



# **Planfeststellungsbeschluss**

**gemäß § 18 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 1 VwVfG**

**für das Vorhaben**

**Chemnitzer Modell Stufe 2**

**Ausbau Bahnhof Chemnitz-Süd (a) - Bahnhof Thalheim (e)  
und Bahnhof Zwönitz**

**km 3,060 - km 36,555**

**Strecke Chemnitz Hbf - Aue (6645)**

**Vorhabensträgerin:**

**DB RegioNetz Infrastruktur GmbH  
Erzgebirgsbahn  
Bahnhofstraße 9  
09111 Chemnitz**

## Inhaltsverzeichnis

A	VERFÜGENDER TEIL	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Entscheidungen und Widmungen	19
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen	19
A.3.2	Konzentrationswirkung	19
A.3.3	Widmungen	19
A.4	Nebenbestimmungen und Vorbehalte	19
A.4.1	Vorbehalte	19
A.4.2	Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf	19
A.4.3	Auflagen zum Wasserschutz	23
A.4.4	Auflagen zum Immissionsschutz	24
A.4.5	Auflagen zum Naturschutz	27
A.4.6	Auflagen zur Forstwirtschaft	30
A.4.7	Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz	31
A.4.8	Auflagen zum Denkmalschutz	33
A.4.9	Auflagen zum Vermessungswesen	33
A.4.10	Auflagen im Interesse Dritter	33
A.5	Entscheidung zu den Stellungnahmen	34
A.5.1	Zurückweisung von Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	34
A.5.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	35
A.5.2.1	Bahn-Landwirtschaft Bezirk Dresden e. V., Unterbezirk 074 / Chemnitz Süd	35
A.5.2.2	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV Sachsen e. V., Regionalgruppe Thalheim	35
A.5.2.3	Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft	37
A.5.2.4	DB Energie GmbH	38
A.5.2.5	DB Immobilien, Region Südost, Liegenschaftsmanagement	38
A.5.2.6	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Ost, PTI 13	41
A.5.2.7	Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz	43
A.5.2.8	GASCADE Gastransport GmbH	44
A.5.2.9	Gemeinde Amtsberg, Bauamt	45
A.5.2.10	Güne Liga Sachsen e. V., Landesverband	46
A.5.2.11	Industrie- und Handelskammer Chemnitz, Regionalkammer Erzgebirge	50
A.5.2.12	inetz GmbH	50
A.5.2.13	Landesamt für Archäologie Sachsen	56
A.5.2.14	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen	57
A.5.2.15	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	58
A.5.2.16	Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Zschopau	59
A.5.2.17	Landesdirektion Sachsen	60
A.5.2.18	Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Freiburger Mulde / Zschopau	65
A.5.2.19	Landratsamt Erzgebirgskreis, Sachgebiet Kreisplanung/Kreisentwicklung	67
A.5.2.20	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, Servicecenter Freiberg	73
A.5.2.21	Planungsverband Region Chemnitz, Verbandsgeschäftsstelle	76
A.5.2.22	Polizeidirektion Chemnitz	77
A.5.2.23	Radio-, Fernseh- und Computertechnik GmbH	81
A.5.2.24	Regionaler Zweckverband Wasserversorgung, Bereich Lugau-Glauchau	81
A.5.2.25	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	82
A.5.2.26	Sächsisches Oberbergamt	83
A.5.2.27	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen	83
A.5.2.28	Staatsbetrieb Sachsenforst	84
A.5.2.29	Stadt Chemnitz, Dezernat 6	85
A.5.2.30	Stadt Chemnitz, Ortschaft Einsiedel, Ortsvorsteher	101
A.5.2.31	Stadt Lugau	102
A.5.2.32	Städtebund Silberberg, Geschäftsstelle/Büro	103
A.5.2.33	Vodafone GmbH	103
A.5.2.34	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	104
A.5.2.35	Zweckverband Fernwasser Südsachsen	105

A.5.2.36	Zweckverband Kommunale Wasserver-/Abwasserentsorgung Mittleres Erzgebirgsvorland	109
A.5.2.37	Zweckverband Wasserwerke Westertzegebirge	110
A.5.3	Einwendungen der Betroffenen	111
A.5.3.1	Einwender 1	111
A.5.3.2	Einwender 2	112
A.5.3.3	Einwender 3	113
A.5.3.4	Einwender 4	115
A.5.3.5	Einwender 5	116
A.5.3.6	Einwender 6	116
A.5.3.7	Einwender 7	117
A.5.3.8	Einwender 8	117
A.5.3.9	Einwender 9	118
A.5.3.10	Einwender 10	119
A.5.3.11	Einwender 11	120
A.5.3.12	Einwender 12	120
A.5.3.13	Einwender 13	120
A.5.3.14	Einwender 14	127
A.5.3.15	Einwender 15	129
A.5.3.16	Einwender 16	130
A.5.3.17	Einwender 17	151
A.5.3.18	Einwender 18	152
A.5.3.19	Einwender 19	152
A.5.3.20	Einwender 20	153
A.5.3.21	Einwender 21	154
A.5.3.22	Einwender 22	154
A.5.3.23	Einwender 23	155
A.5.3.24	Einwender 24	155
A.5.3.25	Einwender 25	155
A.5.3.26	Einwender 26	155
A.5.3.27	Einwender 27	160
A.5.3.28	Einwender 28	160
A.5.3.29	Einwender 29	161
A.5.3.30	Einwender 30	161
A.5.3.31	Einwender 31	163
A.5.3.32	Einwender 32	167
A.5.3.33	Einwender 33	167
A.5.3.34	Einwender 34	168
A.5.3.35	Einwender 35	170
A.5.3.36	Einwender 36	170
A.5.3.37	Einwender 37	172
A.5.3.38	Einwender 38	173
A.5.3.39	Einwender 39	174
A.5.3.40	Einwender 40	176
A.5.3.41	Einwender 41	178
A.5.3.42	Einwender 42	179
A.5.3.43	Einwender 43	180
A.5.3.44	Einwender 44	181
A.5.3.45	Einwender 45	182
A.5.3.46	Einwender 46	183
A.5.3.47	Einwender 47	185
A.6	Gebühr und Auslagen	185
A.7	Sofortige Vollziehung	185
B	BEGRÜNDUNG	186
B.1	Sachverhalt	186
B.1.1	Vorhabensumfang	186
B.1.2	Verfahrensgang	186
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	189

B.2.1	Rechtsgrundlage	189
B.2.2	Zuständigkeit	189
B.3	Umweltverträglichkeit	190
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	190
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	190
B.3.2.1	Untersuchungsraum	190
B.3.2.2	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a. F.	191
B.3.2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a. F.	193
B.3.2.4	Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsprüfung	195
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung	195
B.4.1	Planrechtfertigung	195
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	196
B.4.3	Verwaltungsvorschriften	196
B.4.4	Variantenentscheidung	196
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung	196
B.4.6	Wasserhaushalt	197
B.4.6.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen	197
B.4.6.2	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	198
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	198
B.4.7.1	Rechtliche Grundlagen	198
B.4.7.2	Eingriffsbeschreibung	199
B.4.7.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen	200
B.4.7.4	Bilanzierung	201
B.4.7.5	Ergebnis	203
B.4.8	Gebietsschutz (Natura 2000)	203
B.4.9	Artenschutz	205
B.4.10	Immissionsschutz	206
B.4.10.1	Baubedingte Lärmimmissionen	206
B.4.10.2	Betriebsbedingte Lärmimmissionen	208
B.4.10.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	210
B.4.10.4	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen	210
B.4.10.5	Stoffliche Immissionen	211
B.4.10.6	Ergebnis	211
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	211
B.4.12	Land- und Forstwirtschaft	212
B.4.13	Denkmalschutz	212
B.4.14	Brand- und Katastrophenschutz	212
B.4.15	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	212
B.4.16	Straßen, Wege und Zufahrten	213
B.4.17	Kampfmittel	213
B.4.18	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	213
B.5	Gesamtabwägung	213
B.6	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	214
B.7	Sofortige Vollziehung	214
C	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	215

## **A VERFÜGENDER TEIL**

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

Gemäß § 18 AEG<sup>1</sup> in Verbindung mit § 74 Abs. 1 VwVfG<sup>2</sup> werden auf Antrag der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH vom 17.10.2016 die Änderungen an der Eisenbahnbetriebsanlage einer Eisenbahn des Bundes im Rahmen der unter Punkt A.2 genannten Planunterlagen mit den in diesem Beschluss unter Punkt A.3 und A.4 getroffenen Entscheidungen, Widmungen, Vorbehalten und Nebenbestimmungen festgestellt.

Das Bauvorhaben liegt im Bereich der Stadt Chemnitz und des Landkreises Erzgebirgskreis mit den Gemeinden Amtsberg, Burkhardtsdorf, Gornsdorf, Thalheim und Zwönitz sowie für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen in der Gemeinde Lugau.

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist im Wesentlichen

- die Anpassung des Spurplans im Bahnhof Chemnitz Süd,
- die Errichtung einer Übergangsstelle zwischen EBO<sup>3</sup> und BOStrab<sup>4</sup>,
- der zweigleisiger Streckenausbau zwischen dem Bahnhof Chemnitz Süd und der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt,
- der Ausbau der heutigen Haltepunkte Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz zu Kreuzungsbahnhöfen,
- die Erneuerung bzw. der Neubau der Haltepunkte Chemnitz-Erfenschlag Ost, Einsiedel Gymnasium, Einsiedel August-Bebel-Platz, Einsiedel Brauerei und Thalheim (Erzgeb) Mitte,
- der Neubau von elektronischen Stellwerken im Bereich der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt und der Bahnhöfe Einsiedel, Dittersdorf, Burkhardtsdorf, Meinersdorf, Thalheim (Erzgeb) und Zwönitz,
- der Neubau von Verknüpfungsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs in Chemnitz-Reichenhain und Meinersdorf,
- die Erneuerung von Ingenieurbauwerken,
- die Erneuerung bzw. Anpassung der technischen Streckenausrüstung,
- die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie
- die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

Zur näheren Erläuterung wird auf die Darstellungen in den nachfolgend aufgeführten Planunterlagen verwiesen.

### **A.2 Planunterlagen**

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen. Planunterlagen, die lediglich den Bestand dokumentieren, und Gutachten dienen nur zur Information und sind somit nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im laufenden Planfeststellungsverfahren hat die Vorhabensträgerin die Planunterlagen geändert und ergänzt (vgl. Punkt B.1.2).

Anlage Planunterlage

- 1 Erläuterungsbericht vom 08.11.2017, 212 Seiten  
Seite 101 vom 22.02.2019, Seite 1, 2, 9, 24 - 25a, 43 - 46a, 57, 57a, 67 - 76b, 93 - 95a, 105 - 110a, 125 - 128a, 144 - 149a, 151 - 152a, 164 - 165a, 175 - 178a, 186 - 187a, 208 vom 14.06.2019  
Standortbescheinigung der Bundesnetzagentur vom 28.09.2016, 3 Seiten\*

- 2 Übersichtskarte vom 08.11.2017\*
- 3 Lagepläne
- 3.0 Legende für Lagepläne vom 08.11.2017\*
- 3.1 Lageplan km 3,060 - 3,535 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.2 Lageplan km 3,535 - 3,915 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.3 Lageplan km 3,915 - 4,244 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.4 Lageplan km 4,244 - 4,589 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.5 Lageplan km 4,589 - 4,953 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.6 Lageplan km 4,953 - 5,310 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.7 Lageplan km 5,310 - 5,642 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.8 Lageplan km 5,642 - 5,927 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.9 Lageplan km 5,927 - 6,307 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.10 Lageplan km 6,307 - 6,592 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.11 Lageplan km 6,792 - 6,905 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.12 Lageplan km 7,757 - 7,960 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.13 Lageplan km 7,916 - 8,202 vom 20.03.2019, Maßstab 1 : 500
- 3.14 Lageplan km 8,512 - 8,702 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.15 Lageplan km 8,875 - 9,234 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.16 Lageplan km 9,234 - 9,529 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.17 Lageplan km 9,529 - 9,814 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.18 Lageplan km 10,051 - 10,165 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.19 Lageplan km 10,165 - 10,461 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.20 Lageplan km 10,461 - 10,572 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.21 Lageplan km 10,753 - 10,948 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.22 Lageplan km 10,948 - 11,212 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.23 Lageplan km 11,212 - 11,490 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.24 Lageplan km 11,490 - 11,718 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.25 Lageplan km 11,782 - 11,923 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.26 Lageplan km 12,109 - 12,214 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.27 Lageplan km 12,506 - 12,849 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.28 Lageplan km 12,849 - 13,248 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.29 Lageplan km 13,248 - 13,544 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.30 Lageplan km 14,230 - 14,434 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.31 Lageplan km 15,025 - 15,131 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.32 Lageplan km 15,821 - 16,286 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.33 Lageplan km 16,774 - 17,237 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.34 Lageplan km 18,172 - 18,389 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.35 Lageplan km 18,389 - 18,580 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.36 Lageplan km 19,090 - 19,376 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.37 Lageplan km 19,376 - 19,723 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.38 Lageplan km 20,247 - 20,352 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.39 Lageplan km 20,612 - 20,820 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.40 Lageplan km 20,979 - 21,169 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.41 Lageplan km 21,509 - 21,614 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500

- 3.42 Lageplan km 21,614 - 21,868 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.43 Lageplan km 22,520 - 22,913 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.44 Lageplan km 22,913 - 23,345 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.45 Lageplan km 23,696 - 23,808 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.46 Lageplan km 24,508 - 24,600 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.47 Lageplan km 26,561 - 26,751 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.48 Lageplan km 26,955 - 27,338 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.49 Lageplan km 27,338 - 27,810 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.50 Lageplan km 35,977 - 36,300 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.51 Lageplan km 36,300 - 36,555 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 3.52 Lageplan E1 - Stadt Chemnitz vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.53 Lageplan km 9,814 - 10,051 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.54 Lageplan km 10,572 - 10,753 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 3.55 Lageplan Zufahrt Flurstück 605/5 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 4 Bauwerksverzeichnis vom 08.11.2017, 102 Seiten
- 5 Grunderwerb
  - 5.1 Grunderwerbspläne
    - 5.1.0 Legende für Lagepläne Grunderwerb vom 08.11.2017\*
    - 5.1.1 Lageplan Grunderwerb km 3,060 - 3,535 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.2 Lageplan Grunderwerb km 3,535 - 3,915 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.3 Lageplan Grunderwerb km 3,915 - 4,244 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.4 Lageplan Grunderwerb km 4,244 - 4,589 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.5 Lageplan Grunderwerb km 4,589 - 4,953 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.6 Lageplan Grunderwerb km 4,953 - 5,310 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.7 Lageplan Grunderwerb km 5,310 - 5,642 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.8 Lageplan Grunderwerb km 5,642 - 5,927 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.9 Lageplan Grunderwerb km 5,927 - 6,307 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.10 Lageplan Grunderwerb km 6,307 - 6,592 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.12 Lageplan Grunderwerb km 7,757 - 7,960 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.13 Lageplan Grunderwerb km 7,916 - 8,202 vom 20.03.2019, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.14 Lageplan Grunderwerb km 8,512 - 8,702 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.15 Lageplan Grunderwerb km 8,875 - 9,234 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.16 Lageplan Grunderwerb km 9,234 - 9,529 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.17 Lageplan Grunderwerb km 9,529 - 9,814 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.18 Lageplan Grunderwerb km 10,051 - 10,165 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.19 Lageplan Grunderwerb km 10,165 - 10,461 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.20 Lageplan Grunderwerb km 10,461 - 10,572 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.21 Lageplan Grunderwerb km 10,753 - 10,948 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.22 Lageplan Grunderwerb km 10,948 - 11,212 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.23 Lageplan Grunderwerb km 11,212 - 11,490 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.24 Lageplan Grunderwerb km 11,490 - 11,718 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.25 Lageplan Grunderwerb km 11,782 - 11,923 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.26 Lageplan Grunderwerb km 12,109 - 12,214 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
    - 5.1.27 Lageplan Grunderwerb km 12,506 - 12,849 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500

- 5.1.28 Lageplan Grunderwerb km 12,849 - 13,248 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.29 Lageplan Grunderwerb km 13,248 - 13,544 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.30 Lageplan Grunderwerb km 14,230 - 14,434 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.31 Lageplan Grunderwerb km 15,025 - 15,131 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.32 Lageplan Grunderwerb km 15,821 - 16,286 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.33 Lageplan Grunderwerb km 16,774 - 17,237 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.36 Lageplan Grunderwerb km 19,090 - 19,376 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.37 Lageplan Grunderwerb km 19,376 - 19,723 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.39 Lageplan Grunderwerb km 20,612 - 20,820 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.40 Lageplan Grunderwerb km 20,979 - 21,169 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.41 Lageplan Grunderwerb km 21,509 - 21,614 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 5.1.42 Lageplan Grunderwerb km 21,614 - 21,868 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.43 Lageplan Grunderwerb km 22,520 - 22,913 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.44 Lageplan Grunderwerb km 22,913 - 23,345 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.45 Lageplan Grunderwerb km 23,696 - 23,808 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.46 Lageplan Grunderwerb km 24,508 - 24,600 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.49 Lageplan Grunderwerb km 27,338 - 27,810 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.50 Lageplan Grunderwerb km 35,977 - 36,300 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.51 Lageplan Grunderwerb km 36,300 - 36,555 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.52 Lageplan Grunderwerb E1 - Stadt Chemnitz vom 17.10.2016
- 5.1.53 Lageplan Grunderwerb E4 - Erzgebirgskreis vom 08.11.2017
- 5.1.54 Lageplan Grunderwerb E3 - Erzgebirgskreis vom 08.11.2017
- 5.1.56 Lageplan Grunderwerb km 9,814 - 10,051 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.57 Lageplan Grunderwerb km 10,572 - 10,753 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.1.58 Lageplan Grunderwerb Zufahrt Flurstück 605/5 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 5.2 Grunderwerbsverzeichnis vom 08.11.2017, 34 Seiten
- 6 Bauwerkspläne
- 6.1 Ersatzneubau EÜ Werner-Seelenbinder-Straße km 4,280 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.2 Ersatzneubau EÜ Olbernhauer Straße km 5,560 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.3 Neubau Stützwand Üst Chemnitz-Reichenhain Hp km 6,120 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.4 Neubau Regenrückhaltebecken km 6,120 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.5 Ersatzneubau Durchlass km 9,184 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.6 Neubau Stützwand mit Durchlass km 9,337 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.7 Neubau Stützwand km 11,100 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.8 Neubau Stützwand km 11,386 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.9 Änderung Durchlass km 11,405 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.10 Ersatzneubau EÜ km 12,912 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.11 Änderung Stützmauer km 13,060 (bahnlinks), Neubau Stützmauer km 13,100 (bahnlinks), Neubau Stützmauer km 13,108 (bahnrechts) vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.13 Ersatzneubau EÜ km 13,210 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.14 Änderung Durchlass km 15,068 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.15 Ersatzneubau EÜ km 16,945 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100 / 50



- 6.16 Ersatzneubau EÜ über den Gornsdorfer Bach km 23,746 vom 08.11.2017,  
Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.17 Neubau Funkmast Bf Thalheim km 27,583 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 6.18 Neubau Schallschutzwand Erdmannsdorfer Straße km 3,428 - 3,513 vom 08.11.2017,  
Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.19 Neubau Schallschutzwand Scharfensteiner Straße km 3,781 - 3,842 vom 08.11.2017,  
Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.20 Neubau Schallschutzwand Kleingartensparte Werner-Seelenbinder-Straße  
km 4,360 - 4,446 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.21 Neubau Schallschutzwand Olbernhauer Straße km 5,463 - 5,542 vom 08.11.2017,  
Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.22 Schallschutzwand Teil 1 Lippersdorfer / Lengenfelder Straße km 5,680 - 6,119  
vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.23 Schallschutzwand Teil 2 Lippersdorfer / Lengenfelder Straße km 5,680 - 6,119  
vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.24 Schallschutzwand Teil 3 Lippersdorfer / Lengenfelder Straße km 5,680 - 6,119  
vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 6.25 Neubau Stützwand Bf Dittersdorf km 13,120 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100 / 50
- 7 Querschnitte / Höhenpläne
- 7.1 Querschnitte Bahnanlagen
- 7.1.1 Querprofil 1 BOStrab vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.2 Querprofil 2 BOStrab vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.3 Querprofil 1 EBO vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.4 Querprofil Strecke 6645 km 3,375 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.5 Querprofil Strecke 6645 km 4,250 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.6 Querprofil Strecke 6645 km 5,000 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.7 Querprofil Strecke 6645 km 5,745 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.8 Querprofil Strecke 6645 km 5,980 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.9 Querprofil Strecke 6645 km 6,240 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.10 Querprofil Strecke 6645 km 8,000 (Zuwegung BÜ km 8,171) vom 17.10.2016,  
Maßstab 1 : 50
- 7.1.11 Querprofil Hp Chemnitz-Erfenschlag Ost km 8,600 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.12 Querprofil Hp Einsiedel Gymnasium km 9,400 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.14 Querprofil Hp Einsiedel August-Bebel-Platz km 11,145 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.15 Querprofil Hp Einsiedel Brauerei km 11,350 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.16 Querprofil Strecke 6645 km 11,470 (Zuwegung BÜ km 11,426) vom 17.10.2016,  
Maßstab 1 : 50
- 7.1.17 Querprofil Bf Dittersdorf km 12,840 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.18 Querprofil Bf Dittersdorf km 13,065 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.19 Querprofil Bf Dittersdorf km 13,280 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.20 Querprofil Bf Burkhardtsdorf km 19,200 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.21 Querprofil Bf Meinersdorf km 22,810 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.22 Querprofil Bf Meinersdorf km 23,035 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.23 Querprofil Hp Thalheim (Erzgeb) Mitte km 26,630 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100

- 7.1.24 Querprofil Strecke 6645 km 36,100 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.25 Querprofil Bf Zwönitz km 36,250 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.1.26 Regelquerschnitt Zuwegungen vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 50
- 7.1.27 Querprofil 3 BOStrab vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.28 Querprofil 2 EBO vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.29 Querprofil 3 EBO vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.30 Querprofil Strecke 6645 km 3,731 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.31 Querprofil Strecke 6645 km 3,750 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.32 Querprofil Strecke 6645 km 3,800 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.33 Querprofil Strecke 6645 km 3,842 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.34 Querprofil Strecke 6645 km 4,355 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.35 Querprofil Strecke 6645 km 4,400 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.36 Querprofil Strecke 6645 km 4,446 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.37 Querprofil Strecke 6645 km 5,463 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.38 Querprofil Strecke 6645 km 5,500 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.39 Querprofil Strecke 6645 km 5,542 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.40 Querprofil Strecke 6645 km 5,680 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.41 Querprofil Strecke 6645 km 5,800 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.42 Querprofil Strecke 6645 km 5,900 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.43 Querprofil Strecke 6645 km 6,000 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.44 Querprofil Strecke 6645 km 6,050 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.45 Querprofil Strecke 6645 km 6,119 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.1.46 Querprofil Strecke 6645 km 11,066 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.2 Querschnitte Straßenverkehrsanlagen
- 7.2.1 Regelquerschnitt km 4,280 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.2.2 Regelquerschnitt km 5,560 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.2.3 Regelquerschnitt km 5,900 - 6,600 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100
- 7.2.4 Regelquerschnitt km 10,120 - 1 bis 3 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.2.5 Regelquerschnitt km 13,100 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.2.6 Regelquerschnitt km 23,127 - 1 bis 2 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100
- 7.3 Höhenpläne Straßenverkehrsanlagen
- 7.3.1 Höhenplan km 6,100 Erfenschlager Straße vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 200 / 20
- 7.3.2 Höhenplan km 6,100 Buswendeschleife vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 200 / 20
- 7.3.3 Höhenplan km 10,120 Am Einsiedler Bahnhof vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 200 / 20
- 7.3.8 Höhenplan km 23,127 Bahnhofstraße vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 200 / 20
- 7.3.9 Höhenplan km 23,127 ÖPNV-Schnittstelle vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 200 / 20
- 7.3.10 Höhenplan km 23,127 Parkplatz vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 200 / 20
- 8 Kabel- und Leitungslagepläne
- 8.0 Legende für Kabel- und Leitungslagepläne vom 08.11.2017\*
- 8.1 Kabel- und Leitungslageplan km 3,060 - 3,535 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.2 Kabel- und Leitungslageplan km 3,535 - 3,915 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.3 Kabel- und Leitungslageplan km 3,915 - 4,244 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.4 Kabel- und Leitungslageplan km 4,244 - 4,589 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.5 Kabel- und Leitungslageplan km 4,589 - 4,953 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500

- 8.6 Kabel- und Leitungslageplan km 4,953 - 5,310 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.7 Kabel- und Leitungslageplan km 5,310 - 5,642 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.8 Kabel- und Leitungslageplan km 5,642 - 5,927 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.9 Kabel- und Leitungslageplan km 5,927 - 6,307 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.10 Kabel- und Leitungslageplan km 6,307 - 6,592 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.11 Kabel- und Leitungslageplan km 6,792 - 6,905 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.12 Kabel- und Leitungslageplan km 7,757 - 7,960 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.13 Kabel- und Leitungslageplan km 7,916 - 8,202 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.14 Kabel- und Leitungslageplan km 8,512 - 8,702 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.15 Kabel- und Leitungslageplan km 8,875 - 9,234 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.16 Kabel- und Leitungslageplan km 9,234 - 9,529 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.17 Kabel- und Leitungslageplan km 9,529 - 9,814 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.18 Kabel- und Leitungslageplan km 10,051 - 10,165 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.19 Kabel- und Leitungslageplan km 10,165 - 10,461 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.20 Kabel- und Leitungslageplan km 10,461 - 10,572 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.21 Kabel- und Leitungslageplan km 10,630 - 10,948 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.22 Kabel- und Leitungslageplan km 10,948 - 11,212 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.23 Kabel- und Leitungslageplan km 11,212 - 11,490 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.24 Kabel- und Leitungslageplan km 11,490 - 11,718 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.25 Kabel- und Leitungslageplan km 11,782 - 11,923 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.26 Kabel- und Leitungslageplan km 12,109 - 12,214 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.27 Kabel- und Leitungslageplan km 12,506 - 12,849 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.28 Kabel- und Leitungslageplan km 12,849 - 13,248 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.29 Kabel- und Leitungslageplan km 13,248 - 13,544 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.30 Kabel- und Leitungslageplan km 14,230 - 14,434 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.31 Kabel- und Leitungslageplan km 15,025 - 15,131 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.32 Kabel- und Leitungslageplan km 15,821 - 16,286 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.33 Kabel- und Leitungslageplan km 16,774 - 17,237 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.34 Kabel- und Leitungslageplan km 18,172 - 18,389 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.35 Kabel- und Leitungslageplan km 18,389 - 18,580 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.36 Kabel- und Leitungslageplan km 19,090 - 19,376 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.37 Kabel- und Leitungslageplan km 19,376 - 19,723 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.38 Kabel- und Leitungslageplan km 20,247 - 20,352 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.39 Kabel- und Leitungslageplan km 20,612 - 20,820 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.40 Kabel- und Leitungslageplan km 20,979 - 21,169 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.41 Kabel- und Leitungslageplan km 21,509 - 21,614 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.42 Kabel- und Leitungslageplan km 21,614 - 21,868 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.43 Kabel- und Leitungslageplan km 22,520 - 22,913 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.44 Kabel- und Leitungslageplan km 22,913 - 23,273 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.45 Kabel- und Leitungslageplan km 23,696 - 23,808 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.46 Kabel- und Leitungslageplan km 24,508 - 24,600 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.47 Kabel- und Leitungslageplan km 26,561 - 26,751 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.48 Kabel- und Leitungslageplan km 26,955 - 27,338 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.49 Kabel- und Leitungslageplan km 27,338 - 27,810 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500

- 8.50 Kabel- und Leitungslageplan km 35,977 - 36,300 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.51 Kabel- und Leitungslageplan km 36,300 - 36,555 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500
- 8.52 Kabel- und Leitungslageplan km 9,814 - 10,051 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.53 Kabel- und Leitungslageplan km 10,572 - 10,753 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 8.54 Kabel- und Leitungslageplan Zufahrt Flurstück 605/5 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 9 Spurplanskizzen\*
- 9.1 Streckenband LST km 2,550 - 5,150 vom 17.10.2016\*
- 9.2 Streckenband LST km 5,150 - 8,650 vom 13.11.2017\*
- 9.3 Streckenband LST km 8,650 - 11,950 vom 13.11.2017\*
- 9.4 Streckenband LST km 11,950 - 16,450 vom 17.10.2016\*
- 9.5 Streckenband LST km 16,450 - 20,950 vom 17.10.2016\*
- 9.6 Streckenband LST km 20,950 - 25,450 vom 17.10.2016\*
- 9.7 Streckenband LST km 24,450 - 29,950 vom 13.11.2017\*
- 9.8 Streckenband LST km 29,950 - 34,450 vom 17.10.2016\*
- 9.9 Streckenband LST km 34,450 - 37,750 vom 17.10.2016\*
- 10 Bahnübergangsunterlagen
- 10.1 Bahnübergang km 6,035
- 10.1.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.1.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.1.4 Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.1.5 Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.2 Bahnübergang km 7,911
- 10.2.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.2.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.2.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.2.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.2.3c Schleppkurvenplan 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.2.4a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.2.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.2.6 Streuwinkelplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250\*
- 10.3 Bahnübergang km 9,327
- 10.3.1 Kreuzungsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250
- 10.3.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.3.4 Regelquerschnitt vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100\*
- 10.3.5a Höhenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.3.5b Höhenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.4 Bahnübergang km 10,098
- 10.4.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.4.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.4.3a Schleppkurvenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.4.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.4.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.5 Reisendenüberweg km 10,271
- 10.5.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250

- 10.5.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.5.4 Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.5.5 Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.6 Bahnübergang km 10,516
- 10.6.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.6.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.6.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.6.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.6.3c Schleppkurvenplan 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.6.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.6.5a Höhenplan Einsiedler Hauptstraße vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.6.6a Höhenplan Altenhainer Allee vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.6.7 Streuwinkelplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.7 Bahnübergang km 11,648
- 10.7.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.7.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.7.3a Schleppkurvenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.7.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.7.5a Höhenplan BÜ km 11,648 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.9 Bahnübergang km 12,745
- 10.9.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.9.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.9.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.9.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.9.3c Schleppkurvenplan 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.9.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.9.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.9.6 Streuwinkelplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250\*
- 10.10 Bahnübergang km 13,179
- 10.10.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.10.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.10.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.10.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.10.4a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.10.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.10.6 Streuwinkelplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250\*
- 10.11 Bahnübergang km 14,337
- 10.11.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.11.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.11.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.11.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.11.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.11.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.12 Bahnübergang km 16,125

- 10.12.1 Kreuzungsplan vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 250
- 10.12.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 250
- 10.13 Bahnübergang km 18,542
- 10.13.1 Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.13.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.13.3 Schleppkurvenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.14 Bahnübergang km 20,284
- 10.14.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.14.2a Markierungs - und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.14.3 Schleppkurvenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.15 Bahnübergang km 20,680
- 10.15.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.15.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.15.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.15.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.15.4a Querschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100
- 10.15.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.16 Bahnübergang km 21,094
- 10.16.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.16.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.16.3a Schleppkurvenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.16.4a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.16.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.17 Bahnübergang km 21,561
- 10.17.1 Kreuzungsplan vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 250
- 10.17.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 250
- 10.17.3 Schleppkurvenplan vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 250\*
- 10.17.4 Regelquerschnitt vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 100\*
- 10.18 Bahnübergang km 21,806
- 10.18.1 Kreuzungsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250
- 10.18.2 Schleppkurvenplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250
- 10.18.3a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.18.4 Höhenplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.19 Bahnübergang km 23,133
- 10.19.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.19.2a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.20 Bahnübergang km 24,522
- 10.20.1 Kreuzungsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250
- 10.20.2 Markierungs- und Beschilderungsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250
- 10.20.3 Schleppkurvenplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 250\*
- 10.20.4 Regelquerschnitt vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 100\*
- 10.21 Reisendenüberweg km 27,322
- 10.21.1 Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.22 Bahnübergang km 27,552

- 10.22.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.22.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.22.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.22.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.22.3c Schleppkurvenplan 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.22.4a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.22.5a Höhenplan Bahnhofstraße vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.22.6a Höhenplan Hormersdorfer Weg vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 10.22.7 Streuwinkelplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.23 Bahnübergang km 36,174
- 10.23.1a Kreuzungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.23.2a Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250
- 10.23.3a Schleppkurvenplan 1 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.23.3b Schleppkurvenplan 2 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.23.3c Schleppkurvenplan 3 vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 250\*
- 10.23.4a Regelquerschnitt vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 100\*
- 10.23.5a Höhenplan vom 14.06.2019, Maßstab 1 : 200 / 20\*
- 11 Umweltverträglichkeitsstudie\*
- 11.1 UVP-Bericht vom 08.11.2017, 51 Seiten\*
- 11.2.1 Übersichtsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 25.000\*
- 11.2.2 Biotoptypen und Konfliktplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 25.000\*
- 12 Landschaftspflegerischer Begleitplan
- 12.1 Erläuterungsbericht vom 08.11.2017, 95 Seiten\*
- 12.1.1 Anlage 1: Maßnahmeblätter vom 08.11.2017, 40 Seiten
- 12.1.2 Anlage 2: Artendatenblätter vom 08.11.2017, 72 Seiten\*
- 12.2 Lagepläne
- 12.2.1 Lageplan Bahnhof Chemnitz-Süd vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.2 Lageplan km 3,950 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.3 Lageplan km 5,560 EÜ Olbernhauer Straße vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.4 Lageplan Üst Chemnitz-Reichenhain Hp vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.5 Lageplan km 7,911 BÜ Am Gutsberg vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.6 Lageplan Hp Chemnitz-Erfenschlag Ost vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.7 Lageplan km 9,0 Hp Einsiedel Gymnasium vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.8 Lageplan Hp Einsiedel Gymnasium vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.9 Lageplan Bahnhof Einsiedel vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.10 Lageplan BÜ km 10,884 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.11 Lageplan Hp Einsiedel August-Bebel-Platz vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.12 Lageplan Hp Einsiedel Brauerei / EÜ km 11,3 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.13 Lageplan BÜ km 12,740 Dittersdorf vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.14 Lageplan Bahnhof Dittersdorf / EÜ km 12,912 / EÜ km 13,210 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.15 Lageplan BÜ km 14,337 Dittersdorf vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.16 Lageplan Bahnhof Burkhardtsdorf vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.17 Lageplan Bahnhof Meinersdorf vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500

- 12.2.18 Lageplan km 23,746 EÜ Meinersdorfer Straße vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.19 Lageplan Hp Thalheim (Erzgeb) Mitte vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.20 Lageplan Bahnhof Thalheim vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.21 Lageplan Bahnhof Zwönitz vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.22 Lageplan Ersatzmaßnahme E 1 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.23 Lageplan Ersatzmaßnahme E 2 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.24 Lageplan Ersatzmaßnahme E 3 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.25 Lageplan Ersatzmaßnahme E 4 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.26 Lageplan EÜ km 18,212 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.27 Lageplan km 15,821 - 16,286 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.28 Lageplan km 34,700 - 35,300 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.29 Lageplan Ausweichhabitat am Bahnhof Einsiedel vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.30 Lageplan Ausweichhabitat am Hp Einsiedel August-Bebel-Platz vom 08.11.2017,  
Maßstab 1 : 500
- 12.2.31.1 Lageplan Fledermäuse km 6,200 - 6,900 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.31.2 Lageplan Fledermäuse km 6,900 - 7,230 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.32.1 Lageplan Fledermäuse km 12,450 - 12,740 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.32.2 Lageplan Fledermäuse km 12,127 - 12,450 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.33 Lageplan Fledermäuse km 14,900 - 15,560 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.34.1 Lageplan Fledermäuse km 24,350 - 25,000 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.34.2 Lageplan Fledermäuse km 25,000 - 25,800 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.35 Lageplan EÜ km 11,806 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 12.2.36 Lageplan EÜ km 16,265 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 500
- 13 FFH-Unterlagen\*
- 13.1 FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 08.11.2017, 112 Seiten\*  
Seite 7a, 8, 10a, 12a, 22, 23, 23a, 24a, 25c, 25d, 27, 27b, 30, 32a vom 22.03.2019
- 13.2 Lagepläne
- 13.2.1 Karte 1: Übersichtsplan vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 25.000\*
- 13.2.2 Karte 2: Lebensraumtypen und Arten / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele  
vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 25.000\*
- 13.2.3 Karte 3: Maßnahmen zur Schadensbegrenzung der Erhaltungsziele  
vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 25.000\*
- 14 Artenschutzrechtliche Unterlagen\*  
Artenschutzfachbeitrag vom 08.11.2017, 195 Seiten\*
- 15 Gutachten\*
- 15.1 Schalltechnische Untersuchung vom 08.11.2017, 33 Seiten\*
- 15.1.1 Zusammenstellung der Beurteilungspegel vom 08.11.2017, 30 Seiten\*  
Konformitätserklärung des Softwareherstellers vom 02.05.2016, 15 Seiten\*
- 15.1.2 Lagepläne Schallschutzmaßnahmen Gleis
- 15.1.2.0 Legende für Schalllagepläne vom 08.11.2017\*
- 15.1.2.1 Schalllageplan km 3,060 - 3,895 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.2 Schalllageplan km 3,895 - 4,525 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.3 Schalllageplan km 4,525 - 4,909 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.4 Schalllageplan km 4,909 - 5,394 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*



- 15.1.2.5 Schalllageplan km 5,394 - 5,916 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.6 Schalllageplan km 5,916 - 6,762 vom 08.11.2017, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.7 Schalllageplan km 12,800 - 13,481 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.8 Schalllageplan km 13,481 - 14,048 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.9 Schalllageplan km 22,647 - 23,475 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.2.10 Schalllageplan km 35,969 - 36,835 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.3 Lagepläne Schallschutzmaßnahmen Straße
- 15.1.3.1 Schalllageplan km 5,916 - 6,762 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.3.2 Schalllageplan km 10,578 - 11,233 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.1.3.3 Schalllageplan km 22,647 - 23,475 vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 1.000\*
- 15.2 Lufthygienesches Gutachten vom 04.10.2016, 32 Seiten\*
- 15.3 Erschütterungstechnische Untersuchung vom 29.11.2016, 351 Seiten\*
- 15.4 Baulärmuntersuchung vom 09.12.2016, 19 Seiten\*
- 15.4.1 Zusammenstellung der Beurteilungspegel vom 09.12.2016, 43 Seiten\*
- 16 Unterlage zur Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte\*
- 16.1 Chemnitz-Süd - Üst Chemnitz-Reichenhain Hp, km 3,283 - 6,592
- 16.1.1 Wassermengenberechnung Einleitstelle EA1 vom 15.07.2016, 2 Seiten\*
- 16.1.2 Wassermengenberechnung Einleitstelle EA2 vom 15.07.2016, 2 Seiten\*
- 16.1.3 Wassermengenberechnung Einleitstelle EA3 vom 15.07.2016, 2 Seiten\*
- 16.1.4 Wassermengenberechnung Einleitstelle EA4 vom 15.07.2016, 2 Seiten\*
- 16.1.5 Wassermengenberechnung Einleitstelle EA5 vom 17.08.2016, 4 Seiten\*
- Bemessung Speichervolumen Regenrückhaltebecken vom 17.08.2016, 1 Seite\*
- 16.2 Bahnhof Einsiedel, km 10,051 - 10,948
- 16.2.1 Wassermengenberechnung Einleitstelle EE1, 2 Seiten\*
- 16.4 Bahnhof Meinersdorf, km 22,980 - 23,135
- 16.4.1 Wassermengenberechnung Einleitstelle EM1, 2 Seiten\*
- 16.5.1 Wassermengenberechnung Einleitstelle EK 1, 2 Seiten\*
- 17 Unterlage zum Brand- und Katastrophenschutz\*
- 17.1 Brandschutzkonzept Üst Chemnitz-Reichenhain Hp vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 26.07.2016, 5 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 08.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.2 Brandschutzkonzept Hp Chemnitz Kurt-Franke-Straße vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 1 Seite\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 28.06.2016, 4 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 11.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.3 Brandschutzkonzept Hp Einsiedel Gymnasium vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 1 Seite\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 13.04.2016, 4 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 11.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.4 Brandschutzkonzept Bahnhof Einsiedel vom 30.09.2016, 22 Seiten\*

- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 29.09.2016, 5 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 11.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.5 Brandschutzkonzept Hp Einsiedel August-Bebel-Platz vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 1 Seite\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 28.06.2016, 4 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 11.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.6 Brandschutzkonzept Hp Einsiedel Brauerei vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 1 Seite\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 28.06.2016, 4 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 11.01.2016, 4 Seiten\*
- 17.7 Brandschutzkonzept Bahnhof Dittersdorf vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 01.08.2016, 5 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 08.01.2016, 2 Seiten\*
- 17.8 Brandschutzkonzept Bahnhof Meinersdorf vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 18.08.2016, 7 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 08.01.2016, 2 Seiten\*
- 17.9 Brandschutzkonzept Hp Thalheim Nord vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 1 Seite\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 01.08.2016, 4 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 08.01.2016, 2 Seiten\*
- 17.10 Brandschutzkonzept Bahnhof Thalheim vom 30.09.2016, 24 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 14.07.2016, 8 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 08.01.2016, 2 Seiten\*
- Antrag auf unternehmensinterne Genehmigung vom 10.10.2016, 14 Seiten, 1 Lageplan\*
- 17.11 Brandschutzkonzept Bahnhof Zwönitz vom 30.09.2016, 22 Seiten\*
- Lageplan zum Brandschutzkonzept vom 17.10.2016, Maßstab 1 : 500\*
- Maßnahmeblatt des Anlagenverantwortlichen vom 10.10.2016, 2 Seiten\*
- Nachweis ausreichender Rettungswegemöglichkeiten vom 18.08.2016, 5 Seiten\*
- Darstellung Erschließungszustand Löschwasser vom 04.08.2016, 3 Seiten\*
- 18 2D-Hydraulik Dittersdorf (Hochwasserschutz) vom 17.10.2016, 26 Seiten\*

\* nur zur Information

Die vorstehend bezeichneten Planunterlagen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

### **A.3 Entscheidungen und Widmungen**

#### **A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen**

Gehobene Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15, 19 Abs. 1 und 3, 57 WHG<sup>5</sup> in Verbindung mit § 6 Abs. 1 Satz 2 SächsWG<sup>6</sup> zur Einleitung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser von den Bahnanlagen in oberirdische Gewässer.

Daten für das Wasserbuch:

Einleitstelle (km)	Gemeinde	Rechtswert	Wasserbehörde	Einleitmenge
Einleitart	Gemarkung	Hochwert	Wasserrechtsinhaber	Jährlichkeit
Gewässer	Flurstück			
EK 1 (19,215)	Burkhardtsdorf	5622558,9	LRA Erzgebirgskreis	10,39 l/s
Einleitung	Burkhardtsdorf	4566094,1	DB RegioNetz	n = 0,5
Zwönitz	153		Infrastruktur GmbH	

Genehmigung gemäß § 36 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 WHG in Verbindung mit § 26 Abs. 2 SächsWG für die Errichtung oder wesentliche Änderung baulicher Anlagen über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich.

Genehmigung gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 WHG für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in Überschwemmungsgebieten.

Genehmigung gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 WHG zur Lagerung von Stoffen in Überschwemmungsgebieten zum Zwecke der temporären Baustelleneinrichtung unter Auflagen gemäß § 78 Abs. 4 Satz 2 WHG. Die Zulassung richtet sich nach § 78a Abs. 2 Satz 2 WHG.

#### **A.3.2 Konzentrationswirkung**

Durch die Planfeststellung wird gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

#### **A.3.3 Widmungen**

Die derzeitige Widmungsbeschränkung für Fußgänger des auf den Flurstücken 334 der Gemarkung Einsiedel gelegenen beschränkt-öffentlichen Schrebergartenweges wird auf Anliegerkraftfahrzeuge und Radfahrer erweitert. Der von der Widmungserweiterung betroffene Bereich erstreckt sich von der Gleisanlage (ausschließlich) bis hin zur Anton-Herrmann-Straße (einschließlich).

### **A.4 Nebenbestimmungen und Vorbehalte**

#### **A.4.1 Vorbehalte**

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, während und nach Fertigstellung des Bauvorhabens eine Vollzugskontrolle durchzuführen.

#### **A.4.2 Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf**

a) Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Eisenbahn-Inbetriebnahme-

genehmigungsverordnung (VV IBG Infrastruktur), der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

b) Soweit Bestandteile des Bauvorhabens keine Betriebsanlagen der Eisenbahn sind, sind die Ausführungsunterlagen mit den entsprechenden Fachbehörden abzustimmen; dies gilt auch für die Ausführungsunterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan. Kommt keine Lösung zustande, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Vorhabensträgerin eine abschließende Entscheidung vor.

c) Dieser Planfeststellungsbeschluss entbindet nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren, mit den Medienträgern die erforderlichen Abstimmungsmaßnahmen zu treffen und dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden (Schachtscheine).

d) Die Fußgängerrampen am Bahnhof Dittersdorf sind behindertengerecht zu planen.

e) Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) Nr. A2.1 und A2.2 ist in Spalte 4 unter a) "Neubau Anprallschutz (Höhenbegrenzungssperre) mit Doppelstütze und Sperrbalken" und unter b) "Anpassung Straßenraum" einzutragen. In Spalte 5 ist als zukünftiger Eigentümer und als künftiger Unterhaltungs- oder Erhaltungspflichtiger für die Betriebsanlagen die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und als zukünftiger Eigentümer und als künftiger Unterhaltungs- oder Erhaltungspflichtiger für die anderen Anlagen die Stadt Chemnitz einzutragen.

f) Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) Nr. A4.11 ist in Spalte 2 die Kilometerangabe "3,781" zu ändern in "3,731". Die Änderung ist auch in allen anderen Planunterlagen vorzunehmen.

g) Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) Nr. B2.1 ist in Spalte 4 unter b) "Änderung Straßenanlagen" einzutragen.

h) Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) sind folgende zwei Ergänzungen vorzunehmen:

Spalte 1: Nr. B8.5.1

Spalte 2: a) km 6,792 - km 6,905 b) Trinkwasserfernleitung TW DN 700 GG

Spalte 3: 8.11

Spalte 4: Trinkwasserfernleitung b) Sicherung

Spalte 5: a1) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

a2) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

b1) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

b2) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

Spalte 1: Nr. B8.5.2

Spalte 2: a) km 7,780 b) Trinkwasserfernleitung TW DN 700 GG

Spalte 3: 8.12

Spalte 4: Trinkwasserfernleitung b) Sicherung

Spalte 5: a1) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

a2) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

b1) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

b2) Zweckverband Fernwasser Südsachsen

- i) Im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) Nr. J2.1 b) ist "Staatsstraße" zu ändern in "Bundesstraße". Der Eigentümer (Zeile a1 und a2) ist die Bundesrepublik Deutschland.
- j) Im Grunderwerbsplan 5.1.9 und im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.10 ist die Fläche von 383 m<sup>2</sup> des Flurstücks 712/49 der Gemarkung Altchemnitz als "Nutzungsänderung Fläche DB Netz AG" auszuweisen. Für die Errichtung der Umfahrung der P+R-Fläche sowie des Bushaltestreifens ist zusätzlich bahnrrechts der Streifen bis zur Bahnsteighinterkante als "Erwerbsfläche" auszuweisen.
- k) Im Grunderwerbsplan 5.1.23 und 5.1.24 ist bahnlinks die Wegfläche zwischen Bahnstrecke und Sportplatz aus dem Flurstück Nr. 273/11 der Gemarkung Einsiedel als "Erwerbsfläche" für die Stadt Chemnitz als künftigen Baulast- und Verkehrssicherungspflichtigen auszuweisen.
- l) Im Grunderwerbsplan 5.1.44 und im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.72 ist die Fläche von 1.029 m<sup>2</sup> auf dem Flurstück 461/2 der Gemarkung Meinersdorf als "Erwerbsfläche" auszuweisen. Zusätzlich ist der Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 491/19 der Gemarkung Meinersdorf ebenfalls als "Erwerbsfläche" auszuweisen und das Grunderwerbsverzeichnis entsprechend zu ergänzen.
- m) Für den Neubau der Stützwand bei km 9,337 ist der Nachweis zu erbringen, dass durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bodenabtrag) die Bestimmungen des § 78a WHG eingehalten werden. Insbesondere ist nachzuweisen, dass das Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst ausgeführt wird. Der Nachweis ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Chemnitz zu übergeben.
- n) Der Vorhabensträgerin wird aufgegeben, die Wasserspiegelberechnung an der Stützwand bei km 9,337 im Rahmen der Ausführungsplanung zu erstellen, die Passfähigkeit der Stützwandplanung zur Wasserspiegellage nachzuweisen und das Ergebnis der unteren Wasserbehörde der Stadt Chemnitz zu übergeben (vgl. Punkt A.4.3).
- o) Wird das festgestellte Bauvorhaben begonnen, muss der Plan insgesamt vollzogen werden. Die Baumaßnahme ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen und der dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Der Baubeginn ist unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen.
- p) Am Bahnhof Zwönitz sollte die Baugrunduntersuchung eine radiologische Prüfung der anthropogenen Auffüllungen beinhalten. Handlungsempfehlungen für eine strahlenschutzgerechte und sichere Verwertung oder Beseitigung von radioaktiven Stoffen bei Baumaßnahmen sind im Internet unter dem Link <http://www.umwelt.Sachsen.de/umwelt/strahlenschutz/30991.htm> bzw. im Leitfaden "Radioaktive Stoffe bei Baumaßnahmen" der Schriftenreihe des sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Heft 13/2013, abrufbar (Link zur Publikation: <https://publikationen.Sachsen.de/bdb/artikel/19172>).
- q) 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 sind mit den be-

troffenen Gewerbetreibenden vorab Festlegungen über deren Umfang zu treffen.

r) Während der Bauzeit ist die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen, insbesondere im gesamten Baubereich, zu gewährleisten. Soweit die Sperrung bzw. Teilspernung von Zufahrten zu den genannten Einrichtungen unvermeidbar ist, ist dies mit den Verantwortlichen der zuständigen Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst so frühzeitig vor der Sperrung abzustimmen, dass Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können, um die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr sowie des Rettungsdienstes im betroffenen Bereich auch während der Sperrung zu gewährleisten. Die Brandschutzkonzepte (Planunterlage 17) sind umzusetzen.

s) Sollten bei der Durchführung der Baumaßnahme Kampfmittel oder andere Gegenstände militärischer Herkunft gefunden werden, sind diese unverzüglich dem Kampfmittelbeseitigungsdienst des Polizeiverwaltungsamtes oder der örtlichen Polizeidienststelle anzuzeigen.

t) Alle während der Bauausführung nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme den Eigentümern und Pächtern in einem ordnungsgemäßen und für die ursprüngliche Nutzung entsprechenden Zustand zu übergeben.

u) Baubedingte Verkehrsraumeinschränkungen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Für die zur Baustellenerschließung und als Transportwege genutzten öffentlichen Straßen und Wege sind die geltenden Tonnagebeschränkungen und Beschränkungen der Durchfahrtshöhe zu beachten. Soweit die Benutzung von Straßen unter Überschreitung der Tonnagebegrenzung notwendig sein sollte, ist spätestens vier Wochen vorher bei der zuständigen Behörde eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen.

v) Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen sind bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu beantragen. Der zuständige Straßenbaulastträger und die zuständige Straßenverkehrsbehörde sind rechtzeitig über die geplante Inbetriebnahme des Bahnübergangs zu informieren. Der Bahnübergang darf erst dann in Betrieb genommen werden, wenn die erforderlichen Verkehrszeichen aufgestellt und eventuelle Markierungen vorgenommen wurden. Bei den Beschilderungen der Bahnübergänge handelt es sich größtenteils um eine für den Eisenbahnbetrieb sicherheitsrelevante Beschilderung. Die Beschilderung und Markierung darf deshalb nicht ohne Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes verändert werden.

w) Für den Bahnsteig der neuen Haltepunkte Chemnitz-Erfenschlag Ost, Einsiedel August-Bebel-Platz und Einsiedel Brauerei ist vor Inbetriebnahme eine Betriebserlaubnis nach § 6 AEG bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Referat 11, zu beantragen. Gemäß § 7f Abs. 3 AEG ist die Aufnahme des Betriebes 14 Tage vorher dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 2, anzuzeigen.

x) Die Fertigstellung des Bauvorhabens und die Erfüllung aller mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilten Nebenbestimmungen sind - unbeschadet der Erfüllung anderer Anzeige- und Mitteilungspflichten - unter Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Für die Bestandteile des Bauvorhabens, die keine Betriebsanlagen sind, ist die jeweilige Ausführungsplanung mit dem Abstimmungs- bzw. Prüfvermerk der zuständigen Fachbehörde beizufügen.

y) Die von der Vorhabensträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen werden für verbindlich er-

klärt. Es wird vorausgesetzt, dass auch die Zusagen aus dem Antragsformular, dem Erläuterungsbericht und den anderen Planunterlagen eingehalten werden und nur zugelassene Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zum Einsatz gelangen. Gesetzliche Bestimmungen und andere Regelwerke wie z. B. Richtlinien gelten unabhängig davon, ob sie in vorliegendem Beschluss erwähnt werden oder nicht.

#### **A.4.3 Auflagen zum Wasserschutz**

a) Die gegebenenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen für Instandsetzung- und Sanierungsarbeiten (z. B. Errichten von Baubehelfen im Gewässer wie Wasserhaltungen, Gerüste) sind rechtzeitig unter Vorlage von aussage- und prüffähigen Unterlagen bei der zuständigen unteren Wasserbehörde zu beantragen.

b) Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG ist jede Person verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer (Grundwasser) verbunden sein könnten, die nach Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden.

c) Sofern bei den Bauarbeiten unvorhergesehen Grundwasser angetroffen wird, ist dies der zuständigen unteren Wasserbehörde unverzüglich, das heißt ohne schuldhaftes Zögern, anzuzeigen. Den daraufhin ergehenden behördlichen Anordnungen ist Folge zu leisten.

d) Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauausführung sind die Tätigkeiten sofort zu unterbrechen, Sofortmaßnahmen zur Bindung der wassergefährdenden Stoffe einzuleiten sowie die Verunreinigungen umgehend zu beseitigen. Die zuständige untere Wasserbehörde ist unverzüglich zu informieren.

e) Die Maßnahmen an Gewässern sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazugehörigen Nebenbestimmungen auszuführen.

f) Die Instandsetzungsarbeiten an Eisenbahnüberführungen, die auch Auswirkungen auf die Gewässersohle haben (Erneuerung Kolkschutz, Verringerung Verklausungsgefahr) sind mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen.

g) Baumaßnahmen an Gewässern sind so durchzuführen, dass es zu keiner vermeidbaren Beeinträchtigung der Gewässer kommt und insbesondere deren dauerhafte Durchgängigkeit erhalten bleibt. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass keine sedimentierbaren Stoffe (Schlämme usw.) in die Gewässer gelangen können. Fangdämme sind aus erosionssicherem Material herzustellen, der Einsatz von abschwemmbareren Erdstoffen ist zu vermeiden. Vorzugsweise sind geschlossene Big-Bags, Sandsäcke, außerhalb des Gewässers gefüllte und nach unten hin geschlossene Kastenfangdämme oder mehrreihig mit Sandsäcken gedichtete Betonplatten einzusetzen.

h) Der Hochwasserschutz für das Umgebungsgelände ist in jeder Bauphase in angemessener Weise zu gewährleisten. Die jeweilige Baustelle ist so zu sichern, zu beräumen und zu kontrollieren, dass bei Starkniederschlägen Hochwasserereignisse gefahrlos ablaufen können. Baustelleneinrichtungen sind hochwasserangepasst möglichst außerhalb von überschwemmungsgefährdeten Bereichen zu errichten.

i) Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Bei der

Gefahr des Eindringens von wassergefährdenden Stoffen in Gewässer, den Boden oder das Grundwasser sind unverzüglich die zuständige untere Wasserbehörde und die zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde zu verständigen sowie zwischenzeitlich die erforderlichen Schutzmaßnahmen einzuleiten. Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel (z. B. Auffangwannen, Folien, Ölbindemittel) ausreichend vorzuhalten.

j) Beim Einsatz von Beton und Mörtel im Gewässerbereich ist Folgendes zu beachten:

Der frische Beton darf nicht mit der fließenden Welle in Berührung kommen.

Die Betontransportfahrzeuge und alle bautechnologisch zum Betonherstellen und dessen Verarbeitung genutzten Geräte, Materialien und Arbeitsmittel dürfen nicht am Gewässer gereinigt werden. Betonhaltiges Abwasser darf nicht ins Gewässer gelangen oder durch Niederschläge ins Gewässer gespült werden.

Frischbeton darf das Wasser in einer Baugrube nur verdrängen, wenn es sofort abgepumpt und separat aufgefangen und zwischengespeichert werden kann. Nach Möglichkeit ist die Baugrube vor der Betonage trocken zu legen.

Wasser, das längere Zeit über abgebundenem Beton gestanden hat, darf nicht sofort in die fließende Welle zurückgeführt werden, es ist zwischen zu speichern.

Kann eine Baugrube während der Abbindezeit des Frischbetons nur mit laufender Wasserhaltung beherrscht werden, darf das anfallende Wasser nicht direkt in die fließende Welle abgeleitet werden. Für die Zwischenspeicherung ist ein ausreichendes Volumen vorzuhalten.

Muss stark alkalisches Wasser aus der Zwischenspeicherung der Wasserhaltung in das Gewässer zurückgeführt werden, so ist dies nur mit ausreichendem Verdünnungsverhältnis möglich. Es ist z. B. durch Gewährleistung ausreichender Abbindezeiten des eingesetzten Betons vor Wiederbeaufschlagung mit dem Gewässer (durch Einstellung der Wasserhaltung, Flutung, Rücknahme der Ausleitung usw.) zu gewährleisten, dass im Gewässer unterhalb der Baustelle keine pH-Werte größer 8,0 auftreten. Entsprechende Messwerte sind zu dokumentieren und auf Verlangen vorzulegen.

k) Der Beginn der Bauarbeiten im und am Gewässer (Zwönitz) ist gegenüber der Fischereibehörde und dem Fischereiausübungsberechtigten - Anglerverband Südsachsen Mulde/Elster e. V., Bernsdorfer Straße 132, 09126 Chemnitz; E-Mail: kontakt@anglerverband-chemnitz.de - spätestens 21 Tage vorher anzuzeigen.

l) Die Bauarbeiten dürfen nicht innerhalb der Fischschonzeiten durchgeführt werden. Die hier zu beachtende Schonzeit ist die der Bachforelle (*Salmo trutta fario* L.), welche in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 30. April liegt. Vom Verbot des Bauens innerhalb der Fischschonzeiten kann die Fischereibehörde Ausnahmen zulassen, wenn der Fischbestand nicht gefährdet und die Fischdurchgängigkeit gesichert ist.

#### **A.4.4 Auflagen zum Immissionsschutz**

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

b) Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung durch die Baumaßnahmen hervorgerufener Immissionen einen Baulärmverantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG<sup>7</sup> bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz) einzusetzen. Dieser steht auch von



Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind dem Eisenbahn-Bundesamt, der zuständigen Immissionsschutzbehörde und den Anliegern mindestens zwei Wochen vor Baubeginn mitzuteilen.

c) Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise (z. B. durch Pressemitteilungen, Postwurfsendungen, Informationsveranstaltungen, Anzeigen in örtlichen Tageszeitungen oder Amtsblättern) mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

d) Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die AVV Baulärm<sup>8</sup> zu beachten. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Minderung des Baulärms, insbesondere während der Nachtzeit sowie an Sonn- und Feiertagen, zu treffen, um die Immissionsrichtwerte nicht zu überschreiten. Als Nachtzeit im Sinne der genannten Vorschrift gilt die Zeit von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr. Einzelne kurzzeitig auftretende Geräuschspitzen dürfen den Richtwert nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte Anordnungen, insbesondere nach den §§ 24 und 25 BImSchG, treffen, das heißt Maßnahmen zur Verhinderung der Überschreitung der Immissionsrichtwerte anordnen kann; dies schließt auch das Recht zur Stilllegung von Baumaschinen ein.

e) Für die Erfassung der tatsächlich verursachten Baulärmimmissionen und die Beurteilung der Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß AVV Baulärm sind baubegleitende Messungen nach den Vorgaben der AVV Baulärm durchzuführen. Hierzu wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, zur Ermittlung und Dokumentation der in der Nachbarschaft auftretenden baubedingten Lärmimmissionen vor dem Beginn der Bauarbeiten geeignete Messstellen zu errichten. Die Lage der Messstellen ist in Abhängigkeit vom konkreten Bauablauf durch eine nach § 29b BImSchG bekannt gegebene Messstelle nach Abstimmung mit dem Baulärmverantwortlichen und im Benehmen mit den betroffenen Eigentümern festzulegen. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die ermittelten Daten und Ergebnisse zu dokumentieren, zur Beweissicherung aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich vorzulegen. Es wird darauf hingewiesen, dass im Fall der verspäteten Vorlage sowie der Vorlage unvollständiger oder inhaltlich nicht zutreffender Daten und Ergebnisse eine Verzögerung des Bauablaufs nicht ausgeschlossen werden kann.

f) Besonders lärmintensive Bauarbeiten sind werktags und während der Tagzeit vorzunehmen. Die folgenden Schallschutzmaßnahmen gemäß Punkt 5.3 der Baulärmuntersuchung (Planunterlage 15.4) sind umzusetzen: Emissionsstarke Geräte und Maschinen sollten, nach Möglichkeit einen größeren Abstand zur Bebauung aufweisen. Weiterhin kann die Topographie des Gebietes genutzt werden, dies bedeutet das etwa Gräben oder leerstehende Gebäude genutzt werden um die Ausbreitung von Schall zu mindern. Baumaschinen, deren Ort nach der erstmaligen Einrichtung nicht verändert wird, können in Schallschutzzelten untergebracht werden, um deren Emissionen zu mindern. Des Weiteren können Mobile Lärmschutzwände zum Einsatz gebracht werden, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen. In Pausen und Arbeitsunterbrechungen wird empfohlen, die Maschinen stillzulegen. Es sollte darauf geachtet werden, möglichst lärmarme Geräte zu verwenden.

den. Einen Hinweis hierauf gibt das "Blauer Engel" Symbol, welches lärm- und emissionsarme Maschinen auszeichnet.

g) Den betroffenen Anwohnern steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu für Immissionsorte, an denen an Tagen oder Nächten der nach der AVV Baulärm berechnete Beurteilungspegel (außen) voraussichtlich tags mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume oder nachts mehr als 60 dB(A) bezogen auf Schlafräume bzw. der Spitzenpegel (außen) nachts mehr als 70 dB(A) betragen wird.

h) Die Eigentümer haben bei verbleibenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm einen Anspruch auf eine Entschädigung dem Grunde nach in Geld für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches für die Monate April bis September für den Tagzeitraum. Werden die oberen Anhaltswerte für Innenraumpegel der VDI 2719 (Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen) in den dort genannten entsprechend schutzwürdigen, also nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen überschritten, haben die Eigentümer ebenfalls einen Anspruch auf eine Entschädigung in Geld dem Grunde nach. Bei der Ermittlung der Innenraumpegel ist von dem vorhandenen geschlossenen Fenster auszugehen. Bemessungsgrundlage der Entschädigung sind Dauer und Höhe der Pegelüberschreitung. Der Anspruch entfällt jedoch für den Zeitraum, in dem Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde. Kommt über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und der Vorhabenträgerin zustande, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

i) Zur Sicherung der Baustelle vor Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb sind nur noch automatische Warnsysteme (Rottenwarnanlagen) zu verwenden, deren Warnsignalgeber über eine automatische Pegelanpassung (APA) verfügen. Der Schallpegel der Warnsignalgeber darf an der unteren Grenze des Dynamikbereiches der automatischen Pegelanpassung maximal 97 dB(A) erreichen. Dies gilt nicht für Baustellen, an denen sich im Abstand von weniger als 1.000 m beidseitig des von der Baumaßnahme betroffenen Gleisabschnittes keine Gebiete im Sinne der Ziffer 3.1.1 c) bis f) der AVV Baulärm befinden (Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind; Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind; Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind; Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten). Der Abstand von 1.000 m reduziert sich, wenn und soweit schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3.1.1 c) bis f) der AVV Baulärm im konkreten Fall nachweislich nicht zu erwarten sind, beispielsweise auf Grund von Schallausbreitungshindernissen auf dem Weg von den Signalgebern zu den vorgenannten, schützenswerten Gebieten.

j) Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht genehmigen wird und für die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit die Kreispolizeibehörde zuständig ist.

k) Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 15.1.2) sind umzusetzen.

l) Den Eigentümern der in der Anlage zur schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.1.1) in Spalte 15 (Anspruch passiv), mit "T/N" bzw. "N" gekennzeichneten Gebäudeteilen steht im

Rahmen der Lärmvorsorge ein Anspruch auf notwendige Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen zu. Die Ansprüche werden dem Grunde nach gewährt. Anspruchsberechtigt sind nur diejenigen Grundeigentümer, bei deren Gebäude die Gebäudeumfassungsteile, insbesondere die Fenster, nicht geeignet sind, die Grenzwerte der 16. BImSchV<sup>9</sup> einzuhalten. Art und Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV<sup>10</sup>. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der VLärmSchR 97<sup>11</sup>.

m) Den Eigentümern der in der Anlage zur schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.1.1) in Spalte 15 (Anspruch passiv), mit "T/N" gekennzeichneten Gebäudeteilen steht für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches durch Schienenverkehrslärm eine Entschädigung dem Grunde nach zu, soweit ein schutzbedürftiger Außenwohnbereich vorhanden ist und die Erhöhung 3 dB(A) beträgt (Wahrnehmbarkeitsschwelle). Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der VLärmSchR 97.

n) Die Fußgängerakustik an Bahnübergängen ist entsprechend der örtlichen Gegebenheiten bezüglich der Ausrichtung und Lautstärke so einzustellen, dass unter Berücksichtigung des Umgebungslärms zwar eine deutliche Wahrnehmung gegeben ist, diese jedoch nicht zu weitergehenden Lärmbelastungen führt, die mit Gesundheitsgefahren verbunden sind bzw. einem substantziellen Eingriff in das Grundeigentum gleichkommen. Dazu gehört auch eine so genannte Nachtabsenkung der von der akustischen Fußgängerwarnanlage ausgehenden Lautstärke.

o) Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind geeignete Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen vorzusehen (z. B. Befeuchten der Staubquellen). Hierbei sind die Windverhältnisse zu berücksichtigen.

p) Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten, dass durch die Bauarbeiten keine Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die die Anhaltswerte der DIN 4150/3 überschreiten.

q) Gemäß Punkt 7.3 der erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.3) sind im Bereich des Gebäudes Bahnhofstraße 12, 09439 Amtsberg, Unterschottermatten einzubauen.

#### **A.4.5 Auflagen zum Naturschutz**

a) Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer speziellen (Fachgebiet: Naturschutz) umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung (Stand: Juli 2015)" des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die Vorhabensträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

b) Die Aufgaben der umweltfachlichen Bauüberwachung ergeben sich aus dem genannten Umwelt-Leitfaden, den Maßnahmeblättern zum landschaftspflegerischen Begleitplan und den folgenden Auflagen.

c) Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen sind so zu errichten, dass baubedingte Beeinträchtigungen der Vegetationsstrukturen auf ein Minimum reduziert werden.

d) Eine Gefährdung der geschützten Arten durch die Instandsetzungsmaßnahmen ist durch spezielle Maßnahmen vor Baubeginn (Kontrolle und Sichtung bezogen auf das Vorkommen von geschützten Arten und CEF-Maßnahmen in vorheriger Absprache mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde) auszuschließen.

e) Die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes sind umzusetzen.

f) Vorhandener Baumbestand ist - soweit die Planunterlagen keine ausdrücklich abweichenden Regelungen enthalten - zu erhalten und während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen zu schützen. Die Regelungen der RAS-LP, insbesondere deren Abschnitt vier (Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen) sind einzuhalten und in den Leistungsbeschreibungen der Ausführungsplanung sowie in den Ausschreibungsunterlagen festzuschreiben. Ferner ist die DIN 18920 für den Umgang mit Bäumen einzuhalten, insbesondere: Abschirmen der Baumstämme mit Brettern als Schutz vor Rindenverletzungen, Schutz der Wurzeln von Bäumen und Sträuchern durch ausreichenden Abstand oder Untertunneln, Offenhalten der Baumscheiben und Vermeiden unnötiger Bodenverdichtungen in unmittelbarer Umgebung von Bäumen und Sträuchern und Beseitigung aufgetretener Bodenverdichtungen.

g) Notwendig werdende Beseitigungen von Bäumen und Sträuchern für eine erforderliche Baufreiheit dürfen ausschließlich in der Zeit von Oktober bis Februar eines jeden Jahres ausgeführt werden. Außerhalb des Fällzeitraumes, das heißt in der Zeit von März bis September eines jeden Jahres, ist eine Befreiung nach § 67 BNatSchG bei der zuständigen unteren Naturschutzbehörde zu beantragen.

h) Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Ausgestaltung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Detail mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. Punkt A.4.2). Die Unvermeidbarkeit der Eingriffe in Gehölzbestände in diesem Bereich ist hinreichend zu belegen.

i) Bei der Maßnahme V14 sind die Wasseramsele Kästen bis spätestens Ende Dezember abzuhängen bzw. zu verschließen.

j) Bei der Maßnahme V15 ist der Inhalt der Vermeidungsmaßnahme zu ändern. Der Gehölzrückschnitt im bezeichneten Abschnitt entfällt. Als Ersatz dafür ist die Sicherung bzw. Aufwertung von zwei Winterquartieren für Fledermäuse mittels Gitter (Höhle im Fuchsberg-Steinbruch im Zeisigwald und Stollen im Schönherrpark) auszuführen. Folgende Maßnahmen sind vor Baubeginn umzusetzen:

1. Flächennaturdenkmal "Fuchsberg" im Zeisigwald, ehemaliger Porphyrtuff-Steinbruch, Höhle am Fuß einer Steilwand (Nähe Dresdener Straße, Steinweg)

- Erstellen eines neuen Gitters (Größe ca. 100 x 130 cm) aus verzinktem Stahl
- damit dem Gitter rechts unten an der Höhlenöffnung ein sehr kleiner Zugang bleibt, hier Stäbe anschweißen, so dass ein seitliches hindurchkriechen unterbunden wird
- kleine Kontrollöffnung muss im Gitter eingebaut werden (ca. 60 x 50 cm), mit Verblendung (um ein Aufhebeln zu vermeiden)
- Schloss mit Schließzylinder (zum Schutz von hinten schließbar) vorsehen
- Befestigung des Gitterrahmens im Fels mit Schwerlastdübeln oder Ähnlichem vor Ort
- Abstimmung vor Ort mit der unteren Naturschutzbehörde

- die Maßnahmen dürfen nicht im Winter (November bis Mitte März) durchgeführt werden.
2. Höhle im Schönherrpark, Teilobjekt des FFH-Gebietes "Separate Fledermausquartiere im Raum Chemnitz und Freiberg"
- vorhandenes Gitter sichern (Abstand Gitter zur Tür ist zu groß (Aufhebeln möglich), mit Stahlband verblenden; Schloss muss versteckt sein (mit dickerem Stahlblech umkleiden, so dass es geschützt ist); Anbringen eines zweiten Vorhängeschlosses)
  - oder neues Gitter
  - Abstimmung vor Ort mit der unteren Naturschutzbehörde
  - die Maßnahmen dürfen nicht im Winter (November bis Mitte März) durchgeführt werden.
- k) Bei der Maßnahme A<sub>CEF</sub>1 ist für die Zauneidechse auch grabfähiges Substrat nach Bodenaustausch anzubieten. Die Ersatzhabitate sind im zeitlichen Vorlauf vor Baubeginn anzulegen.
- l) Die Maßnahme E6 ist durch die Ökokontomaßnahme (Erstaufforstung auf einer intensiv genutzten Wiese in Großwaltersdorf) zu ersetzen, der notwendige Ersatzumfang beträgt 1.921 m<sup>2</sup> ha (flächengleiche Neuaufforstung).
- m) Bei der Maßnahme E7 beträgt der notwendige Ausgleichumfang 1.998 m<sup>2</sup> (flächengleiche Wiederaufforstung) und erfolgt an gleicher Stelle auf dem Flurstück 461/20 der Gemarkung Meinersdorf, der Ersatz auf den Flurstücken 535 und 783 der Gemarkung Dittersdorf entfällt.
- n) Bei der Maßnahme E11 sollen 30 Fledermauskästen in Wäldern an Bäumen angebracht werden. Im Gespräch am 29. Januar 2018 wurde festgelegt, diese Kästen im Stadtgebiet von Chemnitz anzubringen. Es sind folgende Kastentypen für Fledermäuse zu verwenden: 14 Rundkästen (Strobel Nr. 110 oder ähnlich), 11 Flachkästen (Strobel Nr. 120 oder ähnlich) und 5 Winterschlafkästen (Strobel Nr. 190 oder ähnlich - dieser Kastentyp ist in mind. 7 m Höhe anzubringen). Die Kästen sind in Gruppen von ca. 7 Stück anzubringen. Die Winterschlafkästen können auch einzeln angebracht werden. Folgende Anbringungsstandorte sind möglich bzw. wurden angefragt:
- Stadtpark, südlich des großen Stadtparkteiches (Flurstück Helbersdorf 82/1 und 82/3, Flächeneigentümer: Stadt Chemnitz, Grünflächenamt): 3 Flach- und 4 Rundkästen
  - Küchwaldpark, am Irrbornweg (Flurstück Schloßchemnitz 319/5, Flächeneigentümer: Stadt Chemnitz, Grünflächenamt): 3 Flach- und 4 Rundkästen, 1 Winterschlafkasten
  - Südlicher Zeisigwald, a) Nähe Heideschänke (Flurstück Chemnitz 3759/3, Flächeneigentümer: Staatsbetrieb Sachsenforst) bzw. b) Sportplatz an der Eubaer Straße (Flurstück Chemnitz 2063g, Flächeneigentümer: Stadt Chemnitz, Grünflächenamt - Stadtforst): 3 Flach- und 4 Rundkästen, 1 Winterschlafkasten sowie 2 Flach- und 2 Rundkästen
  - Grüna/Rabensteiner Wald, Nähe Gaststätte Forsthaus (Flurstück Grüna 893, Flächeneigentümer: Staatsbetrieb Sachsenforst): 1 Winterschlafkasten
  - Nördlicher Zeisigwald, unweit Eisenbahnmuseum (Flurstücke Ebersdorf 333/7 oder 333/12, Flächeneigentümer: Stadt Chemnitz, Umweltamt): 1 Winterschlafkasten
  - Stärkerwald Reichenbrand (Flurstück Reichenbrand 409, Flächeneigentümer: Stadt Chemnitz, Grünflächenamt - Stadtforst): 1 Winterschlafkasten
- Die Maßnahme ist vor Baubeginn umzusetzen.
- o) Bei der Maßnahme E12 sind die Nistkästen jährlich im Spätherbst zu reinigen und gegebenenfalls zu warten. Hierfür ist in den Unterlagen die Verantwortung für die Betreuung zu benennen.
- p) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in elektronischer Form im bahneigenen Fachinfor-

mationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) zu erfassen und über die integrierte Schnittstelle in das Sächsische Kompensationsflächenkataster einzupflegen.

q) Die Umsetzung der festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes hat - soweit technisch machbar, fachlich sinnvoll und nicht abweichend geregelt - zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme, jedoch spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Baumaßnahme, zu erfolgen. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die zuständige untere Naturschutzbehörde zu informieren.

r) Gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG<sup>12</sup> wird der Unterhaltungszeitraum für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie folgt festgesetzt:

Dauerhaft: A2, E1, E2, E3, E4, E8, E10, E11, E12, E13

13 Jahre: E5, E6, E7

5 Jahre: G1

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

s) Die zuständige untere Naturschutzbehörde ist bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie ist hierzu rechtzeitig, das heißt mindestens vier Wochen vorher, zu laden. Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme ist der genannten Behörde die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen vorzulegen. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und ob die genannte Behörde an dem Termin teilgenommen hat.

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

#### **A.4.6 Auflagen zur Forstwirtschaft**

a) Die Waldinanspruchnahme ist auf das zur Realisierung des Vorhabens erforderliche Minimum zu begrenzen. Dies gilt auch für die befristet in Anspruch zu nehmenden Waldflächen.

b) Die befristet umgewandelte Waldfläche ist gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG<sup>13</sup> wiederaufzuforsten. Die vollständige Wiederaufforstung der befristet umgewandelten Waldflächen mit standortgerechten Baum- und Straucharten ist gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG innerhalb eines Jahres nach Beendigung der Baumaßnahme abzuschließen. Die Einzelheiten der Wiederaufforstung (wie Baumartenwahl, Pflanzverbände, Waldrandgestaltung, Beachtung der walddesetzlichen Nachbarpflichten gemäß § 25 SächsWaldG, Beachtung Forstvermehrungsgutgesetz usw.) sind frühzeitig mit der zuständigen unteren Forstbehörde bzw. mit dem Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, abzustimmen.

c) Zum Ausgleich der nachteiligen Wirkung der dauerhaften Waldumwandlung für die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes (§ 8 Abs. 3 SächsWaldG) ist die Ökokontomaßnahme (Erstaufforstung auf einer intensiv genutzten Wiese in Großwaltersdorf) als Kompensationsmaßnahme erforder-

derlich.

d) Der Zeitpunkt der Waldumwandlung und der Wiederaufforstung ist der zuständigen unteren Forstbehörde bzw. dem Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, vor Maßnahmebeginn schriftlich anzuzeigen/mitzuteilen. Dabei ist ein verantwortlicher Maßnahmenleiter zu benennen.

e) Beeinträchtigungen des verbleibenden Waldbestandes sind auszuschließen. Erforderlichenfalls sind die Randbäume während der Baumaßnahme durch geeignete Vorkehrungen (Schutzvorrichtungen) im Wurzel- und Stammbereich vor Schäden zu schützen. Die Erreichbarkeit der umgebenden Waldflächen zur forstlichen Bewirtschaftung muss während der Baumaßnahmen gewährleistet sein. Einzelheiten sind frühzeitig mit der zuständigen unteren Forstbehörde bzw. dem Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, abzustimmen.

f) Entsprechend der waldgesetzlichen Bestimmungen des § 20 Abs. 2 SächsWaldG sind die angelegten Aufforstungen rechtzeitig und sachgemäß nachzubessern, zu schützen und zu pflegen, bis sie endgültig (dauerhaft) gesichert sind.

g) Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die angeschnittenen/aufgehauenen Waldränder entlang der Trasse bis auf eine Baumlänge in das Bestandsinnere des verbleibenden Bestandes hinein auf Standfestigkeit zu kontrollieren und unsichere Bestandsglieder in Absprache mit dem jeweiligen Waldeigentümer zu entfernen.

h) In der Umweltverträglichkeitsstudie (Planunterlage 11.1) auf Seite 28 unter Punkt "Wald" ist im zweiten Satz das Wort "stockende" zu streichen.

#### **A.4.7 Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz**

a) Diese Entscheidung entbindet die Vorhabensträgerin nicht von ihren Pflichten, die ihr hinsichtlich der Verwertung bzw. Beseitigung anfallenden Abfalls im Rahmen des Nachweisverfahrens nach dem KrWG<sup>14</sup> und der NachwV<sup>15</sup> in Verbindung mit den entsprechenden landesgesetzlichen Regelungen obliegen.

b) Während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene oder verursachte schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV<sup>16</sup> sind der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde unverzüglich mitzuteilen. Entsprechendes gilt beim Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten. Mit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde sind vor Fortsetzung der Bauarbeiten die Maßnahmen (Untersuchungen) abzustimmen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt bzw. welchen Umfang diese aufweist. Im Rahmen der durchzuführenden Untersuchungen und Bewertungen sind insbesondere auch Art und Konzentration der Schadstoffe, die Möglichkeit ihrer Ausbreitung in die Umwelt und ihrer Aufnahme durch Menschen, Tiere und Pflanzen sowie die Nutzung des Grundstücks nach § 4 Abs. 4 BBodSchG<sup>17</sup> zu berücksichtigen.

c) Die Möglichkeit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde, zur Überwachung vorgefundener Altlasten und altlastverdächtiger Flächen gemäß § 15 Abs. 2 BBodSchG entsprechende Anordnungen zu treffen, bleibt unberührt.

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

- e) Für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen ist 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 gegebenenfalls 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 gegebenenfalls erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen und ist die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der betreffenden Flächen sind Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.
- f) Der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub ist vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.
- g) Der Oberboden (Mutterboden) ist 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 bzw. Verfüllungen in Form von bodenähnlichen Anwendungen (Geländeregulierung ohne konkreten technischen Zweck) ist regelmäßig geeignetes Bodenmaterial zu verwenden.
- h) Der Unterboden ist 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 höherwertige Folgenutzung vorzuziehen.
- i) Es ist zu gewährleisten, dass Bodenmaterialien, die zur Wiederherstellung, zur nachhaltigen Sicherung oder Verbesserung mindestens einer der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten natürlichen Bodenfunktionen zum Einsatz gelangen bzw. zugeführt werden müssen, am Einbau- bzw. Auftragsort keine schädliche Bodenveränderung hervorrufen. Dazu wird grundsätzlich die Einhaltung der Vorsorgewerte gemäß Tab. 4.1 des Anhangs 2 BBodSchV bzw. der ZZ0/Z0\*-Werte gemäß Tabelle II.1.2-2 der Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall - TR LAGA (Stand: 05.11.2004) als erforderlich angesehen. Für die Ausführung der dazu erforderlichen Arbeiten gelten die diesbezüglichen Vorgaben des § 12 BBodSchV sowie der DIN 19731.
- j) In einem Entsorgungskonzept sind klare Aussagen zu Art, Menge, stofflicher Beschaffenheit und den vorgesehenen Entsorgungs- oder Verwertungswegen der anfallenden Aushub- und Abrissmaterialien festzulegen. Dieses Konzept ist mit der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- k) Als Grundlage der Untersuchung und Bewertung des Bodenmaterials ist das Technische Regelwerk der LAGA M20 vom 05.11.2004 (TR Boden, Mindestuntersuchungsprogramm) heranzuziehen. Für Abbruchmaterialien gelten die "Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial", mit Erlass des sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom 20.12.2018, Aktenzeichen: 45-8632/1/33, bis zum 31.12.2019 verlängert.
- l) Sollten während der weiteren Planungsarbeiten oder während der Bauausführung bisher unbekannte Bodenbelastungen angetroffen werden (§ 9 Abs. 1 i. V. m. § 2 Abs. 3 bis 6 BBodSchG), ist nach § 10 Abs. 2 SächsABG<sup>18</sup> die zuständige Bodenschutzbehörde zu informieren (Meldepflicht).
- m) Im Rahmen der Baumaßnahme nicht verwertbarer Bodenaushub/mineralische Materialien sind



anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 Abs. 2 und 4 KrWG zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist dann nicht genehmigungsfähig.

#### **A.4.8 Auflagen zum Denkmalschutz**

a) Das Landesamt für Archäologie ist vom exakten Baubeginn (Erschließungs-, Abbruch-, Ausschachtungs- oder Planierarbeiten) bzw. bodeneingreifenden Untersuchungsbeginn mindestens drei Wochen vorher zu informieren. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und den verantwortlichen Bauleiter nennen.

b) Die ausführenden Firmen sind nachweislich auf die Meldepflicht von Bodenfunden gemäß § 20 SächsDSchG<sup>19</sup> hinzuweisen. Bodenfunde sind unverzüglich dem Landesamt für Archäologie anzuzeigen. Die Fundstellen sind vor Zerstörung zu schützen.

#### **A.4.9 Auflagen zum Vermessungswesen**

a) Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind über die Lage der im Baubereich befindlichen Vermessungs- und Grenzmarken vor Baubeginn zu unterrichten.

b) 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. Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Grenzmarken bestehen, ist deren Sicherung bei einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur zu veranlassen.

c) Der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen ist schriftlich unter Angabe des Aktenzeichens 24-2421/81/42-2018/2330 über den Zeitpunkt der geplanten Veränderungen an den Festpunkten HP 5243 469/0 und RBP 5243 175/00 zu informieren.

d) Sollte durch die Baumaßnahme die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerenetzes der Landesvermessung erfolgen, ist deren Sicherung oder Versetzung beim Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen zu veranlassen.

#### **A.4.10 Auflagen im Interesse Dritter**

a) Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

b) Die im Baubereich befindlichen Kabel und Leitungen dürfen, soweit die festgestellten Planunterlagen eine Veränderung nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger nicht verändert oder überbaut werden. Die der Vorhabensträgerin bereits übergebenen Lage- und Bestandspläne der Medienträger sowie deren Merkblätter sind in der Ausführungsplanung und der Baudurchführung zu beachten.

c) Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen rechtzeitig, soweit nicht ausdrücklich abweichend geregelt, spätestens zwei Wochen vor dem geplanten Beginn der Bauarbeiten bekanntzu-

geben:

Deutsche Telekom Technik GmbH unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 30.01.2017 (vgl. Punkt A.5.2.6),

Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz, Bereich Entwässerung, unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 30.01.2017 (vgl. Punkt A.5.2.7),

inetz GmbH unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 03.04.2017 und 15.03.2018 (vgl. Punkt A.5.2.12),

Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 29.03.2017 und 28.02.2018 (vgl. Punkt A.5.2.20),

Radio-, Fernseh- und Computertechnik GmbH unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 14.03.2017 (vgl. Punkt A.5.2.23),

Regionaler Zweckverband Wasserversorgung Bereich Lugau-Glauchau unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 15.02.2017 und 31.01.2018 (vgl. Punkt A.5.2.24),

Vodafone GmbH unter Hinweis auf die Stellungnahme vom 06.07.2017 (vgl. Punkt A.5.2.33),

Vodafone Kabel Deutschland GmbH unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 07.04.2017 und 13.03.2018 (vgl. Punkt A.5.2.34),

Zweckverband Fernwasser Südsachsen unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 21.03.2017 und 13.02.2018 (vgl. Punkt A.5.2.35),

Zweckverband Kommunale Wasserver-/Abwasserentsorgung Mittleres Erzgebirgsvorland unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 6. März 2017 und 14. Februar 2018 (vgl. Punkt A.5.2.36),

Zweckverband Wasserwerke Westerzgebirge unter Hinweis auf die Stellungnahmen vom 08.02.2017 und 12.02.2018 (vgl. Punkt A.5.2.37).

d) Die in den genannten Stellungnahmen gegebenen Hinweise und Auflagen der Versorgungsunternehmen sind im Rahmen der Entscheidung zu den Stellungnahmen bei der Realisierung der Maßnahme zu beachten.

e) Im Bereich der Scharfensteiner Straße ist eine Begrünung der Lärmschutzwand auf der gleisabgewandten Seite vorzusehen.

f) Im Bereich des Flurstücks 94 der Gemarkung Einsiedel ist die Nutzung der vorhandenen Zufahrten und Stellflächen (Kundenparkplätze) durch einen abgesenkten und somit überfahrbaren Bord (Rundbord) auch künftig zu gewährleisten.

g) Die auf dem Flurstück 154 der Gemarkung Erfenschlag vorhandene Brunnenwasserleitung ist bis zur neuen Grundstücksgrenze in ein Schutzrohr zu verlegen. Nach dem Grunderwerb ist ein Leitungsrecht in das Grundbuch einzutragen.

## **A.5 Entscheidung zu den Stellungnahmen**

### **A.5.1 Zurückweisung von Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge**

Die von der Vorhabensträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen wurden für verbindlich erklärt (vgl. Punkt A.4.2). Die weiteren Einwendungen der Verfahrensbeteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusage oder durch diesen Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird, zurückgewiesen.

## **A.5.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Folgende Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen gaben Hinweise, Anregungen und stellten Bedingungen, über die keine Einigung im Anhörungsverfahren erzielt werden konnte und nachfolgend entschieden wird:

### **A.5.2.1 Bahn-Landwirtschaft Bezirk Dresden e. V., Unterbezirk 074 / Chemnitz Süd Wiener Straße 4, 01069 Dresden, Schreiben vom 28. Februar 2018**

Im Rahmen des Abschnittes "Straßenbahn" des Chemnitzer Modells Stufe 2 sei die bestehende Zufahrt zum Unterbezirk und der IG "Energie" an die neue Fraunhoferstraße angebunden worden. Das Problem liege dabei darin, dass 10 von den verbliebenen 15 Gartenpächtern aus Richtung der Werner-Seelenbinder-Straße kommen würden und an der Ampelanlage in die links liegende Zufahrt (für Anlieger bis 3,5 t) nicht abbiegen dürften. Es sei lediglich eine Linksabbiegerspur für Radfahrer eingerichtet worden. Man solle stattdessen geradeaus fahren, in einer ca. 450 m entfernt liegenden Einfahrt wenden, damit man dann aus der anderen Richtung kommend als Rechtsabbieger in die Zufahrt einbiegen könne. Diese ca. 800 bis 1000 m lange Umleitung würde im Jahr summiert für die 10 Gartenfreunde eine zusätzliche Wegstrecke von über 900 km ergeben.

Des Weiteren stehe der Ampelmast mit der Fußgängerampel mitten auf der Zufahrt. Fußgänger und Radfahrer, die sich am Taster anmelden und die Fraunhoferstraße queren wollten, stünden beidseitig des Mastes, sodass für die abbiegenden Fahrzeuge, egal aus welcher Richtung kein sicheres Abbiegen möglich sei bzw. die Fußgänger/Radfahrer ebenfalls gefährdet seien.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum neuen Bauabschnitt "Eisenbahn" bestehe die Chance zu einer für alle Beteiligten einvernehmlichen und sicheren Lösung. Aus diesem Grunde bitte man dringend darum, diese Gelegenheit beim Schopfe zu fassen und eine sichere Zufahrt/Zuwegung in Richtung der Gärten sowie der Wolkensteiner Straße für Anlieger, Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Bereich der Zufahrt zur Gartenanlage an der Fraunhoferstraße wird vom vorliegenden Vorhaben nicht berührt. Mithin besteht für die Vorhabensträgerin auch keine Veranlassung einer Änderung. Eine Folgemaßnahme kann aus dem vorliegenden Vorhaben ebenfalls nicht abgeleitet werden.

### **A.5.2.2 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV Sachsen e. V., Regionalgruppe Thalheim Straße der Nationen 122, 09111 Chemnitz, Schreiben vom 10. April 2017 und 15. März 2018**

Man fordere, dass Neuversiegelung auch mit Entsiegelung im Einzugsbereich der Zwönitz ausgeglichen werde. Alternativ könnten Maßnahmen zur Verbesserung der Wasseraufnahmefähigkeit von Böden (z. B. Schaffung, Erweiterung oder Renaturierung von Feuchtflächen im Bereich des Zwönitztales) oder die Wiederherstellung von Erlenbrüchen oder die Sicherung von Flächen zur natürlichen Flussentwicklung durchgeführt werden.

Der artenschutzfachliche Fachbeitrag sei als Potenzial-Analyse durchgeführt worden. Das aufgezeigte Habitat-Potenzial sei im gesamten Untersuchungsgebiet gegeben. Wasseramsel, Eisvogel, Gebirgsstelze seien mehrfach im gesamten Gebiet nachgewiesen worden. Durch Spuren-Funde sei der Fischotter vermehrt in den letzten Jahren festgestellt worden.

Aus diesem Grund sei besonders auf Nistmöglichkeiten im Bereich von Brücken und Durchlässen zu achten. Vor allem Sanierungen von alten Stützmauern und Brückenpfeilern oder der Wegfall von Stahlträgerkonstruktionen würden zu einem Verlust von Brutmöglichkeiten führen und seien auszugleichen.

Als besonders wichtig sehe man die vorzeitige Entwertung von Quartiers- und Niststrukturen sowie die baubegleitende Kontrolle und Sichtung von potenziellen Fledermausquartieren und Nistmöglichkeiten. Aus Erfahrung wisse man, dass in diesem Punkt die Praxis und aufgeführter Maßnahmenkatalog am weitesten auseinandergehen und fordere darum eine genaue Festschreibung eines geeigneten Fachbüros bzw. ausreichend verfügbarer anderer Spezialisten.

Im gesamten Planungsgebiet komme es durch den zweigleisigen Ausbau der Strecke zum Verlust von Ruderalfluren trocken-warmer Standorte, (Haltepunkt Reichenhain, Haltepunkt Erfenschlag Ost, Haltepunkt Einsiedel Gymnasium, Bahnhof Dittersdorf, Bahnhof Meinersdorf, Bahnhof Zwönitztal) ohne einen entsprechenden ausreichenden funktionalen Ausgleich zu schaffen. Ruderalflächen seien für das Nahrungsangebot geschützter Arten wichtig.

Pflanzengesellschaften trockenwarmer Standorte seien oftmals Nektar und Futterpflanzen von Schmetterlingen (Schwalbenschwanz, Bläulinge) und anderer Insekten (auch Nachtfalter) und erfüllten somit auch eine erhebliche Funktion in der Nahrungskette der vorkommenden Fledermausarten im Bereich des FFH-Gebietes Zwönitztal.

Untersuchungen, inwieweit der Wegfall sich negativ auf diese, vor allem im Bereich des FFH-Gebietes Zwönitztal vorkommenden Fledermausarten auswirke, seien auch in der geänderten Version der Planunterlagen nicht enthalten.

Ausschließlich im Bereich Einsiedel solle ein stillgelegter Gleisstumpf zu einer Ruderalfläche entwickelt werden. Das sei nicht ausreichend. Man fordere aus diesem Grund dringend, mehr Möglichkeiten zur Neuentwicklung von trocken-warmen Ruderalfluren zu schaffen. Gleichzeitig sollten auf diesen Samen von Nachtkerze und Wilder Möhre ausgebracht werden, um den Wegfall dieser Biotope schnell ausgleichen zu können.

**Entscheidung:** Die Forderungen haben sich aus folgenden Gründen erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat in Abstimmung mit der Stadt Chemnitz und dem Landratsamt Erzgebirgskreis dauerhaft verfügbare Ersatzflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die 1. Planänderung enthält auch Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens (z. B. Flächenentsiegelungen durch den Rückbau von Gleisanlagen u. a. an der Überleitstelle Reichenhain und am Bahnhof Einsiedel).

Im Zuge der 1. Planänderung wurde der artenschutzfachliche Beitrag auf Basis von aktuellen Kartierungsergebnissen fortgeschrieben und auch der Fischotter aufgenommen.

Für Nistmöglichkeiten im Bereich von Brücken und Durchlässen ist die Ersatzmaßnahme E 12 (Installation von Nisthilfen für Brutvögel) vorgesehen. Für die Sanierung der Stützmauern und Brücken ist die Vermeidungsmaßnahme V 14 (Vogelbruten an Brückenbauwerken) und für den Verlust von Brutmöglichkeiten die Ersatzmaßnahme E 12 (Installation von Nisthilfen für Brutvögel) vorgesehen. Diese Maßnahmen sind Bestandteil der 1. Planänderung.

Für die vorzeitige Entwertung von Quartiers- und Niststrukturen werden gemäß der in der 1. Planänderung enthalten Vermeidungsmaßnahmen (V4, V9, V 10.1, V13) ein Artensachverständi-

ger (Ornithologe, Fledermaussachverständiger bzw. -spezialist) im Rahmen der ökologischen Baubegleitung durch ein kompetentes, anerkanntes Fachbüro hinzugezogen.

Am Haltepunkt Reichenhain werden durch den zweigleisigen Ausbau vegetationsarme Flächen im Bereich des Bahnhofes überbaut. Der funktionale Ausgleich wird durch den Rückbau des Stumpfgleises und der Entwicklung von Ruderalfluren (Ausgleichsmaßnahme A1) sowie der Entsiegelung von Boden und der Neuanlage von artenreichen Wiesenflächen (Ausgleichsmaßnahme A2) am Haltepunkt Reichenhain geschaffen und ist Bestandteil der 1. Planänderung. Am Haltepunkt Chemnitz-Erfenschlag Ost, Haltepunkt Einsiedel Gymnasium, Bahnhof Dittersdorf und Bahnhof Zwönitz werden Bahnsteige unmittelbar neben der bestehenden Gleisanlage errichtet. Am Haltepunkt Einsiedel Gymnasium findet keine Überbauung von vegetationsarmen Flächen statt, es sind Entsiegelungen von Boden durch den Rückbau des Bahnsteiges (Ausgleichsmaßnahme A 2) vorgesehen. Am Bahnhof Dittersdorf und Bahnhof Meinersdorf sind Ersatzpflanzungen von Bäumen (Ersatzmaßnahme E5) geplant und am Bahnhof Meinersdorf werden Heckenpflanzungen mit Saumbereichen als Wiese (Ersatzmaßnahme E8) angelegt. Die Kompensation wird durch geeignete im räumlichen oder funktionalen Zusammenhang stehende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erreicht und ist in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung erfasst.

Im Rahmen der 1. Planänderung ist zur Verbesserung der Lebensbedingungen und zur Stärkung der lokalen Fledermausfauna die Anbringung von künstlichen Fledermausquartieren (Ersatzmaßnahme E3) vorgesehen.

Ein Rückbau von Stumpfgleisen und die Entwicklung von Ruderalfluren (Maßnahme A1) sind an der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain und am Bahnhof Einsiedel vorgesehen. Eine weitere Maßnahme (A2) umfasst den Rückbau von teilversiegelten Flächen und die Anlage von Sukzessionsflächen, artenreichen Wiesen an der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain und am ehemaligen Haltepunkt Einsiedel Gymnasium.

Ergänzend wird auf die Entscheidungen zur Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung verwiesen.

#### **A.5.2.3 Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft Carl-von Ossietzky-Straße 186, 09127 Chemnitz, Schreiben vom 4. April 2017 und 12. Februar 2018**

Im Plan 5.1.19 sei eine neue Wendeanlage am Bahnhof Einsiedel für den Busverkehr vorgesehen, welche sich künftig in Baulastträgerschaft der Stadt Chemnitz befinde. Die vorliegende Planung könne entsprechend des Planungsstandes in den Unterlagen noch nicht abschließend beurteilt werden.

Im Bereich der Schnittstelle BOStrab/EBO sei in Richtung EBO am Ende der CVAG-Haltestelle "Technopark" das BOStrab-Signal So 1 (Beginn einer Strecke mit Zugsicherung) und in Richtung BOStrab vor der Kreuzung Fraunhoferstraße das BOStrab-Signal So 2 (Ende einer Strecke mit Zugsicherung) zu stellen. Man bitte um Aufnahme in die Unterlage.

Die Anschlussbauarbeiten seien ohne Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb auszuführen.

**Entscheidung:** Die Forderungen haben sich aus folgenden Gründen erledigt.

Die Wendeanlage am Bahnhof Einsiedel ist im Rahmen der 1. Planänderung entfallen. Die Signale So 1 und So 2 nach BOStrab sind in der 1. Planänderung enthalten (vgl. Planunterlage 3.1).

Die letzte Forderung wird aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin seien ausrüstungstechnische Anbindungsmaßnahmen erforderlich. Die Vorhabensträgerin hat aber zugesichert, dass mögliche Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb rechtzeitig mit der CVAG abgestimmt würden.

**A.5.2.4 DB Energie GmbH  
Brandenburger Straße 16b, 04103 Leipzig,  
Schreiben vom 7. März 2017**

Die Trafostation Chemnitz-Süd 02 befindet sich in der Achse einer neuerrichteten Straße und es würden Baufreiheitsmaßnahmen für den Weiterbau der Straße erforderlich. Leider fehle diesbezüglich das entsprechende Trassenkonzept.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Trafostation ist vom Bau der neuen Fraunhofer Straße nicht betroffen.

**A.5.2.5 DB Immobilien, Region Südost, Liegenschaftsmanagement  
Brandenburger Straße 3a, 04103 Leipzig,  
Schreiben vom 9. Februar, 31. Juli 2017 und 16. März 2018 (GS.R-SO-L(A) Gr)**

**Nutzungsänderungen**

Die Darstellung der Nutzungsänderungen beziehe sich nur auf die vorhabenbedingten Nutzungsänderungen. In den übergebenen Grunderwerbsplänen sei auch der Entfall der Flächen gegenüber den ursprünglich beantragten Flächen dargestellt worden (ausgekreuzt).

Diese Flächen befänden sich bereits im grundbuchlichen Eigentum der DB Netz AG, würden jedoch gegenwärtig noch nicht infrastrukturell von der Antragstellerin genutzt und seien auch nicht Gegenstand des zwischen der DB Netz AG und der Vorhabensträgerin bestehenden Pachtvertrages. Durch den Um- und Neubau käme es zu einer dauerhaften bzw. temporären Inanspruchnahme durch die Vorhabensträgerin. Der Pachtvertrag sei für die dauerhaften Nutzungsänderungen entsprechend anzupassen. Voraussetzung sei u. a. das Baurecht.

Gegenwärtig seien die Flächen, die für eine Nutzungsänderung im Bereich der Flurstücke Nr. 653/8 und 712/49 der Gemarkung Altchemnitz vorgesehen seien, zum größten Teil an die Bahn-Landwirtschaft über den Generalpachtertrag übergeben. Die Bahn-Landwirtschaft habe diese wiederum an einzelne Kleingartennutzer verpachtet.

Eine Kündigung dieser von der Baumaßnahme betroffenen Kleingärten sei unterjährig in diesem Fall nicht möglich. Es seien daher gemeinsam mit der Vorhabensträgerin, der Bahn-Landwirtschaft und den betroffenen Kleingartenpächtern Aufhebungsverträge abzuschließen, in denen u. a. auch die Entschädigung zu regeln sei. Auch die temporäre Inanspruchnahme von verpachteten Kleingartenflächen sei über analoge Vereinbarungen zu regeln.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Pachtverträge, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin seien für die temporäre Nutzung und Kündigungen von Kleingärten entsprechende Vereinbarungen bereits geschlossen worden. Die Bahn-Landwirtschaft wurde überdies am Verfahren beteiligt.

## **Freistellung von Bahnbetriebszwecken**

Diese Flächen seien in den aktuellen Grunderwerbsplänen braun durch unterschiedliche Schraffierungen vom Grunderwerb von Dritten für die DB Netz AG unterschieden worden, um somit die optische Trennung nachhaltig zu gestalten.

Diese Flächen seien, da sie überplant und mit einer anderen Nutzung überbaut würden, aus der eisenbahnrechtlichen Planungshoheit nach Herstellung der Eisenbahntauglichkeit zu entlassen. Ein entsprechender Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG sei von den Berechtigten beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasse nicht die Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Ausweislich der Auszüge aus den Grunderwerbsplänen, die der Stellungnahme der DB Immobilien vom 31.07.2017 beilagen, wird der Grunderwerb von der DB Netz AG für Dritte für den Bau der Schnittstellen des öffentlichen Personennahverkehrs und den Bau eines bahnparallelen Weges benötigt. Eine Freistellungsentscheidung nach § 23 AEG erfolgt im Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG grundsätzlich nicht. Darüber hinaus ist auch die Notwendigkeit einer Freistellungsentscheidung fraglich, da die beabsichtigte öffentliche Nutzung dem Bahnbetriebszweck nicht entgegensteht.

## **Rechte und Gestattungen**

In der Anlage 2 der Stellungnahme übergebe die DB Immobilien alle im Geltungsbereich der Planfeststellung ermittelten Rechte und Gestattungen (Auflistung). Diese seien im Fortgang der weiteren Planung hinsichtlich Vollständigkeit, der aktuellen Nutzung und Betroffenheiten zu überprüfen und mit deren Rechteinhabern bzw. Gestattungsnehmern das Einvernehmen herzustellen. Vorhabenbedingte Änderungen an bestehenden Rechten und Gestattungen seien gemeinsam mit der Erzgebirgsbahn zu ermitteln und durchzuführen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Eine Anlage 2 lag der Stellungnahme nicht bei. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin erklärt, dass für alle Grundstücksbetroffenheiten Eigentümer-/Pächterrecherchen als Grundlage für das Grunderwerbsverzeichnis durchgeführt worden seien. Für Kabel und Leitungen Dritter erfolgte die Prüfung auf Vorhandensein von entsprechenden Gestattungsverträgen.

## **LBP-Planungen**

Bei allen Maßnahmen fehle die Angabe der Sicherung der Maßnahme (dingliche Sicherung, Flächenerwerb usw.).

In den Maßnahmeblättern seien keine Angaben zur zukünftigen Unterhaltungspflege angegeben. Die DB Immobilien gehe davon aus, dass sich für die LBP-Maßnahmen in vollem Umfang die Vorhabensträgerin verantwortlich zeichne.

Die Grunderwerbsunterlagen sowie die LBP-Planung seien hinsichtlich der Verantwortlichkeiten unvollständig. Sie seien zu ergänzen und aufeinander abzustimmen.

**Entscheidung:** Die Forderungen haben sich aus folgenden Gründen erledigt.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wurden die Angaben zur Sicherung im Rahmen der 1.

Planänderung im Grunderwerbsverzeichnis und in den Grunderwerbsplänen aufgenommen sowie die Angaben zur Unterhaltungspflege und zu den Verantwortlichkeiten in den Maßnahmenblättern ergänzt.

Im Übrigen ist auf die Regelung in § 15 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG zu verweisen, wonach der Verursacher bzw. dessen Rechtsnachfolger für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verantwortlich ist, mithin die Vorhabensträgerin.

### **1. Planänderung**

Im Grunderwerbsplan 5.1.9 (Haltepunkt Reichenhain) sollen bahnlinks aus der Flurstücknummer 712/49 der Gemarkung Altchemnitz 383 m<sup>2</sup> erworben werden (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.10). Diese Fläche für die Zuwegung zum Haltepunkt Reichenhain werde in der künftigen Baulast- und Verkehrssicherungspflicht der Erzgebirgsbahn stehen. Aus diesem Grund sei diese Fläche als "Nutzungsänderung Fläche DB Netz AG" auszuweisen. Für die Errichtung der Umfahrung der P+R-Fläche sowie des Bushaltestreifens sei bahnrechts der Streifen bis zur Bahnsteighinterkante als "Erwerbsfläche" auszuweisen.

Im Grunderwerbsplan 5.1.18 sollten bahnrechts ursprünglich 205 m<sup>2</sup> aus dem Flurstück Nr. 407a in das Eigentum des jeweiligen Bau- und Verkehrslastpflichtigen übertragen werden (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.141). Dies sei in der 1. Planänderung verworfen und in eine "Fläche für vorübergehende Inanspruchnahme" von 439 m<sup>2</sup> gewandelt worden. Die Aufweitung des Weges im Kreuzungsbereich nach dem Bahnübergang solle auf einer Teilfläche des Flurstückes Nr. 273/11 der Gemarkung Einsiedel erfolgen. Diese Teilfläche verbleibe wegen der vorgenannten Änderung auch Eigentum der DB Netz AG. Sie werde nur temporär in Anspruch genommen. Wenn dieser Weg öffentlich als Straßenverkehrsfläche der Gemeinde gewidmet werden solle, so sei die Bahnteilfläche von der zuständigen Gemeinde zu erwerben.

Im Grunderwerbsplan 5.1.22 und 5.1.23 sei eine dingliche Sicherung auf dem Flurstück Nr. 273/11 vorgesehen (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.244). Die dingliche Sicherung als LBP-Fläche werde abgelehnt. Die LBP-Maßnahmen seien zum Ersatz und Ausgleich in der Natur infolge des zusätzlichen Eingriffs durch die Änderungen an der Infrastruktur der Erzgebirgsbahn erforderlich. Die Dokumentation dieser Maßnahmen werde in den bahninternen Liegenschaftsnachweisunterlagen vorgenommen, sodass dadurch der LBP-Bestand bei einem eventuellen künftigen Flächenverkauf berücksichtigt werden könne. Es sei jedoch eine separate Flurstückbildung vorzunehmen. Man schlage daher vor, diese Fläche von einer dinglichen Sicherung freizustellen und sie als "Fläche für vorübergehende Inanspruchnahme" mit dem Zusatz "LBP auf Bahnland" auszuweisen.

Im Grunderwerbsplan 5.1.23 sei die Erwerbsfläche (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.203) hinsichtlich der späteren Zuordnung nicht nachvollziehbar. Was solle für die DB Netz AG erworben werden?

Im Grunderwerbsplan 5.1.23 und 5.1.24 sei bahnlinks die für die Wegefläche zwischen Bahnstrecke und Sportplatz aus dem Flurstück Nr. 273/11 der Gemarkung Einsiedel als Verkaufsfläche für den künftigen Baulast- und Verkehrssicherungspflichtigen auszuweisen. Die Stadt Chemnitz werde laut Bauwerksverzeichnis Nr. 2.2 künftiger Baulast- und Verkehrssicherungspflichtiger.

Im Grunderwerbsplan 5.1.28 sollen bahnlinks auf dem Flurstück Nr. 628/11 der Gemarkung Dittersdorf 140 m<sup>2</sup> dinglich gesichert werden (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.65). Diese Fläche sei als "Erwerbsfläche" auszuweisen. Bahnrechts sei eine Erwerbsfläche von 3026 m<sup>2</sup> vorgesehen



(Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.58). Diese Erwerbsfläche setze sich aus zwei Teilflächen zusammen, wovon eine Fläche für die DB Netz AG vorgesehen sei. Die Flächengrößenausweisung beider Teilflächen sei nicht bekannt und nachzusteuern. Es werde auf den noch nicht endgültig entschiedenen Widerspruch zum Vorerwerbsverfahren der Gemeinde verwiesen. Die DB Netz AG werde nur für den Teil der im Vorhaben benötigten Fläche wieder das Eigentum übernehmen. Insofern sei die Darstellung in den Grunderwerbsunterlagen richtig. Nur die Frage, von wem die Vorhabensträgerin die Fläche zu erwerben habe, um sie der DB Netz AG übergeben zu können, sei noch zu klären.

Im Grunderwerbsplan 5.1.44 solle auf dem Flurstück Nr. 461/2 der Gemarkung Meinersdorf mit 1.029 m<sup>2</sup> einer Nutzungsänderung unterzogen werden (Grunderwerbsverzeichnis Nr. 3.72). Das sei falsch. Diese Fläche werde für die Gemeinde zum Ausbau des P+R-Platzes benötigt und sei von der Gemeinde von der DB Netz AG zu erwerben (Darstellung: "Erwerbsfläche"). Der Parkplatz auf dem Flurstück Nr. 491/19 sei ebenfalls als "Erwerbsfläche" auszuweisen.

Die Zu- und Ausfahrt zu den Grundstücken der DB Netz AG (Flurstück Nr. 653/8) sei für die Nutzer der Kleingärten der Bahn-Landwirtschaft sowie die Zufahrt zu den Bahnanlagen an der Fraunhoferstraße eindeutig und verkehrssicher zu gestalten. Gegenwärtig befinde sich in dieser Zufahrt eine Fußgängerampel.

**Entscheidung:** Zum Grunderwerbsplan 5.1.18 hat die Vorhabensträgerin erklärt, dass keine Widmung des Weges als öffentliche Verkehrsfläche erfolge. Ergänzend hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin erklärt, dass der Abschluss eines Vertrages für diese Flächenerweiterung gegenüber dem bisherigen Bestand mit dem Grundstückseigentümer des Flurstücks 407a erfolge.

Die dingliche Sicherung für Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist im Hinblick auf mögliche Grundstücksveräußerungen erforderlich.

Zum Grunderwerbsverzeichnis Nr. 1.203 hat die Vorhabensträgerin erklärt, dass die Erwerbsfläche aufgeteilt wird. Die Fläche, auf welcher sich der geplante Bahnsteig inklusive Zuwegung befindet, wird durch die DB Netz AG erworben. Die Flächen für den zwischen Bahnübergang und Straße geplanten Weg werden als Erwerb von Dritten für Dritte ausgewiesen.

Im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.65 ist eine dingliche Sicherung für Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes vorgesehen. Ein Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Im Grunderwerbsverzeichnis Nr. 2.58 ist die Ermittlung der Teilflächen der Schlussvermessung vorbehalten.

Die Zufahrt zur Gartenanlage an der Fraunhoferstraße wird vom vorliegenden Vorhaben nicht berührt. Mithin besteht für die Vorhabensträgerin auch keine Veranlassung einer Änderung. Eine Folgemaßnahme kann aus dem vorliegenden Vorhaben ebenfalls nicht abgeleitet werden.

Die diesbezüglichen Forderungen werden zurückgewiesen.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

**A.5.2.6 Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Ost, PTI 13  
Dresdner Straße 78, 01445 Radebeul,  
Schreiben vom 12. April 2017 (23079)**

Im angegebenen Bereich befänden sich umfangreiche Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH, die aus den gesendeten Plänen ersichtlich seien.

Vorhandene Maße seien unverbindlich, da es durch örtliche Veränderungen zu Abweichungen kommen könne. Die genaue Tiefenlage unterirdischer Telekommunikationslinien könne nur durch Probeschachtung ermittelt werden.

Grundsätzlich werde darum gebeten, dass geplante Vorhaben so vorzubereiten und auf die vorhandenen Telekommunikationslinien abzustimmen seien, dass Änderungen oder Umverlegungen ausgeschlossen werden könnten.

Sollen dennoch Änderungen und/oder Umverlegungen von vorhandenen Telekommunikationslinien notwendig werden, müsse dazu ein schriftlicher Antrag zwei Monate vor Ausführungstermin bei der Telekom vorliegen. Erfolge eine Veränderung/Umverlegung, sei eine Bauzeit (inklusive Umschaltungen) von vier bis sechs Wochen je Telekommunikationslinie in den Bauablaufplan einzuplanen. Bei Umverlegung bitte man außerdem um die Übergabe eines Vorschlags für die neue Trassenführung.

Alle unvermeidbaren Änderungen oder Umverlegungen von Telekommunikationslinien könnten nur unter Anwendung kostengünstiger Alternativen realisiert werden.

Während der Bauphase seien die Telekommunikationslinien zu sichern. Beschädigungen oder Beeinträchtigungen seien in jedem Fall auszuschließen. Betreiben und Zugänglichkeit müssten jederzeit und uneingeschränkt möglich sein.

Vorhandene Telekommunikationslinien dürften nicht überbaut werden.

Das Maß der Überdeckung sei unbedingt einzuhalten. Auch geringfügige Bodenregulierungen bedürften der Zustimmung der Telekom.

Im Bereich unterirdischer Telekommunikationslinien sei Handschachtung erforderlich.

Die der Stellungnahme beigefügten Bestandspläne würden nur informatischen Charakter besitzen. Sie dürften nicht als Grundlage für Tiefbau verwendet werden.

Auf die Erkundigungspflicht (Einholung der Schachtgenehmigung) vor Beginn jeglicher Tiefbauarbeiten werde hingewiesen.

In den übermittelten Unterlagen sei nicht abschließend dargestellt, wie sich die beabsichtigten Maßnahmen auf die bestehenden Telekommunikationslinien auswirkten und welche Planungsalternativen bestünden. Für ein Abstimmungsgespräch stehe man gern zur Verfügung.

Zur Wahrung der Belange der Telekom beantrage man in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss alle erforderlichen Zustimmungen, insbesondere § 68 Abs. 3 TKG - Zustimmung Träger der Wegebaukosten -, und Genehmigungen für die Folgemaßnahmen der Telekom erteilt würden.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden würden 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 beim Ressort PTI 13, über die Lage informieren würden. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Man bitte der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, dass diese für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstelle und unter Berücksichtigung der Belange der Telekom abzustimmen habe, da-

mit Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen usw. rechtzeitig eingeleitet werden könnten. Für die Baumaßnahme der Telekom benötige man eine Vorlaufzeit von zwei Monaten.

**Entscheidung:** Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass der Deutschen Telekom Technik GmbH rechtzeitig Ersatztrassen für die erforderlichen Umverlegungen der Telekommunikationsanlagen benannt würden. Die Deutschen Telekom Technik GmbH werde rechtzeitig nach Vorliegen des Bauablaufplanes über die zeitliche Einordnung informiert und zu den regelmäßigen Bauberatungen eingeladen.

Bei den Ersatztrassen handelt es sich in der Regel um eine Neuorganisation der verschiedenen Medien z. B. unter Eisenbahnüberführungen. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Bestandstrasse und im Hinblick auf die Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses sind separate Festlegungen zu diesen Folgemaßnahmen entbehrlich.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **A.5.2.7 Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz Blankenburgstraße 62, 09114 Chemnitz, Schreiben vom 28. März 2017 (esc/her/20170328)**

Entsprechend der Entwässerungssatzung der Stadt Chemnitz bedürften jeder Anschluss an das öffentliche Abwassernetz und die Änderung der Benutzung einer schriftlichen Genehmigung des Entsorgungsbetriebes der Stadt Chemnitz (ESC). Mit Baubeginn sei für jede Einleitstelle ein entsprechender Antrag auf Anschluss beim ESC einzureichen. Dem Antrag seien aussagekräftige Unterlage zur Lage der Einleitstelle, baulichen Ausführung und hydraulische Berechnungen (Einleitmenge) beizufügen. Die Einleitung von Niederschlagswasser sei entgeltpflichtig.

Die Herstellung der Einleitstellen in öffentliche Kanäle des ESC und weitere Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf Anlagen des ESC seien im Zuge der Ausführungsplanung im Detail mit dem ESC abzustimmen und bedürften jeweils der nochmaligen Zustimmung des ESC. Dies betreffe im Besonderen folgende Bauwerke des Bauwerksverzeichnisses:

- A3.3, A3.4, A3.5 und A3.6 - Anbindungen an Einleitstellen ESC,
- A8.1.1, A8.1.2, A8.1.3 - Medien ESC,
- A4.8 - Sicherung/Überbauung Mischwasserkanal ESC,
- C8.1.1, C8.1.2 - Sicherung Mischwasserkanal des ESC,
- E3.1 - Entwässerungsanlagen für ÖPNV-Schnittstelle mit Anpassung des Bestandes Entwässerung.

An der Einleitstelle EA3 quere ein Regenwasserkanal die Bahntrasse, der ebenfalls mit zu sichern sei. Im Bauwerksverzeichnis sei dieser Kanal nicht aufgeführt.

Unter Punkt 4.1.1.2 des Erläuterungsberichtes seien fünf Einleitstellen benannt. Die Einleitstelle EA1 binde ebenfalls an das kommunale Abwassernetz an einem bestehenden Mischwasserkanal in Rechtsträgerschaft des ESC an. Hierbei werde eine bestehende Einleitstelle genutzt. Die Antragsunterlage sei dahingehend zu korrigieren.

Im Bereich des Bauwerkes A4.8, Neubau Stützwand, sei der bestehende Mischwasserkanal auf der gesamten Bauwerkslänge zu sichern und im Bauwerksverzeichnis entsprechend nachzutragen. Da der Mischwasserkanal überbaut werde, sei vor Baubeginn der Zustand des Mischwasser-

kanals durch eine Kanalinspektion (TV-Inspektion) zu dokumentieren (Beweissicherung) und nach Abschluss der Bauarbeiten ebenfalls mit einer Kanalinspektion hinsichtlich Schäden zu kontrollieren. Die Inspektionsergebnisse (Bericht, Video) seien dem ESC in digitaler Form zu übergeben. Die ordnungs- und vereinbarungsgemäße Ausführung des Sicherungsbauwerkes sei zu einer gemeinsamen Abnahme vor Ort festzustellen und zu protokollieren. Von dem Bauwerk A4.8 und der in diesem Zuge mit herzustellenden Sicherung des Mischwasserkanals seien dem ESC Bestandsunterlagen nach Baufertigstellung in analoger und digitaler Form (pdf-, dwg-Dateien) zu übergeben. Der Baubeginn und die Baufertigstellung seien dem ESC mitzuteilen, um eine Kontrolle der Ausführung durch den ESC abzusichern.

Das Bauwerksverzeichnis benenne unter den Nr. C8.1.1 und C8.1.2 die inetz als Eigentümer/Unterhaltungs- und Erhaltungspflichtiger. Bei diesen Medien handele es sich um einen Schmutz- und einen Regewasserkanal des ESC. Das Bauwerksverzeichnis sei zu korrigieren.

Der Punkt 4.5.8.2.2 des Erläuterungsberichtes beschreibe die Verknüpfungsstelle Bahnhof Einsiedel. Da der bestehende Regenwasserkanal des ESC in der Straße "Wiesenufer" zu flach liege, solle neben dem bestehenden Regenwasserkanal des ESC eine neue Entwässerungsanlage E3.1 errichtet werden. In der Antragsunterlage, Bauwerksverzeichnis Nr. E3.1, sei die Entwässerungsanlage in zwei Bauwerke zu teilen. Einmal in den Teil "Entwässerung der neuen ÖPNV-Schnittstelle" und zum Zweiten in die bestehende und anzupassende Entwässerungsanlage in der Straße "Wiesenufer". Zur erstgenannten könne kein bisheriger Eigentümer/Unterhaltungs- und Erhaltungspflichtiger existieren, da die ÖPNV-Schnittstelle an dieser Stelle neu errichtet werde. Das Bauwerksverzeichnis sei entsprechend zu korrigieren. Zudem sei hierfür als zukünftiger Eigentümer/Unterhaltungs- und Erhaltungspflichtiger die Stadt Chemnitz vorzusehen.

**Entscheidung:** Eine Sicherung des Regenwasserkanals am km 4,660 ist nicht notwendig. Nach Aussage der Vorhabensträgerin würde die Überdeckung zwischen Schwellenoberkante und Oberkante Kanal 2,4 m betragen.

Die Sicherung des Mischwasserkanals wurde im Rahmen der 1. Planänderung im Bauwerksverzeichnis unter der Nr. A8.1.5 ergänzt. Die Zuordnung im Bauwerksverzeichnis unter den Nr. C8.1.1 und C8.1.2 wurde im Rahmen der 1. Planänderung korrigiert.

Die Vorhabensträgerin hat zum bestehenden Regenwasserkanal "Wiesenufer" erklärt, dass dieser durch den Neubau eines Regenwasserkanals ersetzt werden könne. Bezüglich der genauen Ausführung werde auf die weiteren Planungsphasen verwiesen.

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt bzw. werden zurückgewiesen.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.8 GASCADE Gastransport GmbH  
Kölnische Straße 108 - 112, 34119 Kassel,  
Schreiben vom 15. Februar 2018 (GNL-HM/2018.01045)**

Die GASCADE Gastransport GmbH, antworte zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG. Die vorgenannten Anlagenbetreiber, deren Anlagen von der Maßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt betroffen seien, würden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

lfd. Nr.	Typ	Name	DN	MOP (bar)	Schutzstreifen in m (Anlage mittig)	Netzbetreiber
1	Erdgasleitung	Fernleitung STEGAL	800	90,00	8,00	GASCADE Gastransport GmbH
2	LWL Trasse	Gelenau - Leukersdorf				WINGAS GmbH

Zuständiger Pipelineservice: PLS Olbernhau (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme)

Die Lage der Anlagen sei dem beigefügten Bestandsplan, Blatt 01.00.00.BL.02.34 und 02.35 zu entnehmen. Zwischen der örtlichen Lage der Anlagen und der Darstellung im Bestandsplan könnten Abweichungen bestehen. Der Höhenplan beziehe sich auf den Zeitpunkt der Verlegung der Anlagen. Später vorgenommene Niveauänderungen seien nicht berücksichtigt. In Absprache mit dem Pipeline-Service sei die Lage der Anlagen durch Suchschachtungen zu prüfen. Die Kosten würden zu Lasten des Verursachers gehen.

Die Anlagen befänden sich in der Mitte eines dinglich gesicherten Schutzstreifens. Unmittelbar neben der Erdgashochdruckleitung, welche kathodisch gegen Korrosion geschützt sei, befänden sich Fernmeldekabel in Rohrscheitelhöhe.

Zur Information füge man das Merkheft "Auflagen und Hinweise zum Schutz der Erdgashochdruckleitungen" bei.

**Entscheidung:** Die Forderungen haben sich aus folgenden Gründen erledigt.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin werden die Anlagen der GASCADE Gastransport GmbH durch das geplante Vorhaben nicht berührt, da in diesen Bereichen keine Baumaßnahmen durchgeführt werden.

**A.5.2.9 Gemeinde Amtsberg, Bauamt  
Poststraße 30, 09439 Amtsberg,  
Schreiben vom 29. März 2017 und 7. Februar 2018**

Ungenügend berücksichtigt geblieben sei bisher, dass im zunehmenden Maße ein Zu- bzw. Abgangsverkehr mittels Fahrrädern bzw. E-Bikes erfolge. In diesem Zusammenhang solle geprüft werden, ob anstelle der aus Sicht der Gemeinde Amtsberg nicht ausreichenden fünf Fahrradanhängerbügel eine Abstellmöglichkeit für mindestens zehn Fahrräder und eine entsprechende Ladestation für E-Bikes (z. B. Fahrradständer mit angebrachten Steckdosen) implementiert werden könne.

Weiterhin halte man - auch nach Rücksprache mit der Ortswehr - den vorgelegten Löschwasser-nachweis für nicht ausreichend. Entsprechend der Richtwerte für den Löschwasserbedarf nach DVGW Arbeitsblatt W 405 und unter Berücksichtigung der in den Unterlagen beschriebenen Brandszenarien erachte man einen Löschwasserbedarf für den Grund- und Objektschutz von 96 m<sup>3</sup>/h für die Dauer von zwei Stunden als zwingend erforderlich.

Ausweislich der Stellungnahme des Regionalen Zweckverbandes Wasserversorgung Bereich Lugau-Glauchau vom 8. Januar 2016 könne diese Löschwassermenge durch Entnahme aus dem öffentlichen Trinkwassernetz nicht vollumfänglich sichergestellt werden. Hier sei deshalb die für den Objektschutz zusätzlich erforderliche Löschwasserentnahme aus anderen Quellen wie z. B. die Zwönitz als offenem Gewässer zu prüfen. Bei der Errichtung einer entsprechenden Löschwasserentnahmestelle seien die maximal möglichen Pumphöhen mit der Ortswehr Dittersdorf abzustimmen.

Andere Entnahmekquellen wie Löschwasserteiche, Löschwasserbehälter oder Brunnen im Umkreis von 300 m für den erhöhten Objektschutzbedarf könne die Gemeinde Amtsberg nicht bereitstellen.

Hinsichtlich des Bahnüberganges km 14,3 (Mühlweg) werde seitens der Ortsfeuerwehr Dittersdorf angeregt, die Verlegung für zwei Durchführungen für Druckschläuche nach DIN 14811 unter der Bahnanlage vorzusehen. Die Löschwasserversorgung für die hinterliegenden Gebäude werde derzeit durch Wasserentnahme aus der Zwönitz gewährleistet. Im Brandfall müssten derzeit die Druckschläuche deshalb über die Gleisanlage geführt werden, was die Einstellung des Zugverkehrs zur Folge habe. Dies könnte zukünftig vermieden werden.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat sich zwar bereit erklärt, am Bahnhof Dittersdorf 11 Stellplätze für Fahrräder zu errichten, Ladestationen für E-Bikes seien hingegen keine notwendige Ausstattung.

Für das geplante Bauvorhaben (zwei Bahnsteige, mit offenem Wetterschutzunterstand, ohne Gebäude, maximal zwei Züge gleichzeitig) besteht keine Notwendigkeit für einen erhöhten Objektschutz.

Die Umgebung des Bahnhofs Dittersdorf kann als Dorf-/Mischgebiet mit Gebäuden mit weniger als drei Geschossen bewertet werden. Gemäß Arbeitsblatt DVGW Arbeitsblatt W 405 Tabelle 1 gilt für dieses Gebiet (MI/MD) bei kleiner Brandausbreitungsgefahr (Mauerwerksfassaden, mind. feuerhemmend, F30) der Richtwert Löschwasserbedarf von 48 m<sup>3</sup>/h über zwei Stunden als Grundschutz.

Gemäß der vom Trinkwasserzweckverband RZV im Schreiben vom 8. Januar 2016 angegebenen Löschwassermenge von 65 m<sup>3</sup>/h über zwei Stunden wird die erforderliche Löschwassermenge abgesichert. Eine zusätzliche Löschwasserentnahmestelle ist deshalb nicht erforderlich.

Die angeführte Löschwasserversorgung im Bereich des Bahnüberganges km 14,3 ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Vorhabensträgerin hat allerdings angeboten, zu den gewünschten zwei Durchführungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eine Vereinbarung abzuschließen.

**A.5.2.10 Güne Liga Sachsen e. V., Landesverband  
Schützenplatz 14 (Zimmer 123), 01067 Dresden,  
Schreiben vom 15. März 2018**

Die Stufe 2 des Chemnitzer Modelles betreffe den Ausbau der Strecke von der Reichenhainer Straße in Chemnitz nach Thalheim. Ein Textabschnitt beziehe sich auf die Strecke Chemnitz - Thalheim - Aue. In den Unterlagen habe sich aber nur der Umbau des Bahnhofs Zwönitz, nicht der Abschnitt Thalheim - Zwönitz befunden, ebenso bezögen sich alle weiteren Angaben nur auf den Abschnitt Chemnitz-Thalheim.

Mit diesem Vorhaben schlieöe sich der VMS an den modernen Trend der Stadtumfelderschließung an, allerdings nach mehr als 25 Jahren, die für die Planung benötigt worden seien. Das habe seinen Grund, der bereits in der Stellungnahme der Umweltverbände zur Stufe I benannt worden sei. Es würden dieselbetriebene Straßenbahnzüge vorgesehen, die erst völlig neu entwickelt worden seien. Damit unterscheide sich das Chemnitzer Modell ganz wesentlich von den Vorgängerbeispielen in Karlsruhe, Kassel und Saarbrücken, die bei der Erschließung des Umlandes grundsätzlich von elektrisch betriebenen Zügen ausgegangen seien. Die Chemnitzer Züge schleppten das kom-

plette dieselektrische Aggregat bei der Fahrt durch die Stadt unter Fahrleitung mit und seien deshalb sehr schwer, ökologisch sei das gegenüber den Vorbildern ein Rückschritt, auch gegenüber der Erzgebirgsbahn, die zurzeit Diesel-Speicher-Verbundfahrzeuge beschaffe. Intern sei offenbar vorgesehen, die Erzgebirgsbahn marktwirtschaftlich zu verdrängen. Diese nicht-ökologische Konzeption sei kritikwürdig, sei aber bei der Planfeststellung zur Stufe I von der Landesdirektion zurückgewiesen worden. Die Beschaffung dieselbetriebener Straßenbahnzüge für Normalspurstrecken, auch mit der Begründung Überlandbahn, sei weltweit einmalig.

Die Planung beinhalte zahlreiche Stützmauer- und Brückensanierungen, den Neubau von fünf Kreuzungsgleisen, die Neuanlage von Bushaltestellen sowie die Veränderung der Straßenführung an Bahnkreuzungen. Der daraus folgende Eingriff in die Umwelt sei teilweise erfasst worden.

Bilanziert sei der Verlust von 111 Großbäumen, die entlang des Baugebietes durch 19 Neupflanzungen ersetzt werden sollen. Bezüglich der Differenz werde auf die Ausgleichmaßnahmen verwiesen. Eingriffe in zu schützende Tierbestände würden Zauneidechsen, Bachstelzen und Amseln bei km 13 bis 13,5 betreffen. Diese Tiere sollen gefangen und umgesetzt werden. Für eine festgestellte Fledermauspopulation (der Standort sei im Erläuterungsbericht nicht näher beschrieben; Seiten 48/49) würden keine Schutzmaßnahmen vorgesehen, da sich die Geschwindigkeit der Züge nicht erhöhen werde.

Ausgebessert werden sollen zahlreiche Stütz- und Ufermauern. Sie seien als Schwerkraftmauern bezeichnet. Eine Ortsbesichtigung bei km 9,6 vermittele aber den Eindruck, dass es sich ursprünglich um Trockenmauern gehandelt haben könne. Trockenmauern seien in Sachsen besonders geschützt; danach erweise sich die vorgesehene Verfügung als unzulässig.

Die Eingriffe in die Bestände bezögen sich auch auf Brückenwiderlager sowie auf Stützpfeiler in Flussmitte. Diese sollen entfernt werden. Damit sei gegeben, dass bei den Bauarbeiten erhebliche Eintragungen in den Fluss möglich seien. Bei zwei Objekten seien ausdrücklich besondere Schutzmaßnahmen vorgeschrieben, welche die Eintragungen auffangen sollen. Für alle anderen gelte nur der eine Satz (siehe Ordner 7, Seite 66), dass "Verunreinigungen zu vermeiden sind". Das sei völlig ungenügend. Für alle Baumaßnahmen am und im Zwönitzfluss seien Eintragungsverbot und Auffanggebot verbindlich vorzuschreiben.

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Eisenbahnstrecke stünden umfangreiche Straßenbauvorhaben. Sie würden Asphaltierung, Verbreiterung der Zuwegung zu den Bahnübergängen, Neuanlage von Bushaltestellen, neue Parallelwege (-straßen) infolge Auflassung von Bahnübergängen, neue Zugangswege betreffen. Diese Vorhaben seien sehr erheblich und die Versiegelung übertreffe augenscheinlich die Baumaßnahmen am Gleis selbst. Diese Vielzahl an Straßenbauvorhaben sei nicht aufgelistet und nicht bilanziert worden. Hierfür seien keine Ausgleichmaßnahmen vorgesehen. Deshalb sei zu fordern, dass alle Straßenbauvorhaben listenmäßig erfasst würden, Flächenverbrauch und Versiegelung bilanziert und die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen festgelegt würden.

Für die zweigleisig auszubauenden Bahnhöfe Dittersdorf und Meinersdorf seien jeweils zwei Außenbahnsteige vorgesehen. Der Zugang zu diesen Bahnhöfen erfolge aber gemäß der Ortslage nur von einer Seite. Das bedeute, dass die Fahrgäste zum Erreichen des hinteren Bahnsteiges jeweils beide Bahnhofsgleise überschreiten müssten. Im Zusammenhang mit den fahrplanmäßigen Zugkreuzungen sei damit entweder eine Gefährdung der Fahrgäste, ein Nichterreichen des äußere-

ren Zuges oder eine Behinderung der Zugfahrten verbunden. Diese Anordnung sei technisch einfach, aber als ÖPNV-Anlage unbrauchbar. Anstelle des hinteren Außenbahnsteiges sei bei der Neuanlage ein abgesicherter Mittelbahnsteig vorzusehen.

An den Bahnhöfen seien Bushaltestellen für Zubringer-Buslinien vorgesehen. Sie seien jeweils an den Zugängen zur Bahnanlage eingeordnet. Bahnsteiggleichheit von Bus und Bahn sei nicht geplant. Das entspräche überhaupt nicht dem aktuellen Stand von ÖPNV-Anlagen und sei zu kritisieren. Diese Haltestellen seien bei der Neuanlage bahnsteiggleich zu gestalten.

Besonders negativ sei dabei der Haltepunkt Dorfchemnitz, wo die Zubringerbuslinie die Bahn kreuze und an der Straße ihre Haltestellen habe. Der Übergang von der Buslinie 296 zur Bahn betreffe Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr, denn die betroffenen Orte seien Teile der Gemeinde Zwönitz. Es werde gefordert, dass der Bushaltepunkt bahnsteiggleich angeordnet werde, da auch der Platz vorhanden sei.

Der neue Bahnhof Meinersdorf sei für eine fliegende Kreuzung gedacht und auf dem ehemaligen Güter- und Umladebahnhof vorgesehen, offensichtlich aus Grundstückserwägungen. Außer der falschen Anlage der Außenbahnsteige sei der Standort zu kritisieren. Der vorgesehene Neubau befände sich in einem siedlungsfreien Gebiet und erschließe einen Komplex von Lagerhallen. Etwa 500 m weiter kreuze die Bahn die Ortsmitte Meinersdorf sowie den Ortsanfang Gornsdorf. Hier seien Kreuzungsgleise sowie Bushaltestellen zu stationieren.

Analog dazu sei auch der Standort für den Neubau des Bahnhofes Dittersdorf. Er sei auf dem Gelände des aus der Gründerzeit stammenden Personen- und Güterbahnhofes vorgesehen und befinde sich etwa 500 m vom Ort entfernt. Er müsse ÖPNV-gerecht bei km 13,4, also direkt an der Siedlungsgrenze stationiert werden, wozu das Gleisplanum vorhanden sei. Notwendig werde dann ein neuer Zugang mit einer Fußgängerbrücke. Das sei unter Berücksichtigung der Zielstellung des Vorhabens angemessen.

#### Zusammenfassung

Das Millionenschwere Vorhaben ziele offiziell auf eine Verbesserung des Modal-Split sowie die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste. Dabei sei aber das Gesamtkonzept mit einer dieselbetriebenen Straßenbahn als nicht umweltverträglich zu bezeichnen.

Die Baumaßnahmen bezögen sich vorzugsweise auf die technische Gestaltung der Eisenbahnanlagen. Einige Eingriffe in die Umwelt seien dabei ungenügend erfasst; dabei insbesondere die umfangreichen Straßenbaumaßnahmen. Die blieben völlig offen.

Im Widerspruch zu der Zielstellung, die den hohen Aufwand begründe, stünden die unbefriedigenden Gestaltungen der ÖPNV-Anlagen. Sie seien nicht benutzerfreundlich und entsprächen nicht dem aktuellen Entwicklungsstand. Sie seien offensichtlich den technischen Erwägungen untergeordnet.

Eine Zustimmung der Grünen Liga zur Planfeststellung müsse deshalb von der Abstellung der kritisierten Mängel abhängig gemacht werden.

**Entscheidung:** Die Belange des Gewässerschutzes werden in der vorliegenden Planung beachtet. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind umfangreiche Schutzmaßnahmen bei Baumaßnahmen im Gewässerbereich enthalten. Zudem wird auf die Auflagen unter Punkt A.4.3 verwiesen.



Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des vorliegenden Vorhabens werden nicht an der gesamten Bahnstrecke Baumaßnahmen stattfinden. Im Streckenabschnitt zwischen Thalheim und Aue ist nur der Bahnhof Zwönitz vom Vorhaben betroffen.

Die Vorhabensträgerin hat sich aus wirtschaftlichen Gründen (vorerst) gegen eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke entschieden. Dies begegnet keinen rechtlichen Bedenken. Sieht man als Alternative einen dieselbetriebenen Busverkehr, erscheint die Verlagerung der Dieseltraktion auf die Schiene nicht mehr so dramatisch. Grundsätzlich positiv wirkt sich die Verkehrsverlagerung auf die Eisenbahnschiene durch die Entkoppelung des öffentlichen Personennahverkehrs vom übrigen Straßenverkehr aus. Diesbezüglich wird auch auf die Planrechtfertigung und die Bewertung der stofflichen Immissionen verwiesen (vgl. Punkt B.4.1 und B.4.10.5).

Die Eingriffe in die Umwelt wurden im Rahmen der 1. Planänderung vollumfänglich erfasst und in der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt. Die Umweltverträglichkeit wurde nachgewiesen (vgl. Punkt B.3).

Für den Verlust von 111 Einzelbäumen können innerhalb des Vorhabens 19 Ersatzpflanzungen mit einem Stammumfang von 20 - 25 cm eingeordnet werden. Das verbleibende Defizit wird durch Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert, die Bestandteil der Planunterlagen sind. Die erforderlichen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen sind in den Unterlagen FFH-Verträglichkeitsprüfung, Artenschutzfachbeitrag, landschaftspflegerischer Begleitplan und Umweltverträglichkeitsstudie in der 1. Planänderung enthalten (V2 Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit, V3 Ökologische Baubegleitung zum Schutz von Vogelbruten, V4 Vorgezogene Entwertung von oberirdischen Quartiersstrukturen zur Vermeidung von Tötungen von Fledermäusen und Vögeln, V9 Kontrolle der zu fällenden Bäume auf Besiedelung durch Vögel und Säugetiere, V13 Ökologische Baubegleitung, V15 Rückschnitt trassennaher Gehölze zur Minderung Kollisionsrisiko Fledermäuse, V16 Minimierung Lebensraumzerschneidung durch Lärmschutzwand).

Bei km 9,6 handelt es sich nicht um eine geschützte Trockenmauer, sondern um eine Natursteinmauer mit vermörtelten Fugen und Hinterfüllung (Schwergewichtswand). Die vom Vorhaben betroffene Trockenmauer bei km 7,806 wird - wie im Bestand - als Trockenmauer wiederhergestellt.

Die Eingriffs- und Ausgleichbilanzierung und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Flächenüberbauung sind - auch für die Maßnahmen an der Straße - in der 1. Planänderung enthalten.

Im Bahnhof Dittersdorf erfordern die beidseitig unmittelbar anschließenden Brücken und Stützwände sowie der vorhandene Bahnübergang einen möglichst geringen Gleisabstand mit der Folge der geplanten Außenbahnsteige. Die Einordnung eines Mittelbahnsteiges in Dittersdorf mit einem Zugang vom Bahnübergang aus würde nicht zu einer besseren Erreichbarkeit und/oder geringeren Schließzeit führen. Im Bahnhof Meinersdorf erfordern die in Richtung Aue anschließende Brücke und die Dammlage ebenfalls einen möglichst geringen Gleisabstand, der auch hier die Außenbahnsteige begründet. Beide Außenbahnsteige in Richtung Aue und die dazugehörigen Ausfahrtsignale wurden so angeordnet, dass eine kürzest mögliche Schließzeit erreicht wird.

An den planfeststellungsrelevanten Stationen Reichenhain, Einsiedel, Dittersdorf, Meinersdorf, Thalheim und Zwönitz sind Busverknüpfungen geplant. Wo die Flächen vorhanden sind und die Höhenunterschiede zur Umgebung gering waren, sind bahnsteiggleiche Übergangsstellen vorhanden: Reichenhain, Einsiedel, Thalheim und Zwönitz. In Dittersdorf und Meinersdorf war dies auf-

grund der Platzverhältnisse und der Höhenunterschiede nicht möglich. In Dittersdorf verhinderte darüber hinaus auch der Bahnübergang eine günstigere Einordnung der Busverknüpfung. In Meinersdorf ist die Bushaltestelle im unmittelbaren Anschluss an die Zuwegung zum Bahnsteig angeordnet und ermöglicht damit sehr kurze Umsteigewege und eine Sichtbeziehung zwischen Zug und Bus für den Fahrgast.

Der Bereich des Haltepunktes Dorfchemnitz wird vom vorliegenden Vorhaben nicht umfasst. Darüber hinaus ist die Buslinie derzeit fahrplanseitig in Thalheim mit der Eisenbahn verknüpft.

Eine Verlegung des Bahnhofs Meinersdorf in die vorgeschlagene Lage hätte drei jeweils doppelte Eisenbahnbrücken, einen deutlich breiteren Bahndamm für das zweite Gleis und die Bahnsteiganlagen zur Folge. Aus planungsrechtlichen (zusätzliche private und öffentliche Betroffenheiten) und wirtschaftlichen (sehr hohe Kosten) Abwägungen wurde der Bahnhof an dem vorhandenen Haltepunkt eingeordnet. Es werden in einem Radius von 1.000 m alle wesentlichen Siedlungsbereiche von Meinersdorf erreicht.

Zum Bahnhofes Dittersdorf wurde die beschriebene Verlegung betrachtet, jedoch wegen der Lage im S-Bogen und dem zusätzlichen Flächenbedarf im FFH-Gebiet verworfen. Zur Kompensation der Lage des Bahnhofs Dittersdorf ist mit Inbetriebnahme des Chemnitzer Modells eine vertaktete Zubringerbuslinie aus Dittersdorf und Amtsberg geplant.

Im Ergebnis führt das vorliegende Vorhaben zu einer deutlichen Verbesserung der Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Insbesondere die Verdopplung der Kreuzungsmöglichkeiten, die zusätzlichen Zugangsstellen und die verbesserten Bus-Bahn-Verknüpfungen werden in Verbindung mit dem dichteren Fahrplankontakt zu mehr Fahrgästen und damit zu einer Verbesserung des Modal-Split führen. Eine Zustimmung ist im Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

**A.5.2.11 Industrie- und Handelskammer Chemnitz, Regionalkammer Erzgebirge  
Geyersdorfer Straße 9a, 09456 Annaberg-Buchholz,  
Schreiben vom 3. April 2017**

Aus den Ausführungen zur Baudurchführung gehe hervor, dass für die Baumaßnahme die Strecke zwischen Chemnitz-Süd und Zwönitz voll gesperrt würde. Aufgrund neuer Ingenieurbauwerke und ÖPNV-Verknüpfungsstellen entlang der Strecke werde es auch zu Voll- bzw. Teilsperren von angrenzenden Straßen kommen. Hierzu seien in den vorliegenden Unterlagen noch keine Detailplanungen vorhanden. Dennoch weise die IHK an dieser Stelle den Auftraggeber darauf hin, insbesondere die gewerblichen Anlieger über Detailplanungen und ihre spezielle Betroffenheit rechtzeitig zu informieren. Zudem seien die Zufahrten für den Anliegerverkehr und Rettungs- sowie Versorgungsfahrzeuge unbedingt zu gewährleisten. Die Beeinträchtigungen durch die entsprechenden Straßenbaumaßnahmen seien frühzeitig mit betroffenen Unternehmen abzustimmen, um ihnen entsprechende Dispositionen zu ermöglichen.

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

**A.5.2.12 inetz GmbH  
Augustusburger Straße 1, 09111 Chemnitz,  
Schreiben vom 3. April 2017 und 15. März 2018 (NPQ/mü - S 16363-2)**

**Allgemein**

Ein Betreiben der Versorgungsanlagen der inetz, einschließlich des Zuganges und der Wartung, müsse während der Umsetzungsphase uneingeschränkt möglich sein. Änderungen an Leitungsan-

lagen der inetz seien rechtzeitig, jedoch mindestens zwölf Wochen vor Baubeginn, vertraglich zu vereinbaren.

Unter Bezugnahme auf das Bauwerksverzeichnis teile man mit, dass inetz nicht Eigentümer der abwassertechnischen Einrichtungen sei und als Betriebsführer hierzu keine Bewertung vornehme. Die Anlagen befänden sich in Rechtsträgerschaft des Entsorgungsbetriebes Chemnitz.

Für alle mit der Bauausführung beauftragten Unternehmen bestehe unmittelbar vor Baubeginn eine Erkundigungspflicht hinsichtlich des aktuellen Leitungsbestandes (Schachtschein).

**Entscheidung:** Ein uneingeschränktes Betreiben einschließlich des Zugangs und der Wartung kann während der Umsetzungsphase nicht zugesichert werden. Im Falle von Einschränkungen sichert die Vorhabensträgerin eine rechtzeitige Abstimmung zu.

Das Bauwerksverzeichnis wurde im Rahmen der 1. Planänderung im Punkt C8.1 entsprechend geändert.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen bzw. haben sich damit erledigt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Strom Mittel- und Niederspannung**

Im Bereich befänden sich Anlagen für Mittel- und Niederspannung in der Rechtsträgerschaft der inetz, die zu beachten seien. Der dargestellte Bestand in Höhe des Unterwerkes Hochschule (ca. km 3,5 - 3,7) sei nicht aktuell. Es bestünden neue Querungen. Man übergebe den aktuellen Bestand in zweifacher Ausfertigung.

Beidseitig an der Brücke Werner-Seelenbinder-Straße in Chemnitz, einseitig (Straßenseite ungerade Hausnummern) an der Brücke Olbernhauer Straße in Chemnitz und am Bahnhof Amtsberg/Dittersdorf müssten Stromanlagen der inetz zwingend umverlegt werden. Die beiden Brücken Werner-Seelenbinder-Straße und Olbernhauer Straße seien technisch geklärt. Die bestehende Querung im Bereich Bahnhof Dittersdorf sei technisch im Detail noch abzustimmen. Bei allen drei Maßnahmen solle der Tiefbau in einem separaten Los "Strom inetz" mit ausgeschrieben werden. Die Elektromontagen würden nicht mit ausgeschrieben. Die Vergabe erfolge über inetz direkt. HDPE-Schutzrohre würden von inetz bei den Vorhaben gestellt. Die Beantragung der Kreuzungsvereinbarungen erfolge durch inetz für die entsprechenden Vorhaben, sobald die technische Klärung erfolgt sei.

Wenn Bedarf an Elektroanschlüssen entlang der Strecke bestehe, so seien entsprechende Anmeldungen bei inetz einzureichen.

Bei der Maßnahme seien folgende allgemeinen Tiefbauhinweise zu beachten:

Gemäß DGUV Vorschrift 3 bestehe Erkundigungs- und Sicherungspflicht. Vor Baubeginn sei die Schachterlaubnis einzuholen. Bei Näherung im Bereich 1,5 m rechts und links von Kabelanlagen und einer Tiefe mehr als 0,3 m sei Handschachtung erforderlich.

Die örtliche Einweisung und die eventuell erforderlichen Ortungen von Kabelanlagen erfolgten durch die Kabelaufsicht von inetz, die zu informieren sei (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Überbauungen der Anlagen von inetz seien nicht zulässig. Dazu zählten auch Überbauungen mit-

tels Bord-, Kanten- oder Begrenzungssteinen. Die Überdeckung bestehender Anlagen sei in jedem Fall einzuhalten. Selbst geringe Bodenregulierungen und Veränderungen in der Nutzung der Bodenoberfläche bedürften der Zustimmung von inetz. Als Mindestabstände bei Kreuzungen und Näherungen würden bei Kreuzungen 0,3 m, bei Parallelführungen 0,4 m und bei Bauwerken 0,5 m gelten.

Prinzipiell seien alle Elektrizitätsanlagen unabhängig von in Plänen dargestellten Betriebszuständen als unter Spannung stehend zu betrachten und es sei entsprechende Vorsicht geboten.

Rückfragen seien möglich (Kontaktaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Strom Hochspannung**

Im unmittelbaren Bereich der Maßnahme befänden sich die 110-kV-Kabel ChZ-ChH 4 und ChT-ChH 3 im Eigentum der eins. Diese würden die Umspannwerke Chemnitz/Zentrum, Chemnitz/Hochschule und Chemnitz/Trompeter versorgen.

Im Bereich zwischen km 3,4 und 3,6 käme es zu Berührungspunkten mit den genannten 110-kV-Kabeltrassen. Die Gleise 30 und 31 querten die Trassen der inetz (A1.2). Für den Bauzeitraum quere ein Logistikgleis im Bereich der Stahlschutzrohre die 110-kV-Trassen der inetz. Ebenso querten die Kabelgefäßsysteme die 110-kV-Trassen der inetz (A1.5). Auch die Arbeiten an den Gleisentwässerungen würden in der Nähe der Trassen der inetz ausgeführt (A3.2, A3.3).

Die Kabeltrassen dürften durch diese Baumaßnahme nicht beschädigt werden.

Schachterlaubnisscheine seien einzuholen.

Würden Arbeiten in der Nähe (< 3 m) der 110-kV-Kabel notwendig, so sei die inetz, zum Zwecke der Ortung und Markierung vor Ort, zu informieren. Dies sei zwingend für die oben genannten Bereiche der Baumaßnahme erforderlich.

Im Bereich von 1,5 m rechts und links der Kabeltrasse und einer Tiefe mehr als 0,3 m sei Handschachtung erforderlich, erforderlichenfalls unter Beaufsichtigung durch eine Elektrofachkraft, je nach Entscheidung des Mitarbeiters der inetz vor Ort.

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.

Ein Überbau der 110-kV-Kabel sei nicht gestattet (bis 1,5 m rechts und links der Trasse). Dazu zählten auch Überbauungen mittels Bord-, Kanten- oder Begrenzungssteinen. Die Überdeckung bestehender Anlagen sei in jedem Fall einzuhalten. Selbst geringe Bodenregulierungen und Veränderungen in der Nutzung der Bodenoberfläche bedürften der Zustimmung. Hier sei insbesondere sicherzustellen, dass im Bereich der Gleisentwässerung die Überdeckung der 110-kV-Kabeltrassen der inetz nicht verringert werde.

Im Bereich der Querung der 110-kV-Kabeltrassen der inetz durch die Gleise 30 und 31 lägen die 110-kV-Kabeltrassen in zwei Schutzrohren (DN 400 Stahl), da sich zum Zeitpunkt der Errichtung der Trassen in diesem Bereich ein Gleis befunden habe. Da die neue Gleisanlage zweigleisig ge-

baut werde, reiche die Länge der Stahlschutzrohre nicht mehr aus, um beide Gleise zu unterqueren. Die Stahlrohre müssten in Richtung Gleis 31 um ein noch festzulegendes Maß verlängert werden (A8.4.2). Wobei die Verlängerung bis nach der Gleisentwässerung geführt werden müsse. Nur so seien die 110-kV-Kabeltrassen im Gleisbereich ordnungsgemäß gesichert. Die Art und Weise der Verlängerung der Stahlrohre sei zwingend schon in der Planung mit dem Netzbetreiber abzustimmen. Für diese Maßnahme sei eine Vorlaufzeit von sechs Monaten erforderlich. Sollte die Montage von Verbindungsmuffen in den vorhandenen Kabeltrassen notwendig werden, so erhöhe sich die genannte Vorlaufzeit in Abhängigkeit der Beschaffungsdauer des Materials für die Verbindungsmuffen bzw. des 110-kV-Kabels. Die Kosten für diese Maßnahme seien durch den Verursacher der Maßnahme zu tragen bzw. teilten sich, entsprechend der vorhandenen Vereinbarung, auf den Verursacher und den Netzbetreiber auf.

Einer Querung der 110-kV-Trassen mit Medienleitungen stimme die inetz nur in offener Bauweise zu. Bei der Querung sei ein Mindestabstand von 0,3 m zum äußersten Leiter der Trasse einzuhalten. Freigelegte Trassen seien gegen Absinken zu sichern. Dazu sei eine gesonderte Abstimmung mit dem Netzbetreiber erforderlich. Dies treffe insbesondere für die Querung der 110-kV-Trassen mit dem Kabelgefäßsystem (A1.5) zu. Hier erwarte die inetz detaillierte Abstimmung, wie die Querung errichtet werden solle.

Baumpflanzungen hätten in so einem Abstand zu erfolgen, dass sich die Baumkrone im ausgewachsenen Zustand außerhalb des Schutzbereiches von 1,5 m links und rechts der Kabeltrasse befinden würde. Wobei ein Mindestabstand von 5 m von der Kabeltrasse für Baumpflanzungen immer einzuhalten sei.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Trinkwasserversorgung**

Die bereits im Bauwerksverzeichnis aufgeführten Berührungspunkte müssten weiterhin beachtet werden. Besondere Schwerpunkte seien die Eisenbahnüberführung Olbernhauer Straße am km 5,560, die Eisenbahnüberführung Werner-Seelenbinder-Straße am km 4,280, die Straßen- und Gleisquerung "Am Mühlberg" km 11,648 und die Einsiedler Hauptstraße 133a am km 11,407. Diese müssten gemeinsam mit dem VMS ausgeschrieben werden.

Bei den Bahnquerungen Paul-Franke-Straße (DN 125 Guss), Am Gutsberg (DN 100 Guss), Erfenschlager Straße 156/Kurt-Franke-Straße 162 (DN 150 Stahl), Gärtnereiweg (DN 32 Stahl) und Schrebergartenweg (DN 125 Stahl) seien die Trinkwasserleitungen noch Altbestand.

Wenn möglich, sei bei diesen Bahnquerungen eine Auswechslung mit dem Bahnprojekt durchzuführen. Man bitte dazu um Abstimmung einer möglichen Koordinierung und Aussage, welche Arbeiten am Gleiskörper an diesen Querungsstellen geplant seien.

Die Trinkwasserleitungen (A8.2.3) am km 4,830 und der Hausanschluss "Zum Wiesenufer 14" am km 10,0 stünden nicht im Eigentum der eins.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin könnten die Sperrzeiten für das Gleis für die Realisierung von Eigenleistungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin und dem Anlagenbetreiber auf der Basis bestehender Gestattungsverträge genutzt werden.

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Gasversorgung**

Man bestätige die vorgesehene Umverlegung der Gasleitung bei km 10,098 (Bauwerksverzeichnis E 8.2.1) und den Rückbau des Gasnetzanschlusses bei km 23,120 (Bauwerksverzeichnis M 8.2.1.). Die Abtrennung des Gasnetzanschlusses sei aus technischen Gründen an der Versorgungsleitung DN 80 Stahl in der Bahnhofstraße vorzunehmen. Die Kosten hierfür seien von der Vorhabensträgerin, gemäß den "Ergänzenden Bedingungen der inetz GmbH" (Region) zur Niederdruckanschlussverordnung (NDAV), zu 100 % zu tragen. Die Kosten für die Umverlegung der Gasleitung im Bereich Einsiedel, Wiesengrund würden sich nach der bestehenden Kreuzungsvereinbarung von 1999 regeln.

Der Schutzstreifen von den Gasleitungen sei von Anlagen der Baustelleneinrichtungen freizuhalten.

Im Rahmen der Bauausführung sei im Bereich der Gasversorgungsanlagen das DVGW-Regelwerk zu beachten.

Alle Maßnahmen der Leitungssicherung seien bei einer Vor-Ort-Einweisung mit den jeweiligen zuständigen Netzmeistern rechtzeitig abzustimmen.

Für die Hochdruck-Gasleitung DN 300 Stahl im Schutzrohr DN 400 Stahl (Bauwerksverzeichnis A8.3.5) am km 4.867 (KKS nicht gewährleistet) bestehe Handlungsbedarf in Form von Erneuerung (Kontakt zwischen Medien- und Schutzrohr vorhanden). Die Auswechslung von ca. 40 m Leitung (DN 300 Stahl) ohne Schutzrohr sei im Bereich Bahndamm, im Rahmen eines Umverlegungsvertrages mit Kostenübernahmevereinbarung, gemäß den geltenden Verträgen, im Vorfeld erforderlich.

**Entscheidung:** Nach Aussage der Vorhabensträgerin werde der Bahnübergang km 10,0 im Rahmen der 1. Planänderung nicht mehr grundhaft ausgebaut, eine Umverlegung der Gasleitung sei nicht mehr erforderlich.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin könne die Maßnahme an der Hochdruck-Gasleitung (Bauwerksverzeichnis Nr. A8.3.5) als Eigenleistung der inetz parallel aber außerhalb des vorliegenden Vorhabens realisiert werden. Dazu sei die bestehende Kreuzungsvereinbarung mit der Vorhabensträgerin anzupassen und zur Bestätigung vorzulegen.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen bzw. haben sich damit erledigt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Stadtbeleuchtung**

Entlang der Gebietsgrenzen seien Beleuchtungsanlagen vorhanden. Die Trassen seien teilweise erdverlegt und auch als Freileitung vorhanden. Innerhalb des Plangebietes/Gleiskörpers seien keine Anlagen vorhanden.

Die Kabeltrassen und auch Maststandorte seien zu beachten. Die geplante Bautechnologie sei so auszulegen, dass keine Änderungen am Anlagenbestand erfolgen würden, anderenfalls sei eine

vertragliche Regelung zur Kostenübernahme im Sinne einer Baufeldfreimachung für den Teilbereich erforderlich. Dies habe im Vorfeld der Baumaßnahme zu erfolgen.

Der Baubeginn sei dem zuständigen Netzbetrieb (Kontaktaten in der Originalstellungnahme) anzuzeigen; eine Vor-Ort-Einweisung der Baufirma vor Baubeginn sei ebenfalls möglich.

Die Verlegetiefe der vorhandenen Kabel betrage in der Regel ca. 0,7 m, wobei Abweichungen möglich seien.

Die Beleuchtungskabel seien während der Bauphase zu sichern und eine Beschädigung sei unbedingt zu vermeiden.

Stillgelegte Beleuchtungskabel und Anlagen könnten bei Bedarf aus dem Erdreich entfernt werden. Eine Vor-Ort-Einweisung der Montagefirma vor Demontage der stillgelegten Leitungen durch den oben genannten Netzbetrieb sei zwingend erforderlich.

Für Rückfragen stehe ein Mitarbeiter zur Verfügung (Kontaktaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **Fernwärme und Kälteversorgung**

Im Bereich der geplanten Maßnahmen befänden sich Fernwärmeleitungen zwischen Görrestraße und Südbahnhof im Schutzrohr, im Bereich des Bahndammes/Gleisanlage zwischen Altchemnitzer Straße und Reichenhainer Straße im Schutzrohr sowie eine Querung des Südringes im Kanal. Der Fernwärmebestand sei im Lageplan Fernwärme dargestellt.

Überbauungen der Fernwärmeleitungen mit festen Bauwerken seien nicht gestattet und deren Zugänglichkeit sei jederzeit zu gewährleisten. Baumaßnahmen seien so auszuführen, dass der Anlagenbestand nicht gefährdet werde.

Der einzuhaltende Mindestabstand zum Anlagenbestand betrage einseitig 1,0 m bzw. 2,5 m auf der, der Straße zugewandten Seite ab Rohraußenkante, in Ausnahmefällen in der Straße parallel zur Fernwärmetrasse 0,5 m ab Rohraußenkante. Leitungskreuzungen seien mit Schutzrohr rechtwinklig über bzw. unter der Fernwärmetrasse mit mindestens 0,2 m Abstand ab Oberkante bzw. Unterkante Rohr auszuführen. Parallele Aufgrabungen im Bereich der Fernwärmeleitungen seien nur abschnittsweise auf maximal 10 m Länge gestattet, da sonst die Gefahr des Ausknickens bestehe.

Die vorhandene Fernwärmetrasse und deren Bauwerke seien bauzeitlich gegen Beschädigungen, Abrutschen, Lageveränderung und Einbrechen in Folge unzulässiger Belastung in geeigneter Weise zu schützen. In Kreuzungs- und Näherungsbereichen sei Handschachtung erforderlich. Bei Baumpflanzungen sei gemäß DVGW-Hinweis GW125 und DIN 1998 ein Abstand von mindestens 2,5 m 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.

Mit Beginn der Maßnahmen seien Einweisungen vor Ort durch den Netzservice, Netzbetrieb Fern-

wärme, erforderlich (Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Für Rückfragen stehe ein Mitarbeiter zur Verfügung (Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **Kommunikation eins**

Im angezeigten Ausbaubereich befänden sich folgende fernmeldetechnische Anlagen der eins:

Kupfer-Kabel Nr. 2023, 3170, 3169, 1523, 1524, 1330, 1151, 2056, 2057

Lichtwellenleiter-Kabel Nr. 8105/2, 8106/2, 8211, 8204

4 x Schutzrohr DN 40 PE und 2 x Schutzrohr DN 120 PE.

Für alle Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Kommunikationsanlagen und Leitungen sei entsprechende Vorsicht geboten.

Die Baumaßnahmen seien so vorzubereiten, dass jegliche Beschädigungen und Beeinträchtigungen oder Veränderungen am bestehenden Anlagenbestand ausgeschlossen seien. Der Leitungsbestand sei generell zu schützen. Das Betreiben und die Zugänglichkeit der Anlagen müssen auf jeden Fall gegeben sein.

Gegebenenfalls seien notwendige Umverlegungen rechtzeitig anzuzeigen, in den einzelnen Planungsstufen einzuordnen und zu beauftragen.

Technische Abstimmungen seien bereits in der Planungsphase mit den Mitarbeitern der eins zu führen (Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **Glasfaserkabel**

Im benannten Bereich befänden sich Anlagen für den Bereich Glasfaser/FTTH in Rechtsträgerschaft von eins, die zu beachten seien. Ein sorgsamer Schutz der Anlagen sei notwendig und Überbauungen nicht zulässig. Eine örtliche Einweisung sei unbedingt notwendig, man möge sich bitte hierzu in jedem Falle mit einem Ansprechpartner in Verbindung setzen.

Weiterhin bestehe derzeit kein Bedarf einer Mitverlegung/Koordinierung der Baumaßnahme. Etwas notwendige Umverlegungen seien rechtzeitig anzuzeigen und mit inetz abzustimmen. Für Rückfragen stehen Mitarbeiter zur Verfügung (Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **A.5.2.13 Landesamt für Archäologie Sachsen**

**Zur Wetterwarte 7, 01109 Dresden,**

**Schreiben vom 7. Februar 2017 und 21. Februar 2018 (2-7051/34/111-2018/4414)**

Man übermittle die Geodaten archäologischer Denkmale. Eine Kartierung auf Grundlage der vorliegenden Geodaten könne die archäologischen Belange des Denkmalschutzes nur unvollständig wiedergeben, sie könne insbesondere eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 14 SächsDSchG nicht ersetzen. Weitere Informationen erhalte man gegebenenfalls von den zuständigen Gebietsreferenten.

Das Landesamt für Archäologie bitte, die ausführenden Firmen auf die Meldepflicht von Bodenfunden gemäß § 20 SächsDSchG hinzuweisen. Dieses Schreiben stelle keine denkmalschutzrechtliche Genehmigung dar. Diese sei bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde rechtzeitig



einzuholen.

**Entscheidung:** Eine gesonderte denkmalschutzrechtliche Genehmigung ist nicht erforderlich. Sie wird im Rahmen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erteilt (vgl. Punkt B.2.1).

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.8).

**A.5.2.14 Landesamt für Denkmalpflege Sachsen  
Schloßplatz 1, 01067 Dresden,  
Schreiben vom 16. April 2018 (II-1-255-18/04/16)**

Von den Planungen seien Kulturdenkmale direkt betroffen. Es handele sich um die als Denkmal ausgewiesenen Objekte Bahnhof Chemnitz-Süd, Eisenbahnüberführung Werner-Seelenbinder-Straße in Chemnitz (km 4,820), Eisenbahnüberführung Olbernhauer Straße in Chemnitz (km 5,560) sowie den Bahnhof Zwönitz mit Stellwerksgebäude W2 und einigen Signalmasten.

Bezüglich des Bahnhofs Chemnitz-Süd sei von Belang, dass im Zuge eines denkmalrechtlich genehmigten Genehmigungsverfahrens mit Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege vom 15. Dezember 2003 und entsprechendem Bescheid der unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Chemnitz dem partiellen Abbau der bauzeitlichen Bahnsteigüberdachung an der Erzgebirgsstrecke (Bahnsteige 3 und 4) mit der Auflage zugestimmt worden sei, soviel Material zu bergen und gesichert einzulagern, dass eine Wiedererrichtung im Bereich der Überführung Reichenhainer Straße bei weiteren Baumaßnahmen möglich bliebe und anzustreben sei. Ziel dieser Auflage sei die Erhaltung der städtebaulich bedeutsamen Situation zweier Brücken über die Reichenhainer Straße mit aufliegender Bahnsteigüberdachung, die sich aus der Streckenteilung nach Werdau und nach Aue am Bahnhof Süd ergebe. Die aktuellen Planungen sollten diesen Aspekt aufgreifen und die Wiedererrichtung einbeziehen.

Die beiden Brückenbauwerke an den Eisenbahnüberführungen Werner-Seelenbinder-Straße und Olbernhauer Straße stellten Kulturdenkmale des Ingenieurbauwesens dar, die als Pendelstützenkonstruktionen mittlerweile Seltenheitswert besäßen. In den Unterlagen finde man keine Aussage, warum sie durch Neubauten ersetzt werden sollen. Die geplante Zweigleisigkeit der Strecke entfalle als Grund, weil beide Brücken bereits für die Aufnahme zweier Gleise angelegt worden seien. Aus denkmalfachlicher Sicht solle von einem Erhalt und einer möglichen Ertüchtigung der Konstruktionen ausgegangen werden. Die entsprechenden Nachweise seien zu erbringen.

Hinsichtlich des Bahnhofs Zwönitz sei aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob die genannten Schutzgüter von den Planungen betroffen seien. Hier sei zunächst der nachrichtliche Hinweis wichtig, dass noch vorhandene Formsignale und das Stellwerk W2 als Kulturdenkmale ausgewiesen seien und erhalten bleiben müssten. Sofern die geplanten Ausbaumaßnahmen diese Objekte betreffen würden, seien Alternativen zu ihrem Erhalt zu erarbeiten.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin blieben das Stellwerk W2 und das vorhandene Formsignal im Bereich des Bahnhofs Zwönitz erhalten.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Bereich des Bahnhofs Chemnitz-Süd wird vom vorliegenden Vorhaben nicht berührt.

Die Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen Werner-Seelenbinder-Straße und Olbernhauer Straße sind aus folgenden Gründen notwendig:

1. Die vorhandenen Brücken sind 113 Jahre alt, die Widerlager sind teilweise sogar 144 Jahre alt.

Die normative Nutzungsdauer der Eisenbahnüberführung ist damit weit überschritten. Nach Aussage der Vorhabensträgerin hat die Brücke Werner-Seelenbinder-Straße die Schadensklasse 3, die Brücke Olbernhauer Straße die Schadensklasse 4. Eine wirtschaftliche Ertüchtigung der Konstruktionen ist damit nicht mehr möglich.

2. Die Teilerneuerung von Bauteilen für die zukünftige Nutzung reicht für eine zweckgebundene Nutzungsdauer von 25 Jahren nicht aus.

3. Die Brückenkonstruktionen mit Pendelstützen benötigen umfangreiche Maßnahmen zum Anprallschutz. Diese haben erhebliche Einschränkungen der Durchfahrtsquerschnitte zur Folge. Mit diesen Einschränkungen können die Vorgaben der Stadt Chemnitz zur Planung hinsichtlich Fahrbahn-, Geh- und Radwegbreite nicht eingehalten werden.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde damit nachvollziehbar dargelegt, dass die vorhandenen Brücken erheblich geschädigt sind und mithin die Ertüchtigung der Konstruktionen weder wirtschaftlich noch dauerhaft wäre. Zudem können aufgrund der Pendelstützen die erforderlichen Fahrbahn-, Geh- und Radwegbreiten unter den bestehenden Bauwerken nicht realisiert werden. Die Materialwahl der Neubauten orientiert sich an den vorhandenen Bauwerken, so werden z. B. wieder Stahlüberbauten ausgebildet.

**A.5.2.15 Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Stauffenbergallee 24, 01099 Dresden,  
Schreiben vom 6. April 2017 und 19. März 2018 (13-4045/1339/52-2018)**

**Referat 13**

Die Eisenbahnüberführungen an den km 4,280 und 5,560 verfügten nicht über die uneingeschränkte lichte Höhe von 4,50 m über der Fahrbahn. Es sei zu prüfen, ob gemäß der Richtlinie für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrtshöhe über Straßen das Zeichen 265 StVO (tatsächliche Höhe) zur Anordnung kommen müsse.

Im Bereich der Bahnübergänge würden diverse Verkehrsbeschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abbiege- und Streckenverbote zur Anordnung kommen. Für diese Beschränkungen des fließenden Verkehrs bedürfte es dem Vorliegen konkreter Tatbestände, um eine Anordnung auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 9 StVO rechtssicher begründen zu können.

Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene StVO-Beschilderung falle nicht in den Zuständigkeitsbereich der höheren Straßenverkehrsbehörde, sondern könne durch die jeweils zuständigen unteren bzw. örtlichen Straßenverkehrsbehörden eigenverantwortlich angeordnet werden. Insofern bedürfe es vorliegend keiner detaillierten Prüfung der Beschilderungspläne durch die höhere Straßenverkehrsbehörde. Somit obliege diese Prüfung den jeweils zuständigen Verkehrsbehörden der kreisfreien Stadt Chemnitz, dem Erzgebirgskreis, den Gemeinden Amtsberg und Burkhardtsdorf sowie den Städten Thalheim und Zwönitz.

Man gehe davon aus, dass das Ergebnis dieser Prüfung Bestandteil der Stellungnahmen dieser Verwaltungseinheiten sei.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin würden bezüglich der eingeschränkten lichten Höhe der Eisenbahnüberführungen am km 4,280 und am km 5,560 Höhenbegrenzungseinrichtungen und die entsprechende Beschilderung vorgesehen.

Die Forderungen haben sich damit erledigt.

#### **Referat 44**

Mindestbreiten, Quer- und Längsgefälle der Bahnsteigflächen, P+R-Anlagen, Bushaltestellen und Zuwegungen für SPNV/ÖPNV-Nutzer seien grundsätzlich einzuhalten. In diesem Zusammenhang seien die Bahnsteige am Bahnhof Einsiedel noch einmal zu überprüfen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Bahnsteige am Bahnhof Einsiedel bleiben im Bestand erhalten. Querneigung, Längsgefälle und die Mindestbreiten sind entsprechend der Richtlinie 813 ausgeführt.

#### **A.5.2.16 Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Niederlassung Zschopau Hans-Link-Straße 4, 09131 Chemnitz, Schreiben vom 4. April 2017 und 26. Februar 2018 (5.31-4044/47/19-2018)**

Für die Gemeinschaftsmaßnahmen seien prüffähige und nachvollziehbare Kostenberechnungen mit Kostenteilung für alle Beteiligten auf der Grundlage der AKVS 2014 zu erstellen.

Entsprechende Kreuzungsvereinbarungen nach § 3 mit Kostenfolge nach § 13 EKRg seien für alle Bahnübergänge zwischen dem Antragsteller und dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr als Kreuzungsbeteiligte abzuschließen.

##### 1. Bahnübergang km 12,745 im Zuge der S 232 (NK 5243034, Stat. 0,690)

Zur Gewährleistung der Straßenentwässerung vor dem Bahnübergang sollte eine Beton-Schlitzrinne mit entsprechenden Revisionsöffnungen in der Bauklasse D 400 eingebaut und an die südöstliche Entwässerungsleitung angebunden werden.

Für die vorhandene, nicht in Betrieb befindliche Grundstückszufahrt (Flurstück 534/6) solle mit dem Planfeststellungsverfahren die Sondernutzung eingezogen werden, andernfalls müsse die Zufahrt gegebenenfalls wiederhergestellt werden.

Bauwerksverzeichnis I2.1 b): bisheriger und zukünftiger Eigentümer sei und bleibe der Freistaat Sachsen, Straßenbauverwaltung.

##### 2. Bahnübergang km 13,179, Verknüpfungsstelle an S 232 (NK 5243034, Station 0,227)

Die ÖPNV-Verknüpfungsanlage solle mit abgesenktem Bord zur Staatsstraße S 232 abgegrenzt werden.

##### 3. Bahnübergang km 14,337, Aufstellfläche an B 180 (NK 5243034, Station 0,888)

Das Regelungsverzeichnis Unterlage 4, Seite 71, Nr. J2.1 sei zu korrigieren. Bei der B 180 handele es sich um eine Bundesstraße. Der Eigentümer (Zeile a1 und a2) sei die Bundesrepublik Deutschland.

##### 4. Bahnübergang km 17,44 im Zuge der B 180 (NK 5243034, Station 4,377)

Zur Änderung des Bahnübergangs in Kemtau "Zwönitztalstraße" am Bahn-km 17,442 habe das Landesamt bereits mit Schreiben vom 18. Januar 2017 eine Stellungnahme abgegeben.

##### 5. Bahnübergang km 19,57 im Zuge der B 95 (NK 5343017, Station 4,637)

keine Forderungen

##### 6. Bahnübergang km 20,75 im Zuge der B 180 (NK 5243024, Station 0,452)

Die B 180 solle zur Sicherstellung des Begegnungsfalles Sattelzug/Sattelzug (Schleppkurven) abgeprüft werden. Bei Erfordernis einer Verbreiterung solle die B 180 grundhaft in Bauklasse 10 erneuert werden. Eine Gradientenoptimierung sei anzustreben.

7. Bahnübergang km 30,67 im Zuge der S 233 (NK 5343023, Station 3,267)

keine Forderungen.

8. Bahnübergang km 32,70 im Zuge der S 257 (NK 5342052, Stat. 1,570)

Die S 257 solle zur Sicherstellung des Begegnungsfalles Sattelzug/Sattelzug verbreitert werden. Im Bereich der Verbreiterung solle die S 257 grundhaft in Bauklasse 10 erneuert werden.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die Forderungen zu 1. werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen bzw. haben sich erledigt.

Die Entwässerung wird wie im Bestand ins Bankett abgeleitet. Auf eine zusätzliche Rinne wird wegen der geringen Straßenfläche verzichtet.

Die momentan nicht in Betrieb befindliche Grundstückszufahrt zum Flurstück 534/6 der Gemarkung Dittersdorf muss nach Rücksprache mit dem Eigentümer wiederhergestellt werden. Dies ist in der Planung enthalten.

Das Bauwerksverzeichnis Nr. I.2.1 wurde im Rahmen der 1. Planänderung korrigiert.

Die Forderungen zu 2. werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen bzw. haben sich erledigt.

Die Schnittstelle zum öffentlichen Personennahverkehr wurde im Rahmen der 1. Planänderung geändert. Die Einordnung einer Busbucht erfolgt auf der S 232. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die abgesenkten Borde in der Ausführungsplanung mit der Gemeinde Amtsberg abgestimmt werden.

Die Forderungen zu 3. sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

Die Forderungen zu 4. werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin handele es sich hier nicht um eine Maßnahme des vorliegenden Vorhabens.

Die Forderungen zu 6. und 8. werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin stellt nachvollziehbar klar, dass die Forderungen keine notwendige Folgemaßnahme des vorliegenden Vorhabens begründen. Es sind diesbezüglich keine Veränderungen geplant.

**A.5.2.17 Landesdirektion Sachsen  
Altchemnitzer Straße 41, 09120 Chemnitz,  
Schreiben vom 8. Februar 2019 (C32-0522/556/15)  
Referat 34 C**

Es werde darauf hingewiesen, dass entlang des Vorhabengebietes gemäß Karte 2 (Raumnutzung) des Regionalplanes Chemnitz-Erzgebirge (2008) eine Reihe von Gebietsausweisungen bestünden, die durch das Vorhaben überlappt oder tangiert würden. Im Einzelnen handele es sich dabei:

a) am Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain beginnend bis zum zukünftigen, neu zu errichtenden Hal-

tepunkt Einsiedel Brauerei um das Vorranggebiet Hochwasserschutz - Überschwemmungsbereich (Chemnitz/Zwönitz). Hiervon betroffen wären auch der neu zu errichtende Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz inklusive Bahnsteiganlagen am km 11,200, die geplanten Bahnübergänge am km 6,025, am km 7,911 (Am Gutsberg), am km 8,171 (Privat-Bahnübergang), am km 9,327 (Kurt-Franke-Straße), am km 10,516 (S 232 Einsiedler Hauptstraße), am km 10,884 (Gärtnerieweg), am km 11,300 und am km 11,648 (Am Mühlberg), die Eisenbahnüberführung am km 10,594, die Durchlässe am km 7,625, am km 9,200 und am km 9,368, die geplante Stützmauer Reichenhain am km 6,120, die Stützmauern am km 9,337 (Kurt-Franke-Straße), am km 11,100 und am km 11,391 sowie sämtliche Rück-, Um- und Ausbaumaßnahmen am Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain wie etwa die Errichtung des elektronischen Stellwerks, die Errichtung eines zweiten Gleises inklusive Bahnsteigumbau mit neuen behindertengerechten Zuwegungen sowie die Errichtung einer Schnittstelle des öffentlichen Personennahverkehrs.

b) zwischen der Querung der Bahntrasse durch die Erfenschlager Straße und dem Beginn der Ortslage Erfenschlag um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz).

c) nordwestlich des Bahnhofs Einsiedel um ein Vorranggebiet Wald.

d) zwischen dem zukünftigen, neu zu errichtenden Haltepunkt Einsiedel Brauerei über den zukünftigen Bahnhof Dittersdorf bis hin zum Haltepunkt Kemtau um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) und um ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (Landschaftsbild/Landschaftserleben). Hiervon betroffen wären auch die Eisenbahnüberführungen am km 12,912 und am km 13,210, die Bahnübergänge am km 12,172 (Schwarzer Weg) und am km 16,125 (Am Mühlgraben), die Stützmauern am km 13,230 (bahnlinks), am km 13,310 (bahnrechts) und am km 13,330 (bahnlinks), die Eisenbahnüberführungen am km 15,844, am km 16,265 sowie am km 16,945 über den Mühlenweg, die Stützwand am km 13,250 (bahnrechts) und die Durchlässe am km 13,633, am km 15,068, am km 16,160, am km 16,240 und am km 16,805.

e) zwischen dem Haltepunkt Kemtau und dem Bahnhof Burkhardtsdorf um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz). Hiervon betroffen wäre auch die Eisenbahnüberführung am km 18,212.

f) westlich des Bahnhofs Burkhardtsdorf um das Vorranggebiet Hochwasserschutz - Überschwemmungsbereich (Zwönitz). Hiervon betroffen wären auch die Bahnübergänge am km 20,680 (Ahnerweg), am km 20,743 (Burkhardtsdorf, B 180 Obere Hauptstraße), am km 21,087 (Kirchsteig) sowie am km 21,561 und am km 21,799.

g) zwischen den Ortslagen Meinersdorf und Thalheim um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) und um ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (Landschaftsbild/Landschaftserleben). Hiervon betroffen wären auch die Durchlässe am km 24,630, am km 24,775, am km 24,950, am km 25,258, am km 25,726, am km 26,108 und am km 26,305 sowie die Stützmauer am km 25,860.

h) zwischen den Ortslagen Thalheim und Dorfchemnitz um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz), um ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) und um ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (Landschaftsbild/Landschaftserleben).

i) innerhalb der Ortslage Dorfchemnitz um das Vorranggebiet Hochwasserschutz - Überschwemmungsbereich (Zwönitz).

j) zwischen den Ortslagen Dorfchemnitz und Niederzwönitz und westlich der Ortslage Niederzwönitz um ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz).

k) nördlich der Ortslage Zwönitz um ein Vorbehaltsgebiet Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz).

In den betroffenen Bereichen der genannten Gebietsausweisungen seien Beeinträchtigungen während der Bauphase zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken. Soweit möglich sei nach der Bauphase der Ausgangszustand wiederherzustellen. Dies betreffe insbesondere den entsprechenden Rückbau temporärer Baustelleneinrichtungen.

Weiterhin weise man darauf hin, dass das Plangebiet nach Karte 1.1 (Raumnutzung) des Regionalplanentwurfs Region Chemnitz mit Arbeitsstand 15. Dezember 2015 ebenfalls eine ganze Reihe von Gebietsausweisungen aufweise, die durch das Vorhaben überlappt oder tangiert würden. Dies geschehe nahezu deckungsgleich zum Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2008) hinsichtlich der Vorranggebiete Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz), Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft (Arten- und Biotopschutz) und Vorranggebiete Hochwasserschutz - Überschwemmungsbereich Chemnitz bzw. Zwönitz. Darüber seien die Vorbehaltsgebiete Natur und Landschaft (Landschaftsbild/Landschaftserleben) hier flächenmäßig weitgehend identisch als Vorranggebiete "Kulturlandschaftsschutz" ausgewiesen.

Nach Auskunft des digitalen Raumordnungskatasters (DIGROK) liege an der in Umplanung befindlichen Bahnstrecke das FFH-Gebiet "Zwönitztal". Der Trassenabschnitt am künftigen Bahnhof Dittersdorf tangiere dieses FFH-Gebiet. Das Vorhabengebiet grenze des Weiteren an die Landschaftsschutzgebiete "Pfarrhübel - Alte Harth - Berbisdorfer Flur", "Talsperre Einsiedel - Kemtauer Wald" und "Lohwald - Christelgrund". Außerdem tangiere es die Flächennaturdenkmäler "Riesel-Fläche Wasserwerkspark", "Zwönitzlauf am Dachsberg" und "Altarm Zwönitz". Darüber hinaus würden eine ganze Reihe von nach § 21 SächsNatSchG in Verbindung mit § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotope berührt.

Das Vorhabengebiet liege innerhalb des vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie nach § 72 Abs. 2 Satz 2 SächsWG festgelegten Überschwemmungsgebietes "Zwönitz". Außerdem tangiere es in der Ortslage Niederzwönitz das in Planung befindliche Hochwasserrückhaltebecken "Zwönitz".

Das Vorhabengebiet werde nördlich und südlich des Haltepunktes Chemnitz-Reichenhain von zwei Fernwasserleitungen und einer Brauchwasserleitung gequert. Darüber hinaus verlaufe eine weitere Brauchwasserleitung östlich des Haltepunktes Reichenhain beginnend entlang des Vorhabengebietes und quere dieses bis zum Bahnhof Einsiedel mehrmals. Auch in der Ortslage Niederzwönitz im Bereich der Albin-Trommler-Straße werde das Vorhabengebiet von einer überregionalen Brauchwasserleitung gequert.

Entlang des Plangebietes - insbesondere auf Chemnitzer Flur, aber auch an den zukünftigen Bahnhöfen Zwönitz und Meinersdorf sowie am Bahnhof Thalheim - existierten nach sächsischem Altlastenkataster (SALKA 07/15) eine Reihe von sanierten und unsanierten Altlastenflächen bzw. Altlastenverdachtsflächen.

Das Vorhabengebiet liege innerhalb der bergbaulichen Erlaubnisfelder "Erzgebirge" (nordöstlich des Bahnhofs Thalheim bis zur Ortslage Chemnitz-Erfenschlag) und "Schneeberg" (südwestlich des Bahnhofs Thalheim) und liege in der Ortslage Thalheim über einigen bergbaulichen Hohlraum-

gebieten.

Das Plangebiet tangiere innerhalb der Ortslagen Niederzwönitz, Dorfchemnitz, Gornsdorf, Burkhardtsdorf, Einsiedel und Erfenschlag archäologische Denkmäler.

Das Vorhabengebiet werde in der Ortslage Niederzwönitz von der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Zwönitz - Auerbach überspannt.

**Entscheidung:** Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, die Hinweise der oberen Raumordnungsbehörde zu beachten. Soweit diese nicht bereits Eingang in die Planunterlagen gefunden haben, wird eine entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen.

Darüber hinaus wurden die für die Belange des Hochwasserschutzes, der Geologie/Bergbau, der Archäologie, des Natur- und Landschaftsschutzes zuständigen Fachbehörden sowie die vom Vorhaben betroffenen Leitungsträger am Verfahren beteiligt.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

#### **Referat 44 Chemnitz**

Bereich Siedlungswasserwirtschaft/Industrieabwasser:

Im Trassenbereich befänden sich Rohrleitungsanlagen des Zweckverbandes Fernwasser Südsachsen, Theresenstraße 13, 09111 Chemnitz. Dieser sei zu beteiligen.

Bereich Wasserwirtschaft/Hochwasserschutz:

Im Plangebiet befänden sich mehrere oberirdische Gewässer im Geltungsbereich des SächsWG. Die geplanten Maßnahmen beschränkten sich auf die Unterhaltung oder wesentliche Änderungen von Anlagen an, in, unter oder über oberirdischen Gewässern im Sinne des § 36 WHG.

Das Plangebiet liege abschnittsweise in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet gemäß § 76 WHG. Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss oder die Hochwasserrückhaltung seien im Zuge von Änderungen an Durchleitungsbauwerken planmäßig vorgesehen. Hierbei solle die hydraulische Leistungsfähigkeit der Bauwerke erhöht werden. Nachteilige Veränderungen der Abflussverhältnisse seien nicht zu erwarten. Ein Retentionsraumverlust sei nicht erkennbar. Auswirkungen auf bestehende Hochwasserschutzanlagen seien nicht zu besorgen.

Die geplanten Eingriffe in Gewässer, in Form von Böschungs- und Mauerfußsicherungen sowie Sohlsicherungen unter Brückenbauwerken würden vom Umfang her nicht die Merkmale eines Gewässerausbaus im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG erreichen.

Bereich Altlasten/Bodenschutz:

1. Die Planung sollte dahingehend ergänzt werden, dass in einem Entsorgungskonzept klare Aussagen zu Art, Menge, stofflicher Beschaffenheit und den vorgesehenen Entsorgungs- oder Verwertungswegen der anfallenden Aushub- und Abrissmaterialien gemacht würden.

Als Grundlage der Untersuchung und Bewertung des Bodenmaterials sei das Technische Regelwerk der LAGA M20 vom 5. November 2004 (TR Boden, Mindestuntersuchungsprogramm) heranzuziehen. Für Abbruchmaterialien würden die "Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial" gelten.

Dieses o. g. Konzept sei mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Stadt Chemnitz und dem Erzgebirgskreis abzustimmen.

2. Sollten während der weiteren Planungsarbeiten oder während der Bauausführung bisher unbekannte Bodenbelastungen angetroffen werden (§ 9 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 3 bis 6 BBodSchG), sei nach § 10 Abs. 2 SächsABG die zuständige Bodenschutz- und Altlastenbehörde zu informieren (Meldepflicht).

3. Es sei zu gewährleisten, dass Bodenmaterialien, die zur Wiederherstellung, zur nachhaltigen Sicherung oder Verbesserung mindestens einer der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten natürlichen Bodenfunktionen zum Einsatz gelangen bzw. zugeführt werden müssten, am Einbau- bzw. Auftragsort keine schädliche Bodenveränderung hervorrufen würden. Dazu werde grundsätzlich die Einhaltung der Vorsorgewerte gemäß Tab. 4.1 des Anhangs 2 BBodSchV bzw. der ZZ0/Z0\*-Werte gemäß Tabelle II.1.2-2 TR LAGA (Stand 5. November 2004) als erforderlich angesehen.

Für die Ausführung der dazu erforderlichen Arbeiten würden die diesbezüglichen Vorgaben des § 12 BBodSchV sowie der DIN 19731 gelten.

4. Im Rahmen der Baumaßnahme nicht verwertbarer Bodenaushub/mineralische Materialien seien anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 Abs. 2 und 4 KrWG zu verwerten seien. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung sei dann nicht genehmigungsfähig.

5. Sollten sich bzgl. der in der Planunterlage benannten, im Geltungsbereich der Baumaßnahme befindlichen Altlastenverdachtsflächen, andere als die bisher bekannten Erkenntnisse/Informationen ergeben, sei mit der unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde der Stadt Chemnitz, des Erzgebirgskreises bzw. mit dem Referat 43 der Landesdirektion Sachsen (alle drei Behörden seien für die genannten Altlastverdachtsflächen zuständige Behörde) Rücksprache bezüglich gegebenenfalls erforderlich werdender Maßnahmen zu halten.

Wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren Hochwasserschutz:

Man weise darauf hin, dass der Ausbau der Strecke in Burkhardtsdorf und in Niederzwönitz mit Hochwasserschutzmaßnahmen in Berührung komme.

In Burkhardtsdorf betreffe dies insbesondere den Bereich der Querung der Zwönitz. Hier habe eine enge Abstimmung mit der Vorhabensträgerin der Hochwasserschutzmaßnahme, der Landestalsperrerverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Freiburger Mulde/Zschopau, zu erfolgen.

In Niederzwönitz verlaufe die Bahnstrecke unmittelbar am Absperrbauwerk des geplanten Hochwasserrückhaltebeckens Zwönitz entlang. Hier habe ebenfalls eine enge Abstimmung mit der Vorhabensträgerin, der Stadt Zwönitz, zu erfolgen.

**Entscheidung:** Die Vorhabensträgerin hat versichert, dass die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen beachtet würden. Das Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) werde derzeit erstellt und bilde die Grundlage für die Ausschreibungsunterlage.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin gäbe es im Bereich Burkhardtsdorf keine Berührungspunkte zu Hochwasserschutzmaßnahmen der Landestalsperrerverwaltung. Das geplante Hochwasserrückhaltebecken Zwönitz liege außerhalb des vorliegenden Vorhabens.

Des Weiteren wurden der Zweckverband Fernwasser Südsachsen, die Landestalsperrerverwaltung sowie die unteren Wasserbehörden und die unteren Abfall- und Bodenschutzbehörden der Stadt Chemnitz bzw. des Erzgebirgskreises am Verfahren beteiligt. Auf die Auflagen unter Punkt



A.4.3 und A.4.7 wird hingewiesen.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

**A.5.2.18 Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Freiburger Mulde / Zschopau Rauenstein 6A, 09514 Pockau-Lengenfeld, Schreiben vom 11. April 2017 und 7. März 2018 (Vorgang 16-335 Zwönitz)**

Von Seiten der Landestalsperrenverwaltung bestünden keine grundsätzlichen Einwände gegen die im Zuge des Verfahrens geplanten Maßnahmen. Die genauen Maßnahmen, die das Gewässer 1. Ordnung Zwönitz betreffen würden (auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen), seien der Landestalsperrenverwaltung und der unteren Wasserbehörde zu einem gesonderten Besprechungs- bzw. Ortstermin vorzustellen. Die Landestalsperrenverwaltung behalte sich vor, nach Vorstellung der Einzelmaßnahmen, weitere Forderungen aufzumachen, die jedoch nicht der Maßnahme dem Grunde nach entgegenstünden.

Folgende Hinweise bzw. Forderungen seien zu beachten:

Es dürfe durch die gegenständlichen Maßnahmen zu keiner Verschlechterung des Abflussvermögens der Zwönitz kommen.

Die Hochwasserschutzmaßnahmen der Landestalsperrenverwaltung aus dem Hochwasserschutzkonzept für die Ortslagen Einsiedel und Erfenschlag seien abgeschlossen. Das Schutzziel liege bei einem HQ 25 (72,24 bis 79 m<sup>2</sup>/s) zuzüglich Freibord. Aus diesem Grund sei darauf zu achten, dass die gegenständlichen Baumaßnahmen der Bahn keinen negativen Einfluss auf den Hochwasserschutz an der Zwönitz hätten.

Die Landestalsperrenverwaltung habe Defizite im Hochwasserschutz, nach Erstellung der 2D-Hydraulik in den Ortslagen Einsiedel/Erfenschlag, festgestellt. Im Bereich der Auflager der Eisenbahnbrücke Altenhainer Allee (4.5.3.1 Eisenbahnüberführung km 10,594) sei kein HQ 25-Schutz vorhanden. Die Vorhabensträgerin wolle entsprechende Bauarbeiten an der Brücke durchführen. Somit müssten dort die vorliegenden Defizite im HQ 25-Schutz mit beseitigt werden.

Für die abflussbeeinflussenden Maßnahmen sei ein hydraulischer Nachweis erforderlich. Das vorhandene 2D-HN-Modell der Zwönitz könne verwendet werden. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Landestalsperrenverwaltung zur Regelung der Modellnutzung sei am 2. März 2018 im Entwurf der Deutschen Bahn übergeben worden.

Die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen in Burkhardtsdorf seien planfestgestellt.

Bauzeitliche Behelfe im Gewässer (Traggerüste, Durchfahrten, Baustraßen, Wasserhaltungen) sowie die Mitbenutzung der Gewässerzufahrten der Landestalsperrenverwaltung, seien mit der Landestalsperrenverwaltung bzw. der unteren Wasserbehörde im Vorfeld abzustimmen. Die im Erläuterungsbericht unter 4.5.3.1.2 benannte Gewässerzufahrt befände sich nicht oberstrom links, sondern oberstrom rechts.

Im Bereich des neu zu errichtenden Haltepunktes Einsiedel Gymnasium seien durch die Landestalsperrenverwaltung Ausgleichsmaßnahmen zwischen Bahndamm und Zwönitz in Form von Baumpflanzungen umgesetzt. Hier müsse vor Baubeginn der Zustand und die Anzahl der Pflanzen erfasst werden, damit bei Beschädigungen im Rahmen der Baumaßnahme entsprechende Nachpflanzungen durchgeführt werden können.

Die Ausführung von möglichen Anlandungsbereichen für Treibgut (Eisenbahnüberführung km

13,210) sollte verfolgt werden. Anfallendes Treibgut sei jedoch durch die Vorhabensträgerin selbst zu beräumen. Dies könne nicht durch die Landestalsperrenverwaltung erfolgen.

Für alle Baumaßnahmen sei das Merkblatt zum Gewässerschutz bei Baumaßnahmen zu beachten (siehe Anlage zur Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung).

**Entscheidung:** Nach Aussage der Vorhabensträgerin fand am 06.10.2017 eine Abstimmung mit der Landestalsperrenverwaltung statt und am 19.07.2018 erfolgte eine abschließende Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde.

Die Abflussquerschnitte werden, insbesondere im kritischen Bereich Dittersdorf, deutlich vergrößert. In den übrigen Abschnitten erfolgen keine Änderungen. Auch für die Instandhaltungsmaßnahmen gilt, dass das Abflussvermögen der Zwönitz nicht verschlechtert wird. Die Vorhabensträgerin hat ein Gutachten zum Hochwasserschutz in Dittersdorf vorgelegt (Planunterlage 18). Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis: Das Abflussverhalten der Zwönitz wird durch die geplanten Eisenbahnbrücken nur minimal beeinflusst. Vielmehr wird die hydraulische Leistungsfähigkeit durch die Gerinnegeometrie, die Straßen- und insbesondere die Fußgängerbrücke sowie die gesamte Bebauungssituation des Tals gestört. An der Eisenbahnüberführung km 13,210 ist ein Schutzziel von HQ 25 erreichbar, an der Eisenbahnüberführung km 12,912 sogar HQ 50. In jedem Fall ergibt sich durch die Erweiterung des lichten Querschnitts der Eisenbahnüberführung km 13,210 eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand. Um ein Schutzziel HQ 100 zuzüglich Freibord zu gewährleisten, müssten die Bahnbrücken inklusive der benachbarten Dammbereiche um ca. 1,5 m angehoben werden. Dieses Ziel wurde im Laufe der Untersuchung in Abstimmung mit der Landestalsperrenverwaltung und der unteren Wasserbehörde verworfen.

Nach Aussage der Landestalsperrenverwaltung liegt die Höhe des HQ 25 ungefähr in Höhe der Mauerkrone der gegenüberliegenden Stützwand. Im Bereich der Ausbuchtung liegt der Stützwandfuß (Spundwandprofile) geringfügig oberhalb der gegenüberliegenden Mauerkrone und stellt damit keine Einengung des Durchflussquerschnittes für HQ 25 dar.

Die bestehende Mauer zwischen Widerlageroberkante der Eisenbahnüberführung am km 10,594 und dem Gebäude Einsiedler Hauptstraße 74 wird auf die Höhe der Stützmauer der Landestalsperrenverwaltung angepasst. Dies ist Bestandteil der 1. Planänderung. Damit ist ein durchgängiger Hochwasserschutz gewährleistet.

Für den Bereich Haltepunkt Gymnasium Einsiedel wurde seitens der Vorhabensträgerin eine Wasserspiegellageberechnung durchgeführt. Anhand des Strömungsmodells Bestand und Planzustand konnte nachgewiesen werden, dass sich die Wasserspiegellage bei einem HQ 25 nicht nachteilig verändert. Ein direkter Eingriff in die von der Landestalsperrenverwaltung veranlassten Ausgleichsmaßnahme (Gehölzpflanzungen) erfolgt in diesem Bereich nicht. Seitens der Vorhabensträgerin wird vor Baubeginn eine Beweissicherung veranlasst.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, die bauzeitlichen Behelfe im Gewässer mit der Landestalsperrenverwaltung und der unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die Herstellung von Anlandungsbereichen für Treibgut im Bereich der Eisenbahnüberführung am km 13,210 ist mit dem vorliegenden Vorhaben nicht vorgesehen. Die Beräumung von Treibgut wird durch den Anlagenbetreiber sichergestellt.

Die Vorhabensträgerin versichert, für alle Baumaßnahmen das Merkblatt zum Gewässerschutz bei

Baumaßnahmen zu beachten.

Die Forderungen haben sich damit erledigt.

**A.5.2.19 Landratsamt Erzgebirgskreis, Sachgebiet Kreisplanung/Kreisentwicklung  
Paulus-Jenisius-Straße 24, 09456 Annaberg-Buchholz,  
Schreiben vom 27. März 2017 und 22. März 2018 (614.511-18(20)-333(Ro))**

**Untere Straßenbaubehörde / Kreisstraßenverwaltung**

Da im Bauwerksverzeichnis unter I.2.1 und J.2.1 Bahnübergänge benannt seien, für die als Unterhaltungs-/Erhaltungspflichtiger der Landkreis aufgeführt sei, wurde das Referat Straßenunterhaltung mit beteiligt. Folgende Forderungen bzw. Hinweise seien zu beachten:

An den Bahnübergängen B 180 Kemtau, B 180 Burkhardtsdorf und S 283 Zwönitz der Strecke Chemnitz - Aue (Erzgebirgsbahn) seien größere Schäden im Fahrbahnbereich vorhanden:

- B 180 Kemtau: Im Gleis- und Fahrbahnbereich seien große Tragfähigkeitsschäden zu verzeichnen. Bei Erneuerung des Bahnüberganges sei es sinnvoll, die Straße aus Richtung Einsiedel (Ende Brückenbauwerk) bis Bahnübergang, Baulänge ca. 30 m, mit zu erneuern.
- B 180 Burkhardtsdorf: Tragfähigkeitsschäden im Gleis- und Fahrbahnbereich.
- S 283 Zwönitz: An dem Bahnübergang seien Tragfähigkeitsschäden der Fahrbahn zu erkennen. Die eingebaute Betonkastenrinne sei noch in einem guten Zustand, es müsse aber aufgrund von Ausbrüchen im Asphalt die Fahrbahn beidseitig erneuert werden.

Der Bahnübergang an der B 95 in Burkhardtsdorf müsste im Zusammenhang mit dem Ausbau des Knotenpunktes B 95, B 180 im Jahr 2013 erneuert worden sein. Im Bereich des Gleises seien keine Schäden im Asphalt sichtbar. Eine vorhandene Kastenrinne, die zur Oberflächenentwässerung des Bahngeländes diene, habe schon mehrere Betonausbrüche und sollte - um weitere Schäden zu vermeiden - ausgetauscht werden. In diesem Zusammenhang müsse geprüft werden, ob noch Mängelbeseitigungsansprüche bestünden.

**Entscheidung:** Der Bahnübergang km 36,17 (S 283 in Zwönitz) wird im Rahmen des vorliegenden Vorhabens zur Herstellung der Zweigleisigkeit umgebaut.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Bahnübergänge km 17,442 (B 180 in Kemtau), km 19,570 (B 95 in Burkhardtsdorf) und km 20,743 (B 180 in Burkhardtsdorf) sind nicht Bestandteil des vorliegenden Vorhabens.

**Untere Immissionsschutzbehörde**

Der während der Bauarbeiten entstehende Baulärm könne durch die zum Teil geringen Abstände der Bebauung zu den Gleisen bzw. Baustellen Immissionsrichtwertüberschreitungen hervorrufen. Verschiedene schallmindernde Maßnahmen z. B. Verwendung möglichst lärm- und emissionsarmer Maschinen, Unterbringung längerer ortsgebundener Baumaschinen in Schallschutzzelten, mobile Lärmschutzwände u. ä. und organisatorische Maßnahmen (Betriebszeiteinschränkungen) könnten helfen, die Immissionsrichtwerte einzuhalten. Es werde empfohlen, die gutachterlichen Vorschläge zu Forderungen zu erheben.

Diese aktive Schutzmaßnahme gegen Erschütterungen solle als Auflage in die Genehmigung aufgenommen werden.

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.4).

#### **Untere Forstbehörde**

a) Bereich Bahnübergang Dittersdorf km 12,745:

Laut dem vorliegenden Lageplan (Unterlage 5.1.27) und dem Grunderwerbsverzeichnis werde das Flurstück 535 der Gemarkung Dittersdorf nicht mehr in Anspruch genommen.

Es sei zu beachten, dass aufgrund der Lage des Baufeldes zum hieran angrenzenden Wald Eingriffe in die angrenzende Waldfläche während der Baumaßnahmen in diesem Bereich auszuschließen seien. Der vorhandene Baumbestand sei, soweit erforderlich, durch geeignete Schutzvorrichtungen im Wurzel- und Stammbereich vor Schädigungen zu schützen.

b) Waldumwandlung Abschnitt km 22,500 - km 23,373 einschließlich Bahnhof Meinersdorf:

Entsprechend des Hinweises der unteren Forstbehörde sei die Signatur des Flurstücks 461/20 der Gemarkung Meinersdorf im Bereich des geplanten Ausbaus des Außenbahnsteiges von "Sonstige Grünfläche" in "Laubholzforste" geändert worden (Unterlage 12.2.17).

Laut Grunderwerbsverzeichnis und den Lageplänen (Unterlage 5.1.43 und 5.1.44) hätten sich im Bereich des Bahnhofs Meinersdorf die durch die Anlage des Außenbahnsteiges in Anspruch genommenen Flächen des Kommunalwaldes auf Flurstück 461/20 der Gemarkung Meinersdorf geändert. Die dauerhafte Waldflächeninanspruchnahme (Grunderwerb) betrage nun 1.921 m<sup>2</sup> (vorher 1.183 m<sup>2</sup>). Die vorübergehend benötigte Fläche habe sich auf 1.998 m<sup>2</sup> erhöht (vorher 1.360 m<sup>2</sup>).

Der Waldflächenverlust am Bahnhof Meinersdorf sei als Konflikt K 10 (Verlust von Laubholzforste) in den landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen worden. Laut Lageplan (Unterlage 12.2.17) sei sowohl die Grunderwerbsfläche als auch die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche zusammengefasst. Auch in den weiteren Unterlagen des landschaftspflegerischen Begleitplans werde nicht zwischen einer dauerhaften und befristeten Umwandlung im Bereich des geplanten Außenbahnsteiges am Bahnhof Meinersdorf differenziert.

Wenn beabsichtigt sei, die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche von 1.998 m<sup>2</sup> des Flurstücks 461/20 nicht an gleicher Stelle wiederaufzuforsten, sondern über eine Ersatzmaßnahme an anderer Stelle auszugleichen, sei dies als dauerhafte Waldumwandlung zu werten. Insgesamt belaufe sich dann die dauerhafte Waldflächeninanspruchnahme auf 3.919 m<sup>2</sup>, für die eine entsprechende Ersatzmaßnahme in Form einer Neuaufforstung notwendig werde.

Falls dies nicht der Fall sein sollte, handele es sich bei der baubedingt in Anspruch genommenen Fläche um eine befristete Waldumwandlung gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG. Im Anschluss an die Baumaßnahme sei die Fläche an gleicher Stelle wieder aufzuforsten.

Die Planunterlagen, insbesondere der landschaftspflegerische Begleitplan, seien entsprechend der geänderten Flächeninanspruchnahmen und der damit verbundenen Maßnahmen (Wieder- und Ersatzaufforstung) anzupassen.

c) Ersatzmaßnahme E 6 - Ökokontomaßnahme:

Zum Ausgleich der nachteiligen Wirkung der dauerhaften Waldumwandlung sei die Maßnahme E 6 in den landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen worden.

Aufgrund der geänderten Flächengröße im Grunderwerbsverzeichnis würden nun 1.921 m<sup>2</sup> Kom-

munalwald und gegebenenfalls weitere 1.998 m<sup>2</sup> auf Flurstück 461/20 der Gemarkung Meinersdorf anlagebedingt in Anspruch genommen.

Als Ersatzmaßnahme sei eine Ökokontomaßnahme im Landkreis Erzgebirgskreis (Olbernhau) geplant. Hier solle ein bodensaurer Buchenmischwald (0,25 ha) auf einer Windwurffläche angelegt werden. Diese Maßnahme könne aus forstrechtlicher Sicht nicht anerkannt werden, da sie als Ausgleich für eine dauerhaft in Anspruch genommene Waldfläche im Sinne von § 8 Abs. 3 SächsWaldG nicht geeignet sei. Die Windwurffläche sei bereits (auch wenn vorübergehend nicht bestockt) Wald im Sinne des § 2 Abs. 2 SächsWaldG und sei innerhalb von drei Jahren als Pