zugesichert, dass der Unterhalt von Treppe und Stützwand durch die Stadt Chemnitz gewährleistet wird.

Schlüsselnummer 33

Schreiben vom 19. März 2015

Im Jahre 1998 sei die Einwanderin, den Versprechungen (B-Plan) der Stadt Chemnitz vertrauend, in das Wohngebiet „Wohnpark Reichenhain“ gezogen. Zugesagt (laut B-Plan und zahlreichen Zeitungsartikeln zufolge) waren eine funktionierende Infrastruktur mit Einkaufsmöglichkeit und verkehrstechnisch „guter Anbindung“, denn das Wohngebiet sei schwerpunktmäßig konzipiert für Familien mit mehreren Kindern und für schwerbehinderte Menschen. Jahre später sei nur im Rahmen einer großen Bürgerinitiative erreicht worden, dass wenigstens eine Buslinie das Wohngebiet tangiere. Dieser Zustand sei für die Einwohner nicht optimal!

Jetzt habe die Stadt Chemnitz im Zuge eines EU-Fördermittelprogramms zum „Ausbau des städtischen Verkehrsmanagementsystems mit dem Schwerpunkt des öffentlichen Personennahverkehrs“ beschlossen, diese hart erkämpfte Buslinie 51 im Rahmen der o. g. Baumaßnahme/Fördermittelausschüttung paradoxerweise einzustellen – zugunsten einer extra zu errichtenden Straßenbahnlinie (für junge dynamische Studenten mit Wohndauer von maximal vier Jahren). Diese Straßenbahn solle zunächst bis zum Campus ausgebaut werden, weil wohl die Fördermittel bis dahin reichten. Die Sinnhaftigkeit dieser Baumaßnahme werde selbst im Baudezernat nicht gesehen – „geschenktes Geld“ müsse wohl vertan werden. Als Einwohner und Steuerzahler von Chemnitz rege die Einwanderin an, Steuermittel wenigstens so sinnvoll zu verwenden, dass breite Einwohnergruppen von einer solchen Millioneninvestition partizipieren könnten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Zurzeit wird der Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz fortgeschrieben. Bestandteil dieses Planes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die neue ÖPNV-Erschließung von Rei-

chenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein. Es wird eine neue Linie im gleichen 30-Minuten-Takt von Reichenhain über Bernsdorf (Anschluss an die Straßenbahnlinie 2) zur Verknüpfungsstelle (Anschluss an die Straßenbahnlinie 3) am Hörsaalzentrum geben. Es besteht darüber hinaus dann die Möglichkeit, am Bahnhof Reichenhain von dieser Buslinie in die Regiotram in Richtung Zentrum und in Richtung Einsiedel/Thalheim umzusteigen. Außerdem stellt dann diese Linie gleichzeitig in die Gegenrichtung eine Verbindung von Reichenhain nach Altchemnitz (Altchemnitz-Center) her. Eine zusätzliche Linie wird es entlang der Reichenhainer Straße geben, so dass die Ziele entlang der Reichenhainer Straße (Friedhof und Sportforum) dann alle 15 Minuten erreicht werden können. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit die bisherige Buslinie 51 in ausreichender Weise ersetzt. Zur Sinnhaftigkeit des Vorhabens siehe die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C II dieses Beschlusses.

Der Campus der Technischen Universität befindet sich ca. 2,5 km vom Stadtzentrum, insoweit werde wohl die neue Straßenbahnlinie 3 vorerst als kürzeste Stadtbahnlinie in der Bundesrepublik Deutschland in die Geschichte eingehen – Schlagzeilen a la Stuttgart oder Berlin machen – wenn nicht wenigstens auch die Belange der Einwohner von Chemnitz, also nicht nur der Studenten, - hier insbesondere der OT Reichenhain und Erfenschlag – optimale Berücksichtigung finden würden. Dies umso mehr, da der Bau einer Straßenbahnlinie sicher Bestandteil der geförderten „Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs“ sei.

Als Einwohner von Chemnitz, OT Reichenhain, möchte die Einwanderin daher an die Einsicht und die Vernunft von „Planern“ und „Genehmigern“ appellieren, hier klare Aussagen zum Nutzen der Straßenbahnlinie in jetziger (Plan)Prägung zu machen sowie klare Aussagen zur Alternativlösung bei Wegfall der durchgängigen Buslinie unter Beachtung des Zweckes des Förderprogrammes. Dieses wolle und dürfe sicher keinen Rückschritt in schlechte Verkehrsanbindungen finanzieren – bloß weil die Stadt Chemnitz, jetzt den Gleichbehandlungsgrundsatz in puncto Verkehrsanbindung (jetzt Einordnung in eine Kategorie 4) bemühe. Schlechte Verkehrsanbindungen in andere Wohngebiete dürften nicht zum Maßstab gemacht werden, um bestehende gute Lösungen zu verschlechtern – Hauptsache alle seien dann gleich schlecht dran! Diese Argumentation sei für die Einwanderin unverständlich und für eine „Stadt der Moderne“ geradezu beschämend!

Die Einwände werden zurückgewiesen. Wie schon oben beschrieben wird zurzeit der Nahverkehrsplan des ZVMS, Teilraum Chemnitz fortgeschrieben. Bestandteil dieses Planes, der Grundlage für den ÖPNV in der Stadt Chemnitz ist, wird die neue ÖPNV-Erschließung von Reichenhain, Erfenschlag, Einsiedel, Berbisdorf, Altchemnitz sein. Es wird eine neue Linie im gleichen 30-Minuten-Takt von Reichenhain über Bernsdorf (Anschluss an die Straßenbahnlinie 2) zur Verknüpfungsstelle (Anschluss an die Straßenbahnlinie 3) am Hörsaalzentrum geben. Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, am Bahnhof Reichenhain von dieser Buslinie in die Regiotram in Richtung Zentrum und in Richtung Einsiedel/Thalheim umzusteigen. Außerdem stellt diese Linie gleichzeitig in die Gegenrichtung eine Verbindung von Reichenhain nach Altchemnitz (Altchemnitz-Center) her. Eine zusätzliche Linie wird es entlang der Reichenhainer Straße geben, so dass die Ziele entlang der Reichenhainer Straße (Friedhof und Sportforum) dann alle 15 Minuten erreicht werden können.

Richtung Innenstadt kann man von der Endstelle Reichenhain dann mit einmal Umsteigen zwischen verschiedenen Wegen wählen, wobei der Weg über Bernsdorf der Schnellste sein wird. Hier ist man zukünftig in ca. 14 Minuten plus 3 Minuten Umstieg (Summe: 17 Minuten) unterwegs. Derzeit beträgt die Fahrzeit mit der Buslinie 51 ca. 21 Minuten. Auf dem oben beschriebenen Linienweg wird auch die Haltestelle Reichenhainer Mühlberg angefahren.

Es liegt zurzeit auch ein Entwurf des Liniennetzes vor. Dieser Entwurf wurde in drei öffentlichen Bürgerveranstaltungen am 6., 13. und 27. November 2014 vorgestellt und diskutiert.

Auf den Bürgerveranstaltungen im November 2014 wurde ebenfalls das für Chemnitz neue Planungsinstrument "Bedienstandards" vorgestellt. Dieses dient dazu, gleich strukturierte Stadtgebiete auch gleichwertig mit ÖPNV-Leistungen zu versorgen. Die Bedienstandards sehen den dichter besiedelten Bereich von Reichenhain in der gleichen Kategorie (3) wie Grüna, Einsiedel und Adelsberg, den weniger dicht besiedelten Bereich Gornauer Straße und Richterweg in der gleichen Kategorie (4) wie Kleinolbersdorf-Altenhain, Euba, Röhrsdorf und Wittgensdorf. Für beide Kategorien ist ein einmaliger Umstieg in Richtung Stadtzentrum und zu Einkaufsmöglichkeiten zulässig.

Wollte man für Reichenhain eine Direktverbindung in das Stadtzentrum weiter beibehalten, hätten auch alle Stadtteile der gleichen Kategorie das Recht auf eine Direktverbindung, was aus Sicht der Stadt Chemnitz nicht finanzierbar ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verfolgen die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs bei der Verkehrsplanung eine Gleichbehandlung der Verkehrsanbindungen, ohne dass erkennbare Rechte der Bewohner verletzt werden. Zur Planrechtfertigung des Vorhabens siehe auch die Ausführungen unter Punkt C II dieses Beschlusses.

Die Strategiekommission für den Sächsischen öffentlichen Nahverkehr hätte am 11. März 2015 verlautbart, dass auch „Mobilität Grundvoraussetzung für die Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben sei“! Diese Mobilität werde den Chemnitzer Einwohnern in vielerlei Hinsicht bisher nicht ermöglicht.

Es gebe keinen Anschluss an das ICE-Netz, eine Bahn-Direktverbindung in die Hauptstadt gebe es ebenfalls nicht. So gewinne man als Chemnitzer langsam den Eindruck, dass in Chemnitz Mobilität anders verstanden werde als anderswo. Und nun sollen zu diesen unakzeptablen Einschränkungen weitere, selbst zu verantwortende Rückwärtsentwicklungen steuerfinanziert hingenommen werden. Eine Perspektive in Richtung Teilhabe an mehr Mobilität sei mit der bestehenden Verkehrsplanung für die Einwohner von Reichenhain daher nicht erkennbar.

Die Einwanderin bitte darum, die Einwendungen der Bürger von Reichenhain zu prüfen und nochmals zu überdenken, wie dem „Ausbau des städtischen Verkehrsmanagementsystems“ besser und optimal Rechnung getragen werden könne.

- z. B. durch eine Weiterführung bis zum „Kreisel“ Reichenhainer Straße/Erfenschlager Straße, durch Anbindung der Wohngebiete Reichenhain und Erfenschlag und
- der Einbindung des „Sportforum“, einer bedeutenden und wichtigen Chemnitzer Sportanlage mit langer Tradition.
- Alternativ sollte wenigstens der jetzige Standard einer durchgehenden Buslinie ins Stadtzentrum beibehalten werden, da in Reichenhain in den vergangenen Jahren nicht einmal eine Einkaufsmöglichkeit geschaffen wurde.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die Herstellung von Mobilität als „Grundvoraussetzung für die Teilhabe am wirtschaftlichen und sozialen Leben“, die allen Ansprüchen und Wünschen gerecht wird, ist u. a. Gegenstand der verfahrensgegenständlichen Maßnahme. Wie sich aus den bisherigen Ausführungen aber ergibt, be-

mühen sich die Aufgabenträger in und um der Stadt Chemnitz um einen effektiven, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Öffentlichen Personennahverkehr. Verstöße gegen bestehendes Recht sind dabei aber nicht ersichtlich. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dient aber gerade dieses vorliegende Vorhaben dazu, ein solches Verkehrssystem zu verwirklichen und zu optimieren. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C II dieses Beschlusses.

Die Anbindung der Stadt Chemnitz an das überregionale Eisenbahnnetz ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Zur Einbindung Reichenhains und des „Sportforums“ sei auch auf die obigen Ausführungen zu dieser Einwendung verwiesen.

Die bisher einzusehenden Planungsunterlagen würden keine eindeutige Verkehrslösung ab Fertigstellung der ersten Baustufe „Campus“ enthalten. Auch insoweit seien die Einwendungen zu berücksichtigen und Ergänzungen vorzunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die eingereichten Planungsunterlagen enthalten für alle Verkehrsarten eine funktionierende Verkehrslösung. Die Lösungen für MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für diesen Teilabschnitt ausführlich und ausreichend im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) beschrieben und in den Lageplänen (Planunterlage 5) dargestellt.

Schlüsselnummer 34

Schreiben vom 31. März 2015

Nach Studium der „Vorzugsvariante“ sei folgender Einwand gestattet: Die Einwenderin vermissen die bisherige Bus-Linie 52. Als langjähriger Kunde der CVAG wäre sie mit der aktuellen Linienführung sehr zufrieden gewesen. Sie benutze sehr oft die Haltestelle „Max-Türpe-Str.“ (Markersdorfer Str.) und mit ihr viele andere, meist ältere Anwohner, die nächste Tram-Haltestelle „Morgenleite“ der Linie 4 und 5 per Fuß sei viel zu beschwerlich. Für die „älteren Semester“ bedeute der Bus 52 das Tor zur Welt!

Aufgrund der neuen Straßenbahnlinie 3 auf der geplanten Trasse muss auch das Busnetz im Bereich Bernsdorf und Reichenhain neu geordnet werden. Durch den mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie wirksam werdenden Nahverkehrsplan wird die heutige Buslinie 52 wegfallen. Dafür wird eine neue Linie 53 installiert; diese wird von der Universität über Bernsdorf, Reichenhain und Altchemnitz zur Chemnitzer Straße verkehren. Diese neue Linie 53 wird das Gebiet Markersdorfer Straße und Vita-Center dabei künftig erschließen. Zudem wird dieses Gebiet direkt über die Linie 53 mit dem Wohngebiet auf der anderen Seite des Südrings zwischen Stollberger Straße und Helbersdorfer Straße verbunden werden. Des Weiteren werden umsteigefreie Verbindungen zum Alt-Chemnitz-Center und Übergänge zu den Straßenbahnlinien 4, 5, 522, 2 und zur künftigen Linie 3 hergestellt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit dem Anliegen der Einwenderin Genüge getan.

Schlüsselnummer 35

Schreiben vom 30. März 2015

Der Einwender sei Miteigentümer des Mietwohngrundstücks in Chemnitz, Reichenhainer Straße 24. Die Immobilie diene der Vermietung und werde als eigene Wohnung sowie für freiberufliche Zwecke eines Steuerberatungsbüros genutzt. Durch die Infrastrukturmaßnahme seien die Belange des Einwenders betroffen.

Ausweislich der Planunterlage 10.2 ist der Einwender kein Eigentümer eines durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Grundstücks. Auch eine mittelbare Betrof-

fenheit konnte anhand der Unterlagen 7 und 17 an dem Bezug genommenen Gebäude nicht festgestellt werden.

Ursache für die Betroffenheit sei eine unzutreffende rechtliche Vorgehensweise durch die Stadt Chemnitz und den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS). Die bürgerlichen Einwendungsmöglichkeiten und angemessenen Beteiligungen in Vorverfahren seien nicht gewährleistet gewesen. Der Einwander sei in seinen Grundrechten als Bürger verletzt, da gesetzliche Beteiligungsverfahren die zwingend vorgesehen seien nicht durchgeführt wurden seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es fanden Bürgerbeteiligungen in ausreichendem Umfang und über die gesetzlich vorgesehene Beteiligung im Planfeststellungsverfahren hinaus gehend statt. Es wurden mehrfach öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen (11. Mai 2011 Mensa der TU Chemnitz; 20. März 2013 und 12. November 2014 Hörsaalgebäude der TU Chemnitz; eine weitere Veranstaltung am 28. Mai 2015) durchgeführt. Diese Veranstaltungen entsprechen im Übrigen der in § 25 Abs. 3 VwVfG vorgesehenen frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Demnach wird bei Vorhaben, die nicht nur unwesentliche Auswirkungen auf die Belange einer größeren Zahl von Dritten haben können, die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet. Der betroffenen Öffentlichkeit wurde damit in gesetzlich vorgeschriebener Weise Gelegenheit zur Äußerung und zur Erörterung gegeben. Inwieweit der Einwander in seinen Grundrechten verletzt sein soll, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht.

Im Übrigen ist die Beteiligung der Bürger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens nicht Gegenstand der Planfeststellung. Das gesetzlich vorgeschriebene Auslegungs- und Anhörungsverfahren sowie der Erörterungstermin sind ordnungsgemäß durchgeführt worden. Der Einwander hatte Gelegenheit Einwendungen einzureichen, die im Erörterungstermin mit ihm auch erörtert wurden.

Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) für das Stadtgebiet nach § 3 ÖPNVG sei die Stadt Chemnitz. Damit sei die Stadt Chemnitz auch zuständig für den Straßenbahnverkehr nach den Regelungen der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab). Als Aufgabenträger habe sie den Bedarf und den Umfang der Erfordernisse im ÖPNV selbst zu regeln. Grundsätzlich könne sie diese freiwillige kommunale Aufgabe nach dem sächsischen Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) auch an eine andere Kommunen, einen kommunalen Zusammenschluss oder Zweckverband übertragen. Von einer solchen Übertragung habe die Stadt Chemnitz keinen Gebrauch gemacht. Sie würde ihren öffentlichen Nahverkehr vielmehr durch Festlegung im Nahverkehrsplan (NVP) und durch vertragliche Betrauung der Chemnitzer Verkehrs AG (CVAG) regeln.

Den Aussagen wird weitgehend zugestimmt. Der ZVMS ist für die Erstellung, den Beschluss und die Fortschreibung des für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau maßgeblichen Nahverkehrsplans zuständig (vgl. § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den ÖPNV; § 4 Abs. 1 ÖPNVG).

Für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau existiert ein gültiger Nahverkehrsplan gemäß Beschluss der Verbandsversammlung des ZVMS vom 26. November 2010. Dieser wurde mit Schreiben der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Chemnitz vom 18. April 2011 bestätigt

Die Straßenbahntrasse wäre zu keinem Zeitpunkt Gegenstand eines Nahverkehrsplanes gewesen. Die Erwähnung des sogenannten „Chemnitzer Modells“ biete keine hinreichende Rechtsgrundlage, da die Mindestanforderungen nach § 5 Abs. 2 ÖPNVG nicht erfüllt seien. Damit gehe auch die Auslegung des ZVMS fehl, indem er den im Nahverkehrsplan festge-

legten Verknüpfungspunkt am Bahnhof Chemnitz-Süd als Rechtfertigung für den Bau einer Straßenbahntrasse mit einer Länge von 3000 m im Bereich der Reichenhainer Straße ansehe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Der ZVMS sei unter Verletzung der sachlichen Zuständigkeit als Einreicher des Planantrages tätig. Als Träger der Maßnahme komme der ZVMS nur in Betracht, wenn in rechtlich zutreffender Weise die Aufgabenträgerschaft übertragen worden sei. Die Übertragung der Einzelaufgabe zur Errichtung von Straßenbahninfrastruktur könne mangels Festlegung im NVP nicht wirksam erfolgen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Der ZVMS sei sachlich und personell nicht in der Lage entsprechende Infrastrukturmaßnahmen auf eigene Rechnung durchzuführen. Vielmehr erledige er seine Aufgaben im nicht hoheitlichen Bereich durch das Tochterunternehmen Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS GmbH). Tatsächlich ergebe der Vertragsinhalt, dem der Stadtrat der Stadt Chemnitz mit Beschluss B-012/2014 vom 22. Januar 2014 zugestimmt hätte, dass die VMS GmbH die Errichtung vornehmen solle. Anders als der Zweckverband falle die GmbH als privatrechtliches Unternehmen nicht unter den Schutzbereich des § 8 Abs. 3b PBefG. Im Ergebnis werde der VMS GmbH ein Bauauftrag erteilt, der einer gesetzlichen Grundlage entbehre und eine unzulässige Umgehung nach § 6 PBefG darstelle.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Zudem beinhalte die Vereinbarung mit dem ZVMS eine unzulässige Drittwirkung. Weder CVAG noch VMS GmbH könnten als privatrechtliche Unternehmen aus dem Vertrag begünstigt oder verpflichtet werden. Vielmehr würden sich haftungsrechtliche und steuerrechtliche Fragen (z. B. verdeckte Gewinnausschüttung, umsatzsteuerliche Mindest-Ist Besteuerung), die ein unangemessenes Risiko für alle Beteiligten darstellen würden, ergeben. Darüber hinaus sei eine rechtlich anfechtbare Konstruktion geeignet, den Querverbund in der Stadt Chemnitz und die damit verbundenen Ausgleichsleistungen zu gefährden, wenn die Voraussetzungen nach § 8 PBefG und EU-Verordnung 1370/2007 insgesamt nicht eingehalten würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Damit werde auch die 5. Satzungsänderung des ZVMS, mit der er sich für die Errichtung von Straßenbahninfrastruktur für zuständig erklärt, dem gesetzlichen Auftrag nicht gerecht. Eine Regelung, die geeignet sei, der Stadt Chemnitz unabsehbaren Schaden zuzufügen, könne keinen Bestand haben. Es werde mit diesem Schreiben unmittelbar an die Landesdirektion der Antrag gestellt, die Genehmigung zur 5. Satzungsänderung vom 20. Mai 2014 wegen fehlender gesetzlicher Voraussetzungen zu widerrufen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der hierin enthaltene Antrag wurde mit Schreiben vom 30. Mai 2015 durch die Landesdirektion Sachsen abgewiesen. Die Prüfung dieses Beschlusses habe weder formelle noch materielle Bedenken gegen seine Rechtmäßigkeit ergeben.

Unter Berücksichtigung aller Aspekte ergebe sich, dass eine Planrechtfertigung nicht vorliege. Die Landesdirektion werde gebeten, den Planantrag zurückzuweisen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C II dieses Beschlusses.

Der Einwander weise darauf hin, dass sich aus dem Vorstehenden auch ergebe, dass die Bereitstellung von Fördermitteln erheblichen Risiken unterliege. Die Finanzierung des Projektes sei nicht gesichert, da Voraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln des Bundes nach dem GVFG die Festlegung in einem Nahverkehrsplan sei. Eine solche Festlegung liege zweifelsfrei nicht vor.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Finanzierung des Vorhabens ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, soweit sie nicht gänzlich fehlt. Die Förderung des Vorhabens ist aber im Landesinvestitionsplan des Freistaates Sachsen und im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt.

Die Finanzierung des Projektes sei nicht gesichert, da die Beteiligten Aufgabenträger von einer Förderquote mit 90 v. H. ausgingen. Die Zusage des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine entsprechende Finanzierung für eine Stufe 2 des Chemnitzer Modells sicherzustellen, könnte entgegen der Rechtslage erfolgt sein und dürfte u. U. keinen Bestand haben. Nach Tz. 5.4.2 RL-ÖPNV betrage der Fördersatz für Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben. Nur in begründeten Einzelfällen könne der Fördersatz auf bis zu 90 v. H. erhöht werden. Bereits für die Pilotstrecke Chemnitz – Stollberg habe der Sächsische Rechnungshof in seinem Prüfbericht aus dem Jahr 2001 in Tz. 2.10 Seite 157 festgestellt, dass die innerstädtische Straßenbahnlinie nicht zum „Chemnitzer Modell“ gehöre, da der innerstädtische Streckenabschnitt überwiegend von städtischen Straßenbahnen genutzt werde und damit der Höchstfördersatz unzulässig gewesen wäre. Der Bau von Straßenbahnlinien werde in der Regel nach GVFG mit maximal 75 % bezuschusst. Die Ausfinanzierung der Baumaßnahme durch eigene Mittel des ZVMS oder der Stadt Chemnitz erscheine entsprechend der Beschlusslage nicht hinreichend gesichert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Finanzierung des Vorhabens ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, soweit sie nicht gänzlich fehlt. Die Förderung des Vorhabens ist aber im Landesinvestitionsplan des Freistaates Sachsen und im GVFG-Bundesprogramm berücksichtigt.

Zudem sei die Stufe 2 des „Chemnitzer Modells“ als Teil eines Rahmenplanes mit einem Gesamtbetrag von 292,77 Mio. EUR zum GVFG Bundesprogramm – Stufe C mit einem förderfähigen Betrag in Höhe von 157,99 Mio. EUR angemeldet worden. Die im Bundesprogramm nach dem GVFG enthaltenen Aussagen seien lediglich deklaratorisch. Sie hätten keine Außenwirkung und würden keine Rechtsansprüche entfalten. Nach Erkenntnissen des Einwenders müssten darüber hinaus alle Teile eines Rahmenplanes realisiert werden um die Förderfähigkeit zu erhalten. Über die Straßenbahnstrecke hinaus sei nicht erkennbar, ob das gesamte „Chemnitzer Modell“ realisiert werden könne. Dabei sei darauf hinzuweisen, dass nach derzeitigem Kenntnisstand vertragliche Vereinbarungen mit dem zuständigen Aufgabenträger für die DB-Strecken nicht vorliegen würden und nur eine Ausschreibung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für den Eisenbahnanteil durch den ZVMS erfolgt sei. Für die Strecke von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna erteile der ZVMS lediglich allgemeine Auskünfte. Finanzielle Festlegungen seien bisher nicht erfolgt.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Zudem erscheine die Förderung der Stufe 2 des „Chemnitzer Modells“ auch im Hinblick auf § 2 Abs. 2 ÖPNVFINVO nicht gesichert. Lediglich für die Strecke von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna werde unter Verzicht auf die Prüfung der Verkehrsnachfrage eine Förderung in Aussicht gestellt. Für die Strecke von Chemnitz nach Thalheim müsste im Vorjahr demzufolge eine Verkehrsnachfrage von mindestens 300.000 Personenkilometern je Stre-

ckenkilometer nachgewiesen worden sein. Die Planunterlagen enthielten hier keine Aussage.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Für die nötigen Umbauten der Eisenbahnstrecke wird ein Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG durchgeführt. Dies ist hier nicht Gegenstand des Verfahrens.

Widersprüche würden sich auch aus den Annahmen zu den voraussichtlichen Kosten ergeben. Während im Planverfahren die Kosten laut Feststellungsbericht mit 33 Mio. EUR beziffert würden, weise der Vertrag der Stadt Chemnitz mit dem ZVMS bereits am 22. Januar 2014 Investitionskosten in Höhe von 43 Mio. EUR aus. Die Mehrkosten in Höhe von 10 Mio. EUR mit einem prozentualen Zuwachs von 30 v. H. seien zu erläutern. Möglicherweise würden sich auch Auswirkungen auf die Kostenrelationen der Trassenvarianten ergeben. Die wirtschaftlichen Abwägungen müssten gegebenenfalls abweichend berücksichtigt werden.

Die Differenz ergibt sich einerseits aus einer voraus berücksichtigten inflationsbedingten Kostensteigerung und der zahlenmäßigen Berücksichtigung von Zusammenhangsmaßnahmen von Versorgungsunternehmen.

Gleichzeitig bestünden Zweifel an der verkehrlichen Notwendigkeit einer Straßenbahntrasse über die Reichenhainer Straße. Nach Einschätzung des Einwenders sei das vorhandene Bussystem in vollem Umfang ausreichend. Das ergebe sich auch aus den Feststellungen der Stadtverwaltung im Rahmen der Evaluierung zum Nahverkehrsplan gemäß der Informationsvorlage I-021/2012 Angang 3 Seite 5 zu Anlage 2. Danach sei auf der Linie 51 über die Reichenhainer Straße durch erfolgte Verdichterfahrten eine Überfüllung der Busse nicht mehr relevant und kein Schwerpunkt zu erwarten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C II dieses Beschlusses und zu Schlüsselnummer 1.

Mit der Antwort zur Ratsanfrage RA-333/2014 Tz. 5 sehe die Stadt kein Erfordernis für Fahrten der Straßenbahnlinie 2 zum Hauptbahnhof. De facto bestünde eine Direktverbindung mit der Buslinie 51 zum Hauptbahnhof und das zur Gleichbehandlung mit anderen Stadtteilen als vertretbar erscheine. Damit dürfe die Schlussfolgerung, dass die Stadt Chemnitz selbst keinen Bedarf an einer zusätzlichen Straßenbahntrasse im Hinblick auf das Passagieraufkommen habe, zulässig sein.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Das Betriebskonzept des ZVMS sehe 130 Fahrten durch die CVAG je Tag und Richtung vor. Zusätzlich würden drei Fahrten je Richtung und Stunde durch dieselektrische Zweisystembahnen der Linien 510,520,525 vorgesehen. Da die Zweisystembahn Citylink 228 Personen befördern könnte und die Variobahn eine Transportleistung von 189 Personen erbringen könne, ergäbe sich eine Beförderungskapazität mit ca. 40.000 Personen je Tag und Richtung. Unter Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrten entspräche dies einer Beförderungskapazität von ca. 80.000 Personen je Tag. Da die Planzahlen des ZVMS einen Beförderungsbedarf von insgesamt 8.800 Personen je Tag vorsehen würden, dürfte die Beförderungskapazität völlig überdimensioniert sein. Dies gelte auch aufgrund der Prämisse, dass außerhalb der Semester und am Wochenende das Fahrgastaufkommen deutlich unter 2000 Personen je Tag liegen dürfte. Die Offenlegung der tatsächlichen Verkehrszahlen schein erforderlich.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1.

Ein Beförderungsbedarf von 8.800 Personen sei darüber hinaus nicht geeignet, die Maßnahme insgesamt als wirtschaftlich zu erachten. Regelmäßig sei bei Stadtbahnsystemen zum wirtschaftlichen Betrieb ein Beförderungsbedarf abhängig von der maximalen stündlichen Belastung von ca. 20.000 Personen je Tag und Richtung erforderlich (Quelle: Dr.-Ing E.h Harry Hodius in „Der Stadtverkehr-Ausgabe Nr. 1 -2/2014). In einem öffentlichen Vortrag zum Bau einer Campusbahn in Aachen hätten Prof. Dr. Adolf Müller-Hellmann und ASEAG Chef Michael Carmicke erläutert, dass ein Bussystem mit mehr als 30.000 Fahrgästen pro Tag und Richtung an seine Grenzen stoße. Hiervon sei der Beförderungsbedarf an der TU in Chemnitz mit insgesamt maximal geplanten 8.800 Personen je Tag weit entfernt. Herr Prof. Dr. Müller-Hellmann sei im übrigen Mitglied des Aufsichtsrates der CVAG. Da eine Bedarfsüberprüfung im Rahmen eines NVP nicht stattgefunden habe, dürften Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen dringend erforderlich werden.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1 und unter C II zur Planrechtfertigung.

Die City-Link Fahrzeuge von Vossloh-Kiepe/Vossloh-Espana seien mit einem angebotenen Stückpreis von 5,25 Mio. EUR erheblich teurer als normale Straßenbahnen. Es erscheine eine Überprüfung der standardisierten Bewertung dringend erforderlich. Dem Einwander sei bekannt, dass ein Rechtsanspruch auf Berücksichtigung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) im Planfeststellungsverfahren nicht bestünde. Es werde jedoch die Notwendigkeit gesehen, dass die Landesdirektion mangels Vorverfahrens durch einen Nahverkehrsplan und fehlender Vorlage im Stadtrat von Chemnitz die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in eigener Verantwortlichkeit prüfe, falls das Verfahren nicht bereits aus formellen Gründen zurückgewiesen werde.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Gemäß § 28 PBefG werden lediglich die Betriebsanlagen durch ein Planfeststellungsverfahren genehmigt. Die zum Betrieb notwendigen Fahrzeuge sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dessen ungeachtet erfolgte die Beschaffung der CityLink-Fahrzeuge durch den Vorhabenträger im Wettbewerb in einer öffentlichen Ausschreibung.

Die Unsicherheit in der standardisierten Bewertung ergebe sich auch aus der Tatsache, dass im Plangebiet mit insgesamt 2.613 Einwohnern zusätzlich durch Überlappung von 1.289 Einwohner mit anderem Nahverkehr ein erheblicher Einnahmezuwachs durch Anlieger nicht erwartet werden könne. Zusätzliche Einnahmen seien aufgrund der Semestertickets für Studenten auch aus dem Kreis der Studenten nicht zu erwarten. Der zu erwartende Fahrgastrückgang durch die Abbindung des Ortsteiles Reichenhain, des Friedhofs, des Sportforums, des Sportgymnasiums, der JVA Sachsen und des TU-Teiles Erfenschlager Straße seien in ausreichender Weise zu würdigen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Durch die Umsetzung des Vorhabens wird in Summe mit einer Nachfragezunahme gerechnet (Prognose der Fahrgastzahlen vom 21. September 2015). Die genannten Ziele und Stadtteile werden nicht vom Nahverkehr abgebunden. Das geplante Nahverkehrskonzept sieht mehr Direktverbindungen in andere Stadtteile und wichtige Ziele, wie Markersdorf, ACC, Vita-Center, etc. mit teilweise erheblich kürzeren Reisezeiten vor. Darüber hinaus wird der Stadtteil Bernsdorf auf Grund der Technischen Universität zu einem für junge Menschen attraktiven Stadtteil und im Gewerbegebiet Technopark ist mit einer Entwicklung von ca. 1.300 zusätzlichen Arbeitsplätzen zu rechnen.

Zu berücksichtigen sei zusätzlich, dass wesentliche Verkehrsminderungen nicht durch den Bau der Straßenbahntrasse, sondern im Bau der Verbindungsstraße zwischen Werner-

Seelenbinder-Straße und der Verlängerung der Fraunhofer Straße begründet seien. Bereits hierdurch werde der MIV stark zurückgehen, so dass die Annahmen zur Verkehrssicherheit und die ökologischen Auswirkungen in der NKU einer erweiterten Überprüfung bedürften.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Verlagerung des Durchgangsverkehres von der Reichenhainer Straße auf die Fraunhoferstraße ist nicht nur im Bau der Verlängerung bis zur Werner-Seelenbinder-Straße begründet, sondern auch durch die Umbaumaßnahmen am Stadlerplatz und in der Reichenhainer Straße, die ein Befahren der Reichenhainer Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv machen werden.

Die Wichtigkeit einer Allee im Stadtbild werde in den Planunterlagen hinreichend dargestellt und begründet. Es fehle jedoch an einer sachgerechten Abwägung zur Abholzung der bestehenden Allee, zumal sich die Stadt Chemnitz durch den Beitritt zum Planungsverband Region Chemnitz im Regionalplan mit dem zugehörigen „regionalen Fachbeitrag zum Landschaftsrahmenplan“ dem Alleenschutz verpflichtet habe und die sachgerechte Pflege und langfristigen Erhalt gewährleisten müsse (Blatt 3.2.5-5). Diese Ziele könne der ZVMS nicht eigenmächtig unterlaufen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die in der Planfeststellungsunterlage enthaltene Variantenabwägung stellt zusammenfassend alle bisher untersuchten Varianten dar. Methodik und Form des Variantenvergleiches entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden in gleicher Planungstiefe untersucht. Die Bewertung erfolgt verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform.

Im Regionalplan werden die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 Raumordnungsgesetz sowie die Grundsätze und Ziele des Landesentwicklungsplanes Sachsen auf der Grundlage einer Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft regionspezifisch räumlich und sachlich ausgeformt. Er enthält somit regionsweit bedeutsame Festlegungen als Grundsätze und Ziele der Raumordnung. Der Erhalt und Schutz vorhandener Alleen in der offenen Landschaft ist in G 3.2.14 formuliert, wonach „Baumalleen sachgerecht gepflegt und in den Grenzen der Verkehrssicherungspflicht langfristig erhalten werden.“

Im Regionalen Fachbeitrag zum Landschaftsrahmenplan ist das Kulturlandschaftselement Allee (Karte K5b-06) in der freien Landschaft dargestellt; die Allee der Reichenhainer Straße im Stadtgebiet Chemnitz ist dort nicht ausgewiesen.

Daneben sei das Habitat in der Allee offensichtlich nicht untersucht worden. Neben Platanen seien auch Linden und eine Stieleiche von einer möglichen Fällung betroffen. Vögel und Kleinlebewesen seien vorhanden. Die Umweltuntersuchung sei nicht vollständig.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insbesondere wurde die Betroffenheit der Avifauna in ausreichendem Umfang untersucht und entsprechende Schutzmaßnahmen abgeleitet (s. insbesondere 3V_{CEF} und 4V_{CEF}). Auf die Ausführungen unter C V 5.3 zum Artenschutz wird verwiesen.

Die geprüften Trassenvarianten ließen keine Abwägung erkennen, die dem Erhalt der Allee hinreichende Priorität einräumen würden. Die Variante 2 über das Sportgelände der TU und die Untervariante 4 – Trasse in Seitenlage – würden bei sachgerechter Abwägung und Planung hinreichende Möglichkeiten bieten, den Alleebestand zu erhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Trasse quer durch das TU-Gelände wurde als Variante 2 und die Untervariante 4 – Trasse in Seitenlage wurden im Variantenver-

gleich unter gleichwertiger Abwägung aller Vor- und Nachteile geprüft und bewertet. Siehe hierzu auch die Ausführungen zur Variantenprüfung unter C III dieses Beschlusses.

Der Unterzeichner sei durch die Maßnahmen auch unmittelbar betroffen.

Durch die hohe Zugfolge im Mischverkehr von Straßenbahnen und Zweisystemfahrzeugen nach dem zweigleisigen Ausbau seien gesundheitliche Schäden durch zunehmenden Lärm, Erschütterungen, Luftverunreinigungen durch Ruß und Abgase der dieselektrischen Fahrzeuge sowie Elektrosmog zu befürchten. Schienenlärm verursache anerkanntermaßen Schlafstörungen und leiste Herz-Kreislauf-Erkrankungen Vorschub. Das Recht des Einwenders auf körperliche Unversehrtheit werde unmittelbar verletzt (Art. 2 Abs. 2 GG).

Zum Erhalt der Gesundheit des Einwenders würden sowohl während der Bürotätigkeit als auch nachts die Fenster zumindest teilweise geöffnet, um eine ausreichende Sauerstoffversorgung zu gewährleisten. Ein passiver Lärmschutz wäre daher nicht ausreichend.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu den Schlüsselnummern 5 und 17.

Im Übrigen ist der Einwender ausweislich der Planunterlagen 7 und 17 nicht durch mittelbare Einwirkungen des Vorhabens betroffen, die zu seinen Gunsten

Der Trassenbau sei mit der Fällung der aufstehenden Allee auf der Reichenhainer Straße verbunden. Hierdurch werde der Freizeit-, Erholungs- und Wohnwert in unzumutbarer Weise gemindert. Der Einwender nutze die Allee vor allem für Spaziergänge. Insbesondere an Wochenenden ergebe sich kaum Verkehr, so dass auch seine Freizeitaktivitäten eingeschränkt würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Siehe hierzu die Ausführungen zu den Schlüsselnummern 5 und 17.

Eine Neupflanzung von Bäumen würde eine ökologische Wirkung erst nach ca. 15 bis 20 Jahren entfalten. Die stadtgestalterische und ökologische Wirkung ginge auf Jahre verloren. Insgesamt werde sich der Verkehrswert der Immobilie mindern. Wertbeeinflussend seien insbesondere störende Lärmemissionen, Abgasbelastungen und Erschütterungen. Dies führe zu einem niedrigeren Beleihungswert, so dass zusätzliche Sicherheiten zu stellen wären. Aufgrund der Eigentumsverletzung nach Art. 14 GG werde vom Vorhabenträger ein angemessener Ausgleich verlangt.

Im Zuge der langfristigen Bauarbeiten im Bereich der Reichenhainer Straße würden dem Unternehmen des Einwenders Umsätze entzogen. Die Einfahrt auf seinem Grundstück werde während und nach der Bauzeit durch Einengung des Wendekreises im Haltestellenbereich nicht mehr möglich sein. Die Mandanten hätten keine Parkmöglichkeit, zudem wäre die Zufahrt zum Fabrikgebäude mit Lastkraftwagen ausgeschlossen. Die Mandanten würden zu Mitbewerbern wechseln, da sie den Baustellenverkehr meiden würden. Der Einwender sei daher auch in seiner Berufsausübung und in seinen Eigentumsrechten berührt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen zu Schlüsselnummer 1 wird verwiesen.

Daneben werde der ÖPNV während der Baumaßnahme unmittelbar negativ beeinflusst. Die Pünktlichkeit auf den Linien 2 und 51 könne nicht mehr gewährleistet werden.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Die Beeinträchtigungen auf den ÖPNV werden durch den Vorhabenträger während der Bauzeit so gering wie möglich gehalten, es werden Lösungen angeboten, die auch die Pünktlichkeit der Linien weitestgehend ga-

rantieren. Während der Bauzeit und des dann umgesetzten Verkehrskonzeptes wird es für die Buslinie Baufahrpläne geben, die die Umleitungsstrecken berücksichtigen.

Die abweichenden Verkehrszahlen zwischen Feststellungsbericht und Lärmschutzgutachten sowie dem Gutachten zum Körperschall würden eine Neubewertung der Feststellung erforderlich machen. Zudem würden die Gutachten bei der Bewertung von flüsterleisen Bremsystemen ausgehen. Die Festlegung, dass altes rollendes Material wie die Tatra-Fahrzeuge der CVAG auf der Strecke nicht zugelassen werden, werde beantragt.

Der Einwand wird zum Teil zurückgewiesen, zum Teil berücksichtigt. Eine Überprüfung ergab, dass die verwendeten Verkehrszahlen zwischen Feststellungsbericht, Schalltechnischer Untersuchung und Erschütterungsgutachten nicht abweichen.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass Tatra-Fahrzeuge nicht zum Linienverkehr eingesetzt werden.

Ein Beweissicherungsverfahren auf Kosten des Aufgabenträgers sei durchzuführen und werde beantragt.

Die Forderung wird berücksichtigt. Ein Beweissicherungsverfahren wird vor Beginn der Baumaßnahme durch den Vorhabenträger durchgeführt.

Schlüsselnummer 36

Schreiben vom 19. März 2015

Der Einwander sei Testamentsvollstrecker der Erbengemeinschaft, die keine sachlichen Einwände gegen dieses Bauvorhaben hätte. Da ein wesentlicher Teil der Planungen neben der Technischen Universität aber ein teils verpachtetes Grundstück der Erbengemeinschaft betreffen, sei darauf hinzuweisen, dass die Erbengemeinschaft zwar in Verhandlungen mit dem Umlegungsausschuss seien, aber bisher keinerlei konkrete Angebote für einen Erwerb des Grundstückes seitens der Stadt Chemnitz vorliegen würden. Der Einwander sei davon informiert worden, dass vor Mai/Juni 2015 keine Möglichkeit für ein konkretes Angebot der Stadt Chemnitz bestehe.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die laufenden Verhandlungen im Rahmen des Umlegungsverfahrens zum „Technologie-Campus-Süd“ für das betreffende Grundstück werden durch die Geschäftsstelle des Umlegungsausschusses bestätigt. Im Übrigen sind die Grunderwerbsverhandlungen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Rechtzeitig vor jeglicher Bautätigkeit, zur der auch Vermessungsarbeiten etc. zählen, sei der Einwander daher schriftlich über die geplanten Maßnahmen zu informieren und seine schriftliche Genehmigung einzuholen.

Die Forderung wird nach entsprechender Zusicherung durch den Vorhabenträger in den weiteren Planungsphasen sowie der Baudurchführung beachtet.

4 Anerkannte Naturschutzverbände

Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LAG)

Schreiben vom 7. April 2015

Als LAG gemäß § 36 Abs. 3 SächsNatSchG der anerkannten Naturschutzvereinigungen und in Vertretung für:

- den BUND e.V. und
- die GRÜNE LIGA e.V.

werde nach Prüfung der Unterlagen auf Grundlage des § 36 Abs. 1 Satz 2 SächsNatSchG wie folgt Stellung genommen:

Von den in der LAG vertretenen Naturschutzvereinigungen äußerten sich der BUND LV Sachsen e.V. und die GRÜNE LIGA Sachsen e.V. zu den Planungen.

Stellungnahme im Wortlaut seitens des BUND LV Sachsen e.V.:

Der BUND Landesverband Sachsen e.V. bedanke sich für die Beteiligung durch Gewährung der Möglichkeit zur Stellungnahme im vorliegenden Verfahren.

Die Bedeutung der Deutschen Allee des Jahres 2013 auf der Reichenhainer Straße in Chemnitz für die lokale Funktion von Klima, Lärmschutz und Lebensqualität der Anwohner verlange zwingend:

a) Die Durchführung einer UVP werde von der LAG eingefordert. Die LAG halte diese UVP für rechtlich zwingend erforderlich.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Vorhaben unterfällt als Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen der Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG. Es ist daher für das Bauvorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 c) UVPG vorzunehmen. Unter C IV ist als Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls hergeleitet, dass das Vorhaben nicht der UVP-Pflicht unterliegt. Auf die dortigen Ausführungen wird ausdrücklich verwiesen.

b) Die Untersuchung einer Planungsvariante, welche die Allee erhalte, sei für den rechtmäßigen Verlauf der Feststellung einer Planung aus Sicht der LAG unbedingt erforderlich.

Die Existenz einer solchen Variante sei durch Vorschlag der Umweltverbände bekannt gemacht und durch die Stadt Chemnitz mit einer Planungsstudie und einem Gutachten untersucht worden. Diese enthalte aus heutigem Kenntnisstand sogar noch ein Optimierungspotential, nachdem vom Erhalt fast aller Bäume ausgegangen werden könne.

Das Vorhandensein dieser Studie mache aus Sicht der LAG die Einbeziehung dieser, dort Variante 5.3 genannte Planungsvariante verfahrensrechtlich zwingend notwendig. Die Existenz dieser Studie beweise ebenso die Tatsache, dass die vorgelegten Planungsvarianten im Zuge der Reichenhainer Straße in Westlage und Ostlage nicht die Möglichkeiten des geltenden Planungsrechts und auch nicht die tatsächlichen verkehrlichen Gegebenheiten ausschöpfen würden, um eine Variante mit Erhalt beider Reihen der Allee zu erzeugen.

Die Einwendung zur Weiterplanung des von den Naturschutzverbänden als Variante 5.3 eingebrachten Vorschlages, der von der Planfeststellungsbehörde unter der Bezeichnung „SE a“ näher untersucht wurde, wird zurückgewiesen. Unter C III (Ausführungen zu Linienführung und Variantenprüfung) wird die Vorzugslösung bestätigt. Eine Lösung, die

die Erhaltung der vorhandenen Bäume in der von der LAG vorgeschlagenen Form ermöglichen würde, hat die Planfeststellungsbehörde nicht derart überzeugt, dass sie der Vorhabenträger bis zur Planreife weiterplanen müsste. Insbesondere wird auf die Ausführungen unter C III 4.1 und 4.1.4 zur Variante SE a verwiesen. Dort werden die Gründe zusammengefasst, warum dem Vorhabenträger nicht die von den Naturschutzverbänden bevorzugte Lösung zur Weiterplanung aufgegeben werden muss.

1. Der Erhalt der Bäume sei nahezu vollständig möglich: Haltestellen könnten an geraden Straßenteilen angesetzt werden, wodurch keine Begradigung von Kurven mit Baumfällungen notwendig sei. Im Zuge der Haltestellen dürften Straßenbäume stehen, was die vorgelegte Planung bestätige. Anlieger an der Ostseite der Reichenhainer Straße seien lediglich drei nebeneinanderstehende Gebäude. Deren Abriss wäre aus Sicht vieler Stimmen städtebaulich verschmerzbar, da diese wie ein Relikt und als einziger Rest der Vorkriegsbebauung umherstehen würden. Eine Aufwertung zur drei- bis vierreihigen Allee würde somit über weite Strecken möglich. Eine Nutzungsänderung in den Gebäuden, aber auch eine Nachrüstung der Gebäudetechnik für den Fall der dichten Vorbeifahrt der Straßenbahn sei Stand der Technik. Beide Optionen für die Gebäude dürften nicht von Beginn an ausgeklammert werden.

Die Einwendung zu 1. wird zurückgewiesen.

Entgegen der Annahme der LAG ist für die Anordnung der Haltestellen nicht das Vorhandensein eines geraden Straßenteils entscheidend. Haltestellen müssen vielmehr in geraden Gleisabschnitten hergestellt werden. Die Haltestellen können auch nicht um die bestehenden Bäume herumgebaut werden, ohne die Bäume und deren Wurzelwerk zu beeinträchtigen.

Nicht zutreffend ist auch die Annahme, dass lediglich drei nebeneinander stehende Gebäude als Anlieger an der Ostseite der Reichenhainer Straße zu berücksichtigen sind. An der angesprochenen Ostseite angrenzend befinden sich die Freiflächen eines Kindergartens und des Autismus-Zentrums sowie Zugänge und Zufahrten zu zurückgesetzten Gebäuden. Diese müssen ebenfalls bei der Planung in einer Form berücksichtigt werden, dass ihre Erreichbarkeit und ihre Erschließung gesichert bleiben.

2. Das Vorliegen von Querungsproblemen bei dieser Seitenlage sei nicht zutreffend. Dies werde in der Planung auch offen zugegeben. Dennoch folge die Aufnahme dieser nicht-zutreffenden Belange als negativer Bewertungsgrund. Für alle Gebäude lägen beste Bedingungen für eine rückwärtige Erschließung vor, bzw. gebe es diese teilweise bereits. Die Lutherstraße als einzige Querung dieser Variante bleibe auch in allen anderen Varianten als Querung bestehen.

Durch die von der LAG vorgeschlagene Seitenlage der Straßenbahn entstehen Konflikte zwischen dem abbiegenden Erschließungsverkehr zu den an die Straßenbahn angrenzenden Grundstücken und der Straßenbahn. Diese Lösung hätte zur Folge, dass der Kfz-Verkehr gesichert über den Gleisbereich geführt werden muss und dafür evtl. eine Signalanlage errichtet werden müsste. Bei der Mittellage entfällt dieser Konflikt. Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der gegenüberliegenden Straßenseite der Straßenbahntrasse kann indirekt über das Wenden an den zahlreichen gesicherten Gleisüberfahrten in Mittellage gewährleistet werden. Die Einwendung zu 2. wird daher ebenfalls zurückgewiesen.

3. Der westliche Straßenbereich sei mit 8 m ausreichend breit um zwei Richtungsfahrschienen aufzunehmen. Nach Fertigstellung der Fraunhoferstraße sei eine Nutzung als reine Anliegerstraße möglich und angestrebt. Ausformung von Teilen als Shared Space und Tempo 30 seien im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Chemnitz im Gespräch. Separate Fahrradstreifen seien so nicht erforderlich, wie in der Planung selbst

zugegeben werde. Wieso dienen selbige dann als Ausschlussgrund für den Erhalt der Allee in der vorgelegten Planung? Eine Parkspur sei, auch nach Aussage der Anwohner nicht erforderlich, da das Angebot an Flächen der direkten Umgebung sowie der Seitenstraßen den Bedarf der Anwohner decken könne. Der derzeitige Parkdruck stamme von Studenten und wissenschaftlichen Mitarbeitern, deren Parkraumbedürfnis auf eigenen Flächen, so im B-Plan-Gebiet Campus Süd, mit einer Erschließung über die Fraunhoferstraße abzudecken sei. Optional wäre eine Ausweisung der Reichenhainer Straße als Einbahnstraße mit Radverkehr in der Gegenrichtung verkehrlich durchaus machbar, falls doch zusätzliche Parkflächen gewonnen werden sollten.

Die Einwendung zu 3. wird zurückgewiesen. Die Führung des Radverkehrs ist entgegen der Annahme der LAG kein Ausschlusskriterium für den Erhalt der Allee, sondern ist eines von vielen Kriterien, die im Variantenvergleich in Zusammenschau bewertet werden.

4. Für die Baumaßnahme Fraunhofer Straße sei der Baubeschluss bereits gefällt. Die Fertigstellung liege vor Baubeginn und mutmaßlich vor Planfeststellung der Straßenbahn. Sie sei auch nicht Bestandteil dieses Bauvorhabens. In der hier geführten Planfeststellung sei also von der Reichenhainer Straße als Anliegerstraße auszugehen, um den Ausgangszustand zu beschreiben.

Die Funktion der Reichenhainer Straße ist zurzeit nicht die einer Anliegerstraße. Die Fraunhoferstraße wird hauptsächlich als Entlastungsachse für die Erweiterung des TU-Geländes und Ausweisung eines Gewerbegebietes an der TU gebaut. Zum aktuellen Zeitpunkt ist die Fraunhoferstraße noch nicht fertig, kann also keinen Verkehr aufnehmen und somit nicht zur Entlastung der Reichenhainer Straße beitragen. Die Einwendung zu 4. wird daher zurückgewiesen.

5. Das Gutachten der Stadt Chemnitz zum Zustand der Allee stelle zusammenfassend einen GUTEN ZUSTAND der Allee fest. Mit der berechneten Abgängigkeit von 2,5% pro Jahr sei dies deutlich besser als die in deutschen Großstädten und auch sonst in Chemnitz üblichen 3-5% Abgängigkeit pro Jahr. Dies decke sich nicht mit der öfter geäußerten Behauptung, die Allee sei in schlechtem Zustand, wie dies fälschlicherweise auch gegenüber den Abgeordneten des Chemnitzer Stadtrats dargelegt worden sei.

Die Einwendung zu 5. wird folgendermaßen berücksichtigt: Die Baumallee in der Reichenhainer Straße Allee befindet sich zwar in keinem so schlechten Zustand, der ohne die Baumaßnahme ihre kurzfristige Fällung zwingend rechtfertigen würde. Dies entspricht den Befunden des Baumgutachtens, insbesondere dem darin ermittelten Grad der Abgängigkeit. Unterlassene Pflegeleistungen im Lauf der vergangenen Jahre und Jahrzehnte haben aber an der Allee zu einem ungünstigen Kronenaufbau der Bäume geführt, so dass die Bäume bei Ausbau der Trasse mit Straßenbahn – egal mit welcher Variante – nicht ohne gravierende Folgeschäden bleiben werden. Ein dauerhafter Erhalt aller derzeit vorhandenen Bäume wäre daher bei keiner der unter C III 4 untersuchten Varianten gerechtfertigt und angesichts des Ist-Zustandes der Bäume auch nicht sinnvoll.

6. Laut Aussage von Fachleuten werde eine neugepflanzte Allee nie wieder den jetzigen Zustand erreichen. Die angekündigten Großpflanzungen mit umfangreichem Einbringen von Pflanzsubstrat seien mit den geforderten Baugrundverhältnissen der Verkehrsbawerke unvereinbar. Demzufolge seien an vergleichbaren Straßenbahntrassen nur Baumbestände unter sichtbar unoptimalen Wachstumsbedingungen zu verzeichnen, welche einen guten Zustand nicht erreichen würden.

Die Einwendung zu 6., die hinsichtlich der zitierten Fachleute nicht näher konkretisiert wurde, wird zurückgewiesen. Die geplanten Baumpflanzungen werden nach den geltenden Richtlinien realisiert. Damit gehen Bodenverbesserung, Fertigstellungs- und Entwicklungspflege der neugepflanzten Bäume einher, so dass das Erreichen eines guten Zu-

standes der Bäume prognostiziert werden kann. Bei den geltenden Richtlinien für fachgerechte Straßenbaumpflanzungen, die zur Anwendung kommen handelt es sich um die DIN 18915 (Bodenarbeiten, Baumgrube), DIN 18916 (Pflanzen und Pflanzarbeiten), DIN 18919 (Entwicklungs- und Unterhaltungspflege), DIN 19731 (Bodenbeschaffenheit, Verwertung von Bodenmaterial), DIN 18300 (Erdarbeiten), DIN 18320 (Landschaftsbauarbeiten), DIN 4124 (Baugruben und Gräben - Böschungen, Verbau, Arbeitsraumbreiten), Gütebestimmungen für Baumschulpflanzen (FLL Bonn, Pinneberg, aktuelle Ausgabe), FLL (Empfehlung für Baumpflanzungen Teil 1 / 2, FLL Bonn, Pinneberg, aktuelle Ausgabe), Standortvorbereitungen für Neupflanzungen (Bauweise überbaufähig / unterbaubar), Standortvorbereitungen für Neupflanzungen, Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung (Bauweisen und Substrate), RAS-LP 2 - Teil Landschaftspflege Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung, ZTV La-StB-05 – Pflanzgüte, qualitätsgerechte Ausführung, Merkblatt über unterirdischen Ver- und Entsorgungseinrichtungen – Ausgabe 1989, Bezugsquelle FGSV. Diese werden vom Vorhabenträger als Stand der Technik zwingend angewendet.

-
7. Gemäß der Situation, nach der 24 Wohnhäuser auf der Westseite direkte Anlieger darstellen würden aber die Ostseite nur den einen Block mit drei Wohnhäusern umfasse, trete durch eine Mittellage der Straßenbahn eine deutlich Verschlechterung des Lärmschutzes und der Wohnqualität für fast alle Bewohner ein. Dies resultiere aus der erheblich lärmschützenden Wirkung der doppelten Baumreihe gegenüber dem vorgefundenen Verkehr und gegenüber einer Straßenbahntrasse in Seitenlage Ost, welche hinter den Bäumen fahren würde. Die betreffenden Wohngebäude würden einen extrem hohen Anteil an Schlafräumen auf der Straßenseite ausweisen, was durch kleine Wohnungen und einem hohen Anteil an Studentenzimmern bedingt sei. Im Sommer sei ein andauerndes Öffnen der Fenster zur Straße hin unvermeidbar. Hierbei werde die lärmindernde Funktion der Bäume von den Bewohnern genutzt und auch ausnahmslos bestätigt. Die geplante Fällung der Allee erfülle den Sachverhalt der ersatzlosen Entfernung von Lärmschutzbauwerken, auch deshalb, da diese Bäume um 1985 offiziell auch aus Lärmschutzgründen baulich eingefügt worden seien. Die Lärmschutzsituation und die Wohnqualität würden hierbei signifikant verschlechtert werden. Aus Sicht der LAG sei dies nicht ohne unvermeidlichen Grund zulässig, auch wenn die rechnerischen Lärmschutzgrenzwerte weiterhin nicht überschritten werden sollten.

Die Einwendung zu 7. wird zurückgewiesen. Baumreihen gehören nicht zu den Parametern, die in schalltechnischen Untersuchungen lärmindernd berücksichtigt werden können. Ihre Wirkung beruht in der Regel auf subjektiven Erwartungen. Eine Lärminderung ist erst bei sehr hoher Bewuchsdichte (beispielsweise einem Waldstreifen mit Unterholz) und bei Vorhandensein von Laub zu erwarten. Entsprechend können Bäume nicht als Lärmschutzbauwerk eingestuft werden, da durch sie keine andauernde lärmindernde Wirkung gewährleistet werden kann.

8. Der gesamtökologische Wert einer Allee dieser Größe sei bundesweit anerkannt. Die im Planungsmaterial unterstellte Wertlosigkeit sei in Treffen unter Beteiligung bundesweiter Fachleute aus Planung und Behörden bekanntgemacht worden und werde als skandalös eingeschätzt. Die bundesweite Anerkennung als Allee des Jahres 2013 sei auch wegen der Identifikation ihrer Bewohner gewählt worden. Immerhin unterzeichneten über 3.000 Bürger für deren Erhalt und das MDR Fernsehen habe Mitteldeutschlandweit über die Ehrung berichtet. Es zeige auch den Wert im konkreten Fall. Wie es zur Einschätzung kommen könne, hier handele es sich um keinen Umweltwert und es sei keine Umweltverträglichkeitsprüfung nötig erschließe sich der LAG nicht. Dazu müsse man nicht erst die vielen von den Bewohnern gesehenen Singvogelarten beiziehen.

Die Aussage zu 8. wird zur Kenntnis genommen. Die Annahme, die Allee werde als wertlos erachtet, resultiert nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf der Aussage des Baumgutachtens vom des öbvS Dr. Henrik Weiß vom 20. Dezember 2012 (S. 11),

wonach der Platane als nicht heimischer Laubbaum kein besonderer ökologischer Wert als Heimstatt von heimischen Tierarten zugesprochen wurde. Der stadtgestalterische Wert der doppelreihigen Allee ist unbestritten und wurde in der Variantenprüfung unter C III in der Abwägung als Belang berücksichtigt. Er führt im Übrigen zur Neupflanzungen mit Alleecharakter im Zuge der Baumaßnahme.

9. In der Variantenbewertung und Begründung würden städtebauliche Argumente eingebracht und mit in der Variantenbewertung gezählt. Die hier beigezogenen städtebaulichen Vorstellungen würden einer Sichtweise der vorökologischen Zeit folgen, und seien mehr als umstritten. „Green City“ gelte dagegen als Leitbild mindestens vieler Städteplaner für das 21. Jahrhundert. Es handle sich bei den Aussagen weder um gesetzliche Vorschriften noch um anerkannte Meinungen des Berufsstands. Diese Argumente seien aus der Bewertung zu streichen. Die Architekten des Chemnitzer Stadtplanungsamtes hätten sich für den Erhalt der Allee aus städtebaulichen Gründen ausgesprochen.

Die Einwendung zu 9. wird zurückgewiesen. Im Variantenvergleich unter C III wird bestätigt, dass die vom Vorhabenträger gefundene Lösung städtebaulich am vorzugwürdigsten ist. Bereits der jetzige Querschnitt der Reichenhainer Straße geht von einer homogenen symmetrischen Aufteilung des Straßenraumes aus. Durch die Einordnung der Straßenbahn in der Mittellage (mithin im jetzigen mit Baureihen bestandenen Mittelstreifen, vorliegend vielfach als Allee oder Promenade bezeichnet) wird diese gewachsene Straßenraumaufteilung am wenigsten gegenüber einer Seitenlage gestört. Die Baumneupflanzungen beidseitig der Straßenbahn tragen auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde in etwa zur Wiederherstellung des vorhandenen Straßencharakters bei. Der vorgesehene Straßenquerschnitt passt sich somit am besten in die vorhandenen städtebaulichen Strukturen ein, auch hinsichtlich der direkten Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Diese bleibt in etwa gleicher Form – wie im Bestand – erhalten.

Der Feststellungsentwurf sei zur Einsicht ausgelegt worden. Den Umweltverbänden sei der Entwurf nicht vorgelegt worden. Da das Bauvorhaben in erheblicher Weise in die Umwelt eingreife und somit das Anliegen der Umweltverbände in erheblicher Weise betreffe nehme die LAG als Betroffene zu den vorgesehenen Maßnahmen Stellung. Da kein Scoping-Verfahren vorangegangen sei und alle Untersuchungen und Bewertungen, das betreffe auch die angeführte Machbarkeitsuntersuchung, sich bisher lediglich auf polemischer Basis bewegen, sei diese Stellungnahme die erste und einzige Möglichkeit, auf rechtlicher Basis die Position der Umweltverbände darzulegen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist, war die Durchführung eines Scoping-Verfahrens nicht erforderlich (vgl. die Ausführungen unter C IV).

Davon mache die LAG hiermit Gebrauch; das betreffe auch die Positionierung zu zurückliegenden Entscheidungen, die zwar nicht mehr korrigiert werden könnten, aber verantwortet werden müssten.

UVP Prüfpflicht

Unterlage 1, Pkt. 2.2, Seite 11

„Im Ergebnis der erstellten Vorprüfung des Einzelfalles werden keine nachteiligen Umweltauswirkungen, die einer UVP-Prüfpflicht unterliegen festgestellt. Für das Straßenbauvorhaben besteht somit keine Notwendigkeit einer UVP -Prüfung.“

Die Vorprüfung des Einzelfalles sei den Umweltverbänden nicht bekannt. Da mit dem Bauvorhaben erheblich in die Umwelt eingegriffen werde und ein vollständiger Ausgleich, wie später noch dargelegt werde, nicht erfolgen solle, werde diese Begründung des Bauwerbers

von den Umweltverbänden nicht akzeptiert. Sie müsse auch erst noch von der Prüfbehörde bestätigt werden.

- 1) Die Umweltverbände würden dagegen Widerspruch einlegen und eine vollständige UVP fordern.

Die Einwendung 1) wird zurückgewiesen. Das Vorhaben unterfällt als Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen der Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG. Es ist daher für das Bauvorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3 c) UVPG vorzunehmen. Unter C IV ist als Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls hergeleitet, dass das Vorhaben nicht der UVP-Pflicht unterliegt.

Betriebskonzept und Fahrzeuge

Das Betriebskonzept basiere auf Diesel/Fahrleitung-Hybrid-Fahrzeugen. Dazu habe es weder ein Scoping- noch ein Feststellungsverfahren gegeben. Diese Entscheidung erfolgte verwaltungsseitig und danach seien die Fahrzeuge beschafft worden. Das für die vorgesehene Strecke, den geplanten Einsatz und die Erschließung der Region besondere Fahrzeuge benötigt würden, sei nicht zu beanstanden. Jedoch sei der Dieselantrieb der Hybrid-Fahrzeuge zu hinterfragen. Er weiche von den Vorbildern in Deutschland sowie dem aktuellen technischen Entwicklungsstand ab. Dieselfahrzeuge seien mit der Zielstellung „Senkung der CO₂-Emissionen“, die eine gesetzliche Vorgabe darstelle, nicht vereinbar, sie seien nicht nachhaltig und hätten damit keine Zukunft. Aber gerade dafür würden sie derzeit beschafft. Somit greife auch dieser Entscheid in das Anliegen der Umweltverbände ein. In einem Umweltverfahren zu diesem Einzelproblem wäre zu begründen gewesen, warum die Ausrüstung der vorgesehenen Strecke mit Fahrleitung entsprechend der Chemnitzer-Modell-Strecke nach Stollberg oder die Beschaffung von Fahrzeugen mit Energiespeicher auszuschließen seien. Das sei nicht erfolgt. Dabei gebe es für diesen speziellen Zweck der Regionalererschließung bewährte und serienmäßig käufliche Fahrzeuge, z. B. Zweistromfahrzeuge für Bahnstrom -Strab- Fahrleitung sowie Fahrzeuge für Oberleitungs-und Speicherbetrieb.

- 2) Die Umweltverbände würden also dieser Festlegung des Bauwerbers widersprechen und eine Begründung für diese nicht nachhaltige Entscheidung fordern, die in diesem Falle zwar rückwirkend sei, aber Verantwortlichkeiten greifbar mache.

Die Einwendung 2) wird zurückgewiesen. Die Wahl der auf der neuen Straßenbahnlinie verkehrenden Fahrzeuge ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Grundsatzentscheidung für die neue Straßenbahnlinie

Pkt. 2.1.1. erläutere, warum die Nutzung der vorhandenen Eisenbahnstrecke und ein Verknüpfungsbauwerk am Südbahnhof nicht möglich und unzweckmäßig seien. Dabei werde besonders angeführt, dass damit der Güterverkehr zum Südbahnhof, darunter speziell die just-in-time Bedienung des Motorenwerkes, nicht mehr möglich sein sollten (S. 9). Diese Behauptung löse einen erheblichen Eingriff in die Umwelt aus, indem damit eine kostengünstige und umweltverträgliche Variante ausgeschlossen werde. Diese Behauptung sei nicht durch eine konkretisierte und nachprüfbare Fahrplanuntersuchung gestützt. Desgleichen fehle die Darstellung der angeblich unmöglichen Anbindung der Straßenbahnlinie an die Eisenbahnstrecke. Die dazu angeführte Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2005 sei nur verwaltungsintern gewesen und sei den Umweltverbänden und anderen Trägern öffentlichen Rechts nicht vorgelegt worden, könne also hier nicht als Begründung für die Ablehnung einer Variante verwendet werden.

- 3) Daraus ergebe sich die Forderung der LAG, diese nachzureichen bzw. als Ergänzung anzufügen.

Die Forderung zu 3) wurde erfüllt, indem den Naturschutzverbänden BUND und Grüne Liga nach dem Erörterungstermin die Machbarkeitsstudien 2005 und 2009 überlassen wurden.

Zur Straßenbahn in der Reichenhainer Straße.

Im Abschnitt 3 erfolge die Begründung der als Vorrang ausgewählten Varianten (S. 17). Ausgewählt worden sei die Linienführung über Turn- und Reichenhainer Straße, bezeichnet als V4. Davon sei der Straßenquerschnitt der Reichenhainer Straße in drei Varianten als RM, RS-W und RS-O nachgeordnet. Davon beinhalte die Variante RM die Totalzerstörung der in der Reichenhainer Straße vorhandenen Allee und die Varianten RS-W sowie RS-O zielten auf ihren Erhalt.

Die Var. RM sei bereits in den Machbarkeitsstudien (die nicht öffentlich gewesen seien, s. o.) als Vorzugsvariante publiziert worden, ohne dass dagegen Einspruch erhoben werden können. Erst durch einen Mehrheitsbeschluss des Bauausschusses des Stadtrates sei ein öffentlicher Protest einschließlich einer Unterschriftensammlung zwar beendet, aber keine Bedenken ausgeräumt worden.

Im vorliegenden Feststellungsentwurf werde die VAR RM; wie folgt begründet, die anderen Varianten hätten folgende Nachteile gegenüber einer Mittellage: (S. 38)

„Verkehrliche Nachteile hinsichtlich der Erschließung der betroffenen angrenzenden Bebauung jenseits des Bahnkörpers in Seitenlage, mögliche Störung des ÖPNV durch den seitlichen Verkehr und der aufgeführten Nachteile für Radverkehr und Fußgänger gravierende städtebauliche Nachteile durch den großen Eingriff in das städtebauliche Umfeld auf Grund der fehlenden Symmetrie des Straßenraumes und des Erschwerens der Erschließung der betroffenen angrenzenden Bebauung gegenüber der jeweiligen Einordnung der Straßenbahn in Mittellage. Aus diesen Gründen ist die Seitenlage gegenüber der Mittellage zurückzustellen.“

Soweit die Zusammenfassung der Gründe, die im Planfeststellungsentwurf in weiteren Abschnitten wiederholt werden würden. Nachfolgend sollten sie in dieser Reihenfolge einzeln behandelt werden.

Die Motivation der Umweltverbände stimme mit einer Darlegung im Feststellungsentwurf überein. Die Baumallee/Promenade werde unter Pkt 3.5.1 (S. 44) des LBP als Bestandteil des Feststellungsentwurfes wie folgt charakterisiert:

„Die Platanenallee (abschnittsweise Eichen/Linden) mittig in der Reichenhainer Straße verleiht dem Stadtviertel eine einheitliche Gestaltung und ein jahreszeitlich wechselndes Stadtbild. Diese Allee ist einzigartig in Chemnitz. Die Struktur des grünen, begehbaren Mittelsteifens besteht seit etwa 100 Jahren.“

Diese hohe Bewertung werde im Abschnitt 3.5.4 unter Teilraum 1 wiederholt, somit sei sie als Bestandteil des Feststellungsentwurfes eine verbindliche Bewertung. Darüber hinaus sei diese Allee ein bedeutendes Biotop im Stadtteil, Klima- und Feinstaub- und Schallschutzwirksam. Als Verkehrsanlage sei sie eine Promenade, so dass die LAG diesen Ausdruck im Weiteren verwende, geeignet für Fußgänger und Radfahrer.

Um die Zerstörung dieser einzigartigen städtebaulichen Substanz zu vermeiden, hätten die Umweltverbände in Verbindung mit einer Bürgerbewegung und anderen städtischen Vereinen im Jahre 2013 nach einer gründlichen Prüfung eine eigene Variante erarbeitet. Sie sei von der Stadt Chemnitz als VAR 5 eingeordnet, gründlich untersucht und als machbar der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Sie finde sich hier als VAR RS-O wieder, allerdings in abgewandelter Form. Dabei seien Grundparameter so verändert worden, dass sie zu einer Ne-

gativbewertung dieser Variante führe, die sich in der Begründung in der Planunterlage niederschläge.

„... erschwerte Erschließung der betroffenen angrenzenden Bebauung sowie Erschwerens der Erschließung gegenüber Straßenbahn in Mittellage...“

Dieser Einwand sei als Polemik von Anfang an von Bedeutung gewesen. Deshalb sei die Erschließungsmöglichkeit der angrenzenden Grundstücke im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Var 5.3 der Umweltverbände gemeinsam örtlich untersucht worden. Sie sei nicht erschwert sondern unmöglich bei der Var RS-W wegen der Betroffenheit von 25 Wohnhäusern, dem Universitätskomplex, einem Gewerbegebiet sowie einmündenden Straßen. Var. RS-W und Var RS-O seien deshalb nicht gleichsetzbar, gegensätzlich zu der gleichgesetzten Bewertung im Feststellungsentswurf. Für diese Variante spreche sich die LAG nicht aus. Auf der Ostseite der unsymmetrisch bebauten Straße sei nur für einen einzigen Gebäudekomplex mit drei Altbauten die Erschließung erschwert (nur „erschwert“, nicht unmöglich, eine verbindliche Formulierung im Planfeststellungsentswurf!). Bedeutende Grundstücke seien ein Institutsgelände, das schon derzeit von der rückwärtigen Stadler-Straße erschlossen sei sowie der große Parkplatz. Für die rückwärtige Erschließung von Grundstücken durch parallele Straßen gebe es in der Stadt zahlreiche neue Beispiele, z. B. in der Stollberger Straße zwischen Goethe-Platz und Haydn-Straße. Für den Parkplatz sei auch bei der Var RM eine gesicherte Querung vorgesehen, was eine Gleichstellung zur Var RS-O bedeute. Das zu untersuchen habe der Bauwerber unterlassen. Ebenso den Fakt, dass mit der Var 5.3 die Grundstücke der Westseite zukünftig eine verbesserte Erschließung durch eine Zweirichtungsfahrbahn erhalten würden, die es jetzt nicht gebe und auch nicht bei der Var. RM. Für die Erschließung dieser Grundstücke bringe die Var RS-O/Var. 5. 3 also einen erheblichen Vorteil. Die pauschale und auslegbare Behauptung sei also falsch und durch keine konkrete Untersuchung gestützt, woraus sich Widerspruch und Forderung ergeben würden:

- 4) Die erschwerte Erschließung sei zu untersetzen, das heißt konkret nachzuweisen oder die Behauptung zu unterlassen.

Die Fragestellung zu 4) lässt sich folgendermaßen beantworten:

Durch die von den Naturschutzverbänden favorisierte Seitenlage der Straßenbahn entstehen Konflikte zwischen dem abbiegenden Erschließungsverkehr zu den an die Straßenbahn angrenzenden Grundstücken und der Straßenbahn. Der Kfz-Verkehr müsste gesichert über den Gleisbereich geführt und dazu eventuell eine Signalanlage errichtet werden. Die bei einer Seitenlage notwendige Querung der Bahntrasse stellt typischerweise nach allgemeiner Lebenserfahrung von vornherein eine Erschwerung der Erschließung der Grundstücke auf der Seite dar, auf der die Bahntrasse angeordnet ist. Da die vorhandenen Zugänge und Zufahrten in etwa gleichmäßig auf beide Seiten verteilt sind, ergibt sich, dass die Varianten RS-O, SE a und RS-W im Hinblick auf die erschwerte Erschließung vergleichbar sind.

Bei der Mittellage entfällt dieser Konflikt. Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der gegenüberliegenden Straßenseite kann indirekt über Wenden an den zahlreichen gesicherten Gleisüberfahrten in Mittellage gewährleistet werden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C III 4 zur Variantenprüfung verwiesen.

Mögliche Störung des ÖPNV durch den seitlichen Verkehr

Worin diese Störung bestehen solle, sei nirgends aufgeführt. Eine Störung, bzw. Gefährdung durch undisziplinierte MIV-Teilnehmer ereigne sich stadtweit immer wieder bei Straßenbahnstrecken in Mittellage. Dafür gebe es eine Statistik. Bei der Var. 5.3. sei das ausgeschlossen.

5) Diese Art der Störung sei näher zu erläutern.

Das Zitat ist falsch wiedergegeben und muss richtig lauten: „mögliche Störung durch seitlichen Erschließungsverkehr in die und aus der Ostseite.“ Gemeint sind die bereits zu 4) erwähnten Querungsstellen des Erschließungsverkehres. Gegenüber den Naturschutzverbänden wurde dies durch den Vorhabenträger bereits in dessen Erwiderung zu den Stellungnahmen klargestellt, die als Anlage zu den Einladungen zum Erörterungstermin beilag.

Aufgeführte Nachteile für Radverkehr und Fußgänger

Im Text werde diese Behauptung an mehreren Stellen wiederholt, jedoch fehle eine Darlegung worin diese Nachteile für Fußgänger und Radfahrer bestünden, wenn sie die unzerstörte Baumallee/Promenade benutzen würden. Tatsache sei, dass eine Baumallee/Promenade der Idealfall einer fußläufigen Verbindung sei, jeder andere Weg sei minderwertiger. Für die Zuwegung zu Haltestellen seien die abgegrenzten beidseitigen Parallelwege ebenfalls ideal, weil sie einen direkten, ungestörten und ungefährdeten Zugang zu den Haltestellen beinhalten würden. Auch für die Querung der Straße sei die Var RS-O die Beste. Vorangegangene Beschädigungen dieser Wirksamkeit der Baumallee /Promenade würden die Umweltverbände mit ihrem Entwurf rückgängig machen wollen. Die LAG widerspreche also dieser Zweckbehauptung der Sache nach und fordere ihre Tilgung in allen Abschnitten des Feststellungsentwurfes.

6) Dieser Nachteilsbehauptung werde sachinhaltlich ganz entschieden widersprochen, sie sei durchgängig zu löschen.

Die Forderung zu 6) wird zurückgewiesen.

Die Nachteile der Variante RS-O für Radfahrer stellen wie folgt dar:

Häufigere Nutzung des Schutzstreifens durch MIV auf Grund geringerer Restbreite der Fahrbahn von 4,50 m bei Seitenlage. Dadurch steigert sich die Gefährdung des Radfahrers, indem ein Konflikt zwischen dem Radverkehr mit dem Zielverkehr zu den westlichen Seitenräumen und zur Straßenbahn geschaffen wird. Ein kombinierter Geh- und Radweg auf der Westseite würde im Übrigen nur eine Kompromisslösung darstellen, die bei der Variante RM nicht erforderlich wird.

Die Nachteile der Variante RS-O für Fußgänger stellen wie folgt dar:

Für Fußgänger entstehen schlechtere Bedingungen auf der Ostseite durch den kombinierten Geh- und Radweg. Für die Nutzer des westlichen Parkstreifens entstehen Einschränkungen durch die Notgebahn und erforderliche Querung der Gleise schlechte Bedingungen. Ferner entstehen Einschränkungen der Nebenanlagen im Haltestellenbereich. Die Variante RM ist nicht von derartigen Einschränkungen gekennzeichnet.

Gravierende städtebauliche Nachteile durch den großen Eingriff in das städtische Umfeld auf Grund der fehlenden Symmetrie des Straßenraumes

Der konkrete Inhalt dieser Behauptung sei, dass durch die Zerstörung der Baumallee/Promenade, also eines „...einzigartigen Stadtbildes“ (s. o.), und deren Ersatz durch eine MIV-geprägte Standardstraße eine begrüßenswerte „städtebauliche Aufwertung“ erfolge. Dabei bestünde der gesamte Symmetrieunterschied bei der Var RS-O lediglich darin, dass von den beiden neben der vorhandenen mittigen Baumallee/Promenade vorhandenen Fahrbahnen die eine zukünftig von Straßenbahnfahrzeugen und die andere wie bisher von Kraftfahrzeugen benutzt werde. Die Erhaltung dieses „...einzigartigen Stadtbildes“ (s.o.) als einen gravierenden (!) städtebaulichen Eingriff zu bewerten erfordere eine unfassbare

Vorurteiligkeit. Als Wertmaßstab für die Zerstörung der Baumallee/Promenade sei er der allerungeeignetste.

Zusammengefasst ergebe sich, dass die vorgestellte Begründung, die sich in weiteren Abschnitten lediglich wiederhole, nicht ausreichend sei, um den vorgesehenen Eingriff in diese städtebauliche Substanz zu rechtfertigen. Sie beruhe im Wesentlichen auf Ansichten, also Meinungen und persönliche Überzeugungen, aber weniger auf konkreten Untersuchungen.

- 7) Gegen diesen subjektiven Wertmaßstab legen die LAG ganz entschiedenen Widerspruch ein.

Die Einwendung 7) wird zurückgewiesen, da aus folgenden Gründen kein subjektiver, sondern ein objektiver Wertmaßstab angelegt wurde:

Im Erläuterungsbericht werden noch einmal zusammenfassend alle untersuchten Varianten dargestellt. Methodik und Form des Variantenvergleiches entsprechen den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“, RE 2012. Damit ist die objektive Vergleichbarkeit in der Gegenüberstellung und Bewertung der Varianten gegeben. Alle Varianten wurden im Erläuterungsbericht in gleicher Planungstiefe dargestellt. Die Bewertung erfolgt entsprechend der RE 2012 verbal-argumentativ und in einer übersichtlichen Tabellenform.

Weitere Bemerkungen zum vorliegenden Feststellungsentwurf

Erschließungsverkehr, Rechts- und Linkseinbieger

Gemäß der Var RS-O/Var. 5.3. entstehe an der Westseite eine Zweirichtungsfahrbahn für den MIV. Das seien zunächst ein verkehrstechnischer Vorteil und ein weiterer für diese Anlieger, da sie ihr Grundstück aus beiden Richtungen direkt erreichen könnten. Da auch die Ost-Anlieger über die ohnehin vorgesehenen Querungen sicher diesen Fahrweg erreichen würden, treffe dieser Vorteil auch für sie zu. Demgegenüber bestehe bei der Var RM der Nachteil, dass alle Anlieger aus der Gegenrichtung erst die nächste Querung benutzen müssten, wodurch ein Umweg sowie ein zusätzlicher Durchgangsverkehr induziert würden. Das sei ein Nachteil, aber als solcher bei der Bewertung der Var. RM nicht benannt. Die Var RM sei also diesbezüglich als negativ um zu bewerten.

- 8) Die LAG widerspreche der diesbezüglichen Vorteilsbewertung der Var. RM.

Die Einwendung zu 8) wird zurückgewiesen. Zur Begründung siehe die Ausführungen bei der Einwendung 4).

Radweg

Bei Erhalt und Instandsetzung der Baumallee/Promenade (Var. 5.3) werde der Radweg hier eingeordnet, die Mitnutzung der MIV-Fahrbahn entfalle.

- 9) Die LAG widerspreche der vorgesehenen Mitnutzung der MIV-Fahrbahn sowie der Einordnung eines Radweges an deren Rand.

Die Einwendung 9) wird zurückgewiesen. Die im Variante RS-O geht von den gleichen Bedingungen hinsichtlich der Berücksichtigung der Anforderung aller Verkehrsteilnehmer, also auch der Radfahrer und des ruhenden Verkehrs aus. Durch die Berücksichtigung der erforderlichen Räume ergibt sich in etwa der gleiche Eingriff im Baumbestand wie bei der Variante RM.

Nach diesen Korrekturen ergebe sich, dass die Var 5.3 verkehrstechnisch vorteilhafter sei. Das sei nicht vorauszusehen und auch nicht beabsichtigt. Die Umweltverbände hät-

ten die Var 5.3. nicht mit dem Ziel einer besseren verkehrstechnischen Lösung erarbeitet, sondern nur um die Zerstörung dieser einzigartigen städtebaulichen Substanz, also Promenade, Baumallee und Biotop zu vermeiden. Dieses Ergebnis resultiere aus einer besseren Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung und Straßensituation, die der Bauwerber unterlassen habe.

10) Die LAG lege Widerspruch gegen die Ablehnung der Var. RS-O/5.3 ein und fordere stattdessen die Verwerfung der Var. RM.

Pkt. 3.2.5.3 Var RS-O (S.29)

Die Var RS-O weiche in einem wesentlichen Detail von der VAR 5.3 der Umweltverbände ab. Hinzu gefügt worden seien eine Radwegspur, ein Parkstreifen sowie eine Notgebahn. Nur diese erfordere die Beseitigung der westlichen Baumreihe der Allee, also ebenfalls ihre Zerstörung.

Erschließungsverkehr sei zu streichen. Mögliche Störung durch seitlichen Erschließungsverkehr sei zu streichen. Fahrbahnquerung zur Haltestelle, sei stadttüblich, keine Besonderheit sei zu streichen. Konflikt zwischen Radfahrer und MIV sei zu streichen. Fehlende Symmetrie, (s. o.) sei zu streichen. Erschließung angrenzender Bebauung (s. o.) sei zu streichen. Fällen von 87 Bäumen (s. o.) sei zu streichen

11) Die LAG widerspreche der Negativbewertung der Var. RS-O in dieser fehlerhaften Auflistung.

12) Die Negativbewertung der Var. RM (s.o.) sei nachzutragen.

Unter C III 4.1.3 und 4.1.4 ist dargelegt, warum die Var. RS-O/5.3 nicht der Variante RM vorzuziehen ist. Auf diese Ausführungen wird verwiesen. Die Einwendungen 10) bis 12) werden damit zurückgewiesen.

Biotop in der Reichenhainer Straße

Als geschlossene Allee sei die Baumallee/Promenade ein bedeutendes Biotop. Hierzu: LPB S. 41, Klimafunktionskarte Chemnitz (2000).

Nach der Variante RM werde diese Geschlossenheit nicht wieder hergestellt. Es seien Lücken in den Baumreihen vorgesehen, ein größerer Abstand der Baumreihen sowie wegen der Fahrleitung ein wesentlich höherer Astansatz. Trotz der vorgesehenen Pflanz-Baumgröße sowie der vorbereiteten Pflanzstellen würden Jahrzehnte vergehen, bis sich wenigstens abschnittsweise eine geschlossene Allee bilde. Damit sei ihre derzeitige klimatische, Staub- und Schalldämmende Wirkung auf Dauer beeinträchtigt. Deshalb treffe die Wiederherstellung der Baumallee nicht zu. Es sei günstigstenfalls ein Ersatz.

Dazu Grünordnungsplan 2013 (GOP) (LBP S.9): ...ein erheblicher Eingriff im Sinne des § 9 SächsNatschG...“

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer UVP.

13) (s. o.) Die LAG fordere die Erstellung einer UVP.

Warum keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war, ist unter C IV erläutert. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen und die Einwendung 13) zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Einordnung als Biotop würden sich im Feststellungsentwurf mehrere Fehler finden, die nicht unwidersprochen hingenommen werden könnten.

Bezeichnung der Baumallee/Promenade

Im gesamten Text des Feststellungsentwurfes werde eine einheitliche und zutreffende Bezeichnung für diese Baumallee/Promenade vermieden. Es würden sich folgende Bezeichnungen finden:

- S.10, Pkt 2.1.2 doppelreihige Allee,
- S. 12, unten baumbestandener Mittelstreifen,
- S. 13, Fußverkehr begrünter Mittelstreifen,
- S. 13, Pkt.2.4.3 im Mittelstreifen, gemeint sei: anstelle der Allee,
- S. 21, 3. Abs.: vorhandene Baumallee,
- S. 30, Pkt..3.2.6: gewachsene Baumallee,
- S. 36, 5. Abs.: bestehende Allee,
- S. 41, Pkt. 4.1.2: boulevardartiger mittlerer Bereich,
- LBP 3.5.1, S.44: Platanenallee (Abschnittsweise Eichen/Linden),
- S.44, begehbarer Mittelstreifen, Pkt.5.1.1.: Platanenallee,
- Anl. 2, S. 4(4) doppelte Baumreihe,
- Anl. 4, S. 1 (4) vorhandener Grünstreifen,
- S. 132, Kultur- und sonst. Sachgüter: Baumallee/Promenade fehle ganz Damit werde dieser schwerwiegende Eingriff relativiert, was bei der korrekten Bezeichnung Baumallee/Promenade deutlich werden würde.

- 14) Gegen diese unterschiedliche und verwirrende Benennung dieses Kultur- und Sachgutes lege man Widerspruch ein und fordere die korrekte Bezeichnung Baumallee/Promenade im gesamten Text, die Auflistung unter Pkt. 5.4. sei entsprechend zu ergänzen.

Die Hinweise unter 14) werden zur Kenntnis genommen. Ein Änderungsbedarf folgt daraus nicht, da es sich um keine für die Beurteilung des Vorhabens rechtlich relevanten Begrifflichkeiten handelt, die eine Vereinheitlichung der Begrifflichkeit erzwingen würden. Zur Frage, ob die Allee ein gesetzlich geschütztes Biotop oder einen Landschaftsbestandteil darstellt, wird auf die Ausführungen unter C V 5.4 und 5.5 sowie zum Biotopcharakter allgemein auf C IV verwiesen.

LBP 2.4.: Schutzgebiete und Schutzobjekte (S. 11)

Angezogen sei die Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz vom 9. November 1994. Es fehle der Hinweis auf den Landesentwicklungsplan 2003, Grundsatz 4.1.10 sowie Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2007) Pkt.3.2.14, die einen speziellen Schutz und den Erhalt von Alleen fordern würden.

- 15) Dieser Hinweis sei nachzutragen und inhaltlich zu berücksichtigen.

Der Hinweis zu 15) wird zur Kenntnis genommen. Änderungsbedarf ergibt sich daraus nicht, da die vorgenannten Pläne Belange der Raumordnung beinhalten. Die Vereinbar-

keit des Vorhabens mit den Belangen der Raumordnung wurde durch die obere Raumordnungsbehörde ausdrücklich bestätigt.

LPB 3.1.1.: Bestandsbeschreibung (S. 16)

Lebensraumfunktion sei als gering bis mittel bewertet worden.

Zusammenfassende Bestandsbewertung, S.44: „Baumallee/Promenade besitzt i. W. keine lokalklimatische Bedeutung“. Pkt. 3.5.4. Landschaftsbild/Erholung, S. 46: mittlere bis hohe Erholungswirksamkeit. Tab 23 S. 60: Baumreihe, Allee ... Biotopverlust ... mittel bis hoch da Verlust stadtoökologisch wertvoller Gehölzstrukturen. Unter 3.4 des LPB S.41... Stadtklimatop -mit wesentlichem Einfluss auf Temperatur, Feuchte und Wind...(Klimafunktionskarte Chemnitz(2000)).

Diese Widersprüche würden die Korrektheit der LBP-Aussagen untergraben. Das betreffe auch den Abschnitt 7, Gesamtbeurteilung des Eingriffes, mit der Formulierung: „Für die geplante Straßenbahntrasse werden bereits versiegelte Flächen bzw. bestehende Verkehrsflächen in Anspruch genommen.“

Das sei in Bezug auf die Baumallee/Promenade offensichtlich falsch.

16) Die LAG widerspreche in der Tabelle 26 (S. 57) der Bewertung „kein Eingriff“.

Die Einwendung 16) wird zurückgewiesen. Die Tabelle 26 beinhaltet die Eingriffsermittlung zu den Funktionen Landschaftsbild/Erholung. Der Eingriffsbeurteilung „kein Eingriff“ ist die Ausführung „nachrangig, da temporärer Verlust, da Wiederherstellung“ vorangestellt. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist demnach nicht von Dauer, da umfangreiche Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Zur Eingriffsbeurteilung allgemein s. die Ausführungen unter C V 5.1.

LBP 5.2.2.Pflanzen-Konfliktanalyse/Eingriffsermittlung (S.51)

Als Ersatzpflanzung seien 232 mittel- bis großkronige Bäume STU 20/25 vorgesehen. Auf welcher Grundlage der Ersatz nach Größe und Art bemessen worden sei, werde nicht angegeben. Es seien für die Vorzugs-Variante gemäß Abschnitt 3.4.1. (S. 36) 166, gemäß LBP 186 Bäume zu fällen. Sie würden unter 5.2.5. (S. 54) als „...Biototypen mit geringer bis mittlerer Wertung...“ bezeichnet, in der Tabelle 23 jedoch als „...mittel bis hoch...“ bewertet. Es fehle eine nachprüfbare Auflistung besonders wertvoller und schutzwürdiger Bäume.

17) Die Umweltverbände würden die Leichtfertigkeit im Umgang mit dem vorhandenen Biotop kritisieren, insbesondere die daraus abgeleitete Grundsatzentscheidung für die Var RM.

Die Einwendung zu 17) wird zurückgewiesen. Die Variantenwahl des Vorhabenträgers wird unter C III bestätigt. Die mit der Maßnahme verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden ausweislich der Ausführungen unter C V 5.1 ausreichend kompensiert.

LBP Tiere/Habitatfunktion -Teilraum 1 (S. 19)

Tabelle 10 enthalte eine Liste von 29 festgestellten Vogelarten. Davon sei nicht eine als vorhanden in der Baumallee/Promenade erwähnt worden. Das widerspreche gänzlich dem Tatbestand einer erheblichen Vitalität, der von Beobachtungen der Anwohner gestützt werde. Da eine absichtliche Auslassung nicht unterstellt werde, lasse das nur den Schluss zu, dass dieser Stadtraum überhaupt nicht untersucht worden sei. Damit sei der LBP gerade in diesem kritischen Abschnitt nicht komplett und im Zusammenhang mit der beabsichtigten Planfeststellung ungültig.

18) Dieser Mangel sei abzustellen.

Die Einwendung zu 18) wird zurückgewiesen. Die Belange der Avifauna werden unter C V 5.3 berücksichtigt. Für die Allee existieren keine Daten über Brutvogelvorkommen. Dass die Allee von Brutvögeln genutzt wird, ist unstrittig und in die Ausführungen unter C V 5.3 sowie die dort hergeleiteten Schutzmaßnahmen eingeflossen.

Schlussfolgerung und Position der Umweltverbände:

Es müssten diverse Widersprüche im Feststellungsentwurf bemängelt werden. Einzelnen Detailfeststellungen werde widersprochen und daraus abgeleitet, dass die Umweltverbände sich eindeutig gegen die Vorzugsvariante RM aussprechen würden.

Die LAG fordere, die Var. RS-O in der von den Naturschutzverbänden vorgelegten Form der Var 5.3 zu bearbeiten und zu realisieren.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Zur Begründung siehe die Ausführungen unter C III 4.1.3 und 4.1.4

Seitens der übrigen Mitglieder der LAG:

- Landesverband Sächsischer Angler e. V.,
- Landesjagdverband Sachsen e. V.,
- NABU LV Sachsen e. V.,
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. und
- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.

werde keine LAG-Stellungnahme abgegeben.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Regionalgruppe Chemnitz *Schreiben vom 7. April 2015 (Anlage zum Schreiben der LAG)*

Das Schreiben des BUND entspricht den Seiten 1 bis 3 der LAG-Stellungnahme. Auf die Ausführungen dazu wird verwiesen.

Grüne Liga Chemnitz/NABU Regionalverband Erzgebirge e. V. *Schreiben vom 28. März 2015*

Das Schreiben der Grünen Liga Chemnitz und des NABU Regionalverbandes Erzgebirge e. V. entspricht den Seiten 4 bis 10 der LAG-Stellungnahme. Auf die Ausführungen dazu wird verwiesen.

Lediglich die „Schlussfolgerung und Position der Umweltverbände“ weicht geringfügig von der entsprechenden Passage am Ende des Schreibens der LAG ab:

Insbesondere durch die Beseitigung der Baumallee bei der geplanten Vorzugsvariante RM handle es sich um einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft, weshalb eine UVP erforderlich sei.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Zwar ist das Vorhaben mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden (vgl. die Ausführungen unter C V 5.1), eine UVP war aber gleichwohl nicht erforderlich (vgl. die Ausführungen unter C IV).

Außerdem sei der LBP aus den o. g. Gründen unvollständig und deshalb zu überarbeiten.

Der LBP ist nicht unvollständig und war daher auch nicht zu überarbeiten. Eine Reihe der als fehlend bemängelten Angaben finden sich im Fachbeitrag Artenschutz (Unterlage 19.2) wieder.

Stellungnahme vom 26. November 2011

Die Grüne Liga Chemnitz innerhalb der GRÜNE LIGA-Sachsen e.V. bedanke sich für die Bereitstellung der nachgereichten Unterlagen zum verfahrensgegenständlichen Vorhaben und der damit verbundenen Einräumung eines erneuten Mitwirkungsrechtes gemäß § 29 BNatSchG. Diese nachgereichten Unterlagen datierten vom 15. Oktober 2015 und sind bei der Grünen Liga im Okt. 2015 eingegangen.

Die Unterlagen würden die Antragstellung des Vorhabenträgers zur Bewertung der vorgesehenen Baumaßnahmen gemäß einer Vorprüfung des Einzelfalles betreffen. Diese Unterlagen hätten der Grünen Liga in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens nicht vorgelegen, weshalb unsere in diesem Zusammenhang abgegebene Stellungnahme sich nur grundsätzlich auf die vorgesehenen Einzelbaumaßnahmen bezogen habe.

Mit diesen Unterlagen begründe der Bauträger seine Position zur Unterlassung einer UVP zugunsten einer Prüfung des Einzelfalles. Im UVPG sei diese Möglichkeit gemäß § 3 c sowie Anlage 1 Nummer 14.11 für dieses Bauvorhaben gegeben. Darauf beziehe sich der Bauvorhabensträger und habe auf die Untersuchung der betroffenen Allee hinsichtlich Flora und Fauna im Voraus verzichtet. Dieser Sachstand sei im Planfeststellungsverfahren aktenkundig geworden. Durchgeführt worden sei in diesem Zusammenhang lediglich eine Auftragsuntersuchung des vorhandenen Baumbestandes, deren nicht eindeutige Aussagen Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen gewesen seien.

In den nachgereichten Unterlagen bewerte der Bauvorhabensträger einzelne Eingriffe und wäge sie mit den vorgesehenen Ausgleichmaßnahmen ab, um damit seinen Antrag zu begründen. Gegen diese Begründung hätten die Umweltverbände bereits in ihrer Stellungnahme zur Planfeststellung Widerspruch eingelegt.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf die bisherigen Ausführungen sowie die Ausführungen unter C IV zur Umweltverträglichkeitsprüfung/Vorprüfung des Einzelfalles wird verwiesen.

§ 3 e beinhalte, dass die Einzelfallprüfung nur in Frage komme, wenn das Vorhaben eine bestimmte Größe oder größere Auswirkungen nicht überschreite.

Diese Aussage entspricht der gesetzlichen Regelung. Vorliegend war daher durch die Planfeststellungsbehörde als für diese Prüfung nach § 3 e Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles vorgenommen worden, die mit dem Ergebnis endete, dass das Vorhaben keiner Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Das Vorhaben sehe unter anderem vor:

- Die ersatzlose Zerstörung einer geschlossenen, begehbaren Allee sowohl als Aufenthaltsraum für Menschen als auch als rd. 2 ha großes Biotop in der Stadt. (Der Ersatz bestehe in der Neupflanzung von zwei getrennten Baumreihen mit einer wesentlich geringeren Anzahl von Bäumen, was keine Wiederherstellung sei).
- Die Grünfläche der Allee (Boden) werde ersetzt durch eine Gleiskörperaufschüttung. Die Klimawirksamkeit der in sich geschlossenen Allee werde damit nicht wieder er-

reicht und geht verloren. Landschaftlich seien Alleen anderweitig und besonders geschützt, auch in Sachsen.

- Ersatzlos zerstört werde eine Promenade sowohl Fuß- als auch Fahrradweg, die vor rund anderthalb Jahrhunderten begründet worden sei und somit ein wertvolles Kulturgut der Stadt Chemnitz darstelle. (Dieser Fakt werde in den Unterlagen an keiner Stelle als schwerwiegender Verlust aufgelistet.)
- Ausgelöst werde alles durch die fragwürdige Motivierung des Bauvorhabens, denn in der Planfeststellungsvorlage seien machbare Varianten zur Vermeidung dieses schwerwiegenden Eingriffes aufgelistet, aber als nicht den Vorstellungen entsprechend verworfen. Somit betrifft die Gesamtheit dieses Eingriffes alle unter UVPG, § 2 1. bis 4. aufgeführten Positionen, die zu berücksichtigen sind, wovon eine (betr. 23.) überhaupt nicht bewertet wurde. Wenn schon die Fällung von 283 Alleebäumen als Einzelfall bewertet werden könnte, so treffe das jedoch für die Gesamtheit des Eingriffes nicht zu. Die Bewertung als Einzelfall sei bei dieser Größenordnung des Eingriffes gemäß § 3 e nicht mehr gegeben. Soweit zur Gesamtbegründung unseres Widerspruches.

Hinsichtlich der Allee wird unter Bezugnahme auf die Ausführungen zu den Einwendungen der anerkannten Naturschutzverbände sowie die Ausführungen unter C IV sowie C V 5.4 und 5.5 angemerkt, dass die Allee entgegen der Annahme der Grünen Liga keinem eigenständigen gesetzlichen Schutz als Biotop unterliegt. Zur Fragestellung der Variantenuntersuchung wird auf C III 4.1 und 4.1.4 verwiesen. Dort wird hergeleitet, warum die von den Naturschutzverbänden vorgeschlagene Variante keine derart überwiegenden Vorteile aufweist, dass sie dem Vorhabenträger zur Weiterplanung aufgegeben werden müsste.

Ergänzend dazu wolle die Grüne Liga noch einmal auf einige Begründungen des Bauträgers wie zurückkommen und zwar auf solche, die keine messbare oder konkrete bzw. auch fehlerhafte Beweisführungen enthalten würden:

3 Beschreibung des Vorhabens; S.4 ; Gegenwärtiger Bestand/Planung

Erster Absatz „Die Reichenhainer Straße ist beidseitig bebaut“. Bemerkung dazu: Die Bebauung sei auf der Ostseite lückig und hier besonders zurückgesetzt.

Zweiter Absatz „...wird zur Realisierung des Bahnkörpers der bestehende Grünstreifen...benötigt.“ Diese Aussage ziele auf einen gegebenen Zwang, stehe aber im direkten Widerspruch zu den Planfeststellungsunterlagen. Darin enthalten seien zwei machbare und geprüfte Varianten für die dieser Zwang nicht bestehe.

Tabelle 1: Beurteilung der Merkmale des Vorhabens, Abs 1.2 Seite 7

„ ...Fällung von 224 Straßenbäumen.“, „ ...durch ca. 158 Baumpflanzungen... kompensiert.“

In den Unterlagen fänden sich auch andere Zahlen.

Falsch sei „(Pflanzung ca. 1984)“. Darunter seien hundertjährige Eichen und Linden.

5.2.Standort des Vorhabens

Tabelle 2: Beurteilung des Standortes des Vorhabens 2. Standort des Vorhabens S.9., Abs. zu „Der Stadtraum(l)“. Für die Behauptung „Mittelstreifen bis 1960 unbepflanzt“, „Freihalte-trasse für eine seit 1929 geplante Straßenbahnlinie“ müsse der Antragsträger prüfbar dokumente vorlegen. Es seien offensichtlich polemische Behauptungen. Der an dieser Stelle

erwähnte Bestand „...seit etwa 100 Jahren“ stehe im Widerspruch zu Tab. I. „Pflanzung 1984“.

5.14 unt. Abs. „...im Planungsgebiet keine seltenen oder geschützten Biotoptypen...“ Die in sich geschlossene Allee sei selbst ein Biotop und als Allee auch anderweitig geschützt.

5.15 Abs. Vögel, „...keine Verletzung des Tötungsverbotes...“. Bei der gewählten Anordnung bestehe eine große und neuartige Gefahr durch Fledermaus- und Vogelschlag in Folge der mit 50 km/h durch die besonders freigehaltene Zone zwischen den Ersatzbaumreihen eilenden Stromabnehmer. Diese Gefährdung bestehe nur für die favorisierte Variante. Sie sei nicht untersucht worden. Damit werde auch der Behauptung im nachfolgenden Abschnitt widersprochen: „Durch das Vorhaben ist mit keiner Erhöhung des Tötungs- oder Verletzungsrisiko ... zu rechnen.“

S.17 unten, betr. die aufgelisteten Kultur- bzw. Baudenkmale. Die rund eineinhalb Jahrhundert alte Allee-Promenade sei ein bedeutendes Kulturgut der Stadt Chemnitz. Sie sei grundsätzlich durch nichts zu ersetzen. Sie fehle in dieser Auflistung.

5.3.Merkmale der möglichen erheblichen Auswirkungen

S.19 Luft/Klima; Teilraum 1 „...umfangreiche Baumfällungen ... welche...durch Baumpflanzungen vollständig ersetzt...“. Dito im Absch. Pflanzen S.19 unten. Diese Darlegung sei falsch. Die Fällungen würden mit einer geringeren Baumzahl ersetzt, also nicht vollständig sondern nur teilweise ersetzt. Der Eingriff sei also nicht unerheblich.

S 20 Landschaft „keine wesentliche Änderung“. Der Totalverlust der Allee-Promenade sei eine wesentliche Änderung also sehr erheblich.

S 20 Mensch Der Verlust einer attraktiven Promenade, zugleich Fuß- und Fahrradweg sei sehr erheblich.

5.4.Gesamteinschätzung erheblicher Umweltauswirkungen S.22

Zusammenfassend entstünden mit der geplanten Straßenbahntrasse folgende Wirkungen und Betroffenheiten:

„Verlust von Straßenbäumen können durch landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ... kompensiert werden.“

Es handle sich nicht um Straßenbäume, sondern um eine in sich geschlossene Allee, zugleich Promenade, zugleich hohes Stadtkulturgut, zugleich Biotop, zugleich ökologischer Verkehrsweg. Ein Ausgleich für diesen Totalverlust sei überhaupt nicht möglich. Diese Aussage fehle.

Diese Auswahl von Fehlern, Differenzen und Beschönigungen zeige, dass zwar erhebliche Umweltauswirkungen verblieben, aber unkorrekt gewertet seien. Sie bedürften deshalb einer weiteren gründlichen Untersuchung und anderer Ausgleichmaßnahmen, genau genommen eine andere Ausbauvariante, die auch in den Planfeststellungsunterlagen enthalten seien.

Deshalb und unter Bezug auf unsere Darlegungen zu § 3 e (s.o.) halte die Grüne Liga ihren Widerspruch auch nach Prüfung der nachgereichten Unterlagen aufrecht und fordere eine vollständige UVP.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Unter C IV werden im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles sämtliche vorgetragene Aspekte berücksichtigt. Zur Frage des Fledermaus- und Vogelschlages (Punkt 5.15) wird auf die Nebenbestimmung A III 6.6 verwiesen. Damit ist sichergestellt, dass sich diese Gefährdung nicht

realisiert. Die Planfeststellungsbehörde geht im Übrigen davon aus, dass die zur Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles vorgelegten Unterlagen keine für das Verfahren bedeutsamen Fehler aufweisen. Der Versuch, der Allee einen gesetzlichen Schutzstatus zuzuschreiben, den sie nicht besitzt, ist schon deshalb zurückzuweisen.

VII Zusammenfassung/Gesamtabwägung

Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche bedarf der Rechtfertigung durch Gründe des Allgemeinwohls. Die beachtlichen Allgemeinbelange müssen dabei umso gewichtiger sein, je stärker die Festsetzungen die Befugnisse von Eigentümern und sonstigen in schützenswerten Belangen Betroffenen einschränken. Nach Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen unter- und gegeneinander wird die Maßnahme unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen insgesamt für rechtlich zulässig gehalten. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

VIII Sofortvollzug

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG. Danach hat die Anfechtungsklage gegen den Beschluss keine aufschiebende Wirkung.

IX Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 SächsVwKG. Der Vorhabenträger ist gem. § 4 Abs. 1 Nr. 3, 3. Alt. SächsVwKG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Davon unberührt bleiben entstandene Auslagen gemäß § 12 SächsVwKG.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Postfach 44 43, 02607 Bautzen), schriftlich Klage erhoben werden. Die Klage kann auch elektronisch erhoben werden nach Maßgabe der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Justiz und für Europa über den elektronischen Rechtsverkehr, die elektronische Aktenführung, die elektronischen Register und das maschinelle Grundbuch in Sachsen (Sächsische E-Justizverordnung - SächsEJustizVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 2014 (SächsGVBl. S. 291), in der jeweils geltenden Fassung.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Sachsen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Vor dem Obergerverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Obergerverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 Nr. 3 bis 7 sowie Abs. 4 Satz 4 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Das sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, welche die Befähigung zum Richteramt besitzen. Weiter sind das Steuerberater, Steuerbevollmächtigte, Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer, Personen und Vereinigungen im Sinn des § 3a des Steuerberatungsgesetzes sowie Gesellschaften im Sinn des § 3 Nr. 2 und 3 des Steuerberatungsgesetzes, die

durch Personen im Sinn des § 3 Nr. 1 des Steuerberatungsgesetzes handeln, in Abgabenangelegenheiten; berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder; Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder; Vereinigungen, deren satzungsgemäße Aufgaben die gemeinschaftliche Interessenvertretung, die Beratung und Vertretung der Leistungsempfänger nach dem sozialen Entschädigungsrecht oder der behinderten Menschen wesentlich umfassen und die unter Berücksichtigung von Art und Umfang ihrer Tätigkeit sowie ihres Mitgliederkreises die Gewähr für eine sachkundige Prozessvertretung bieten, für ihre Mitglieder in Angelegenheiten der Kriegsopferversorge und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit im Zusammenhang stehenden Angelegenheiten; juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 Nr. 5 und 6 VwGO bezeichneten Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zu Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit der Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Sächsischen Obergericht gestellt werden. Der Antrag ist innerhalb dieser Frist zu begründen.

Godehard Kamps
Abteilungsleiter Infrastruktur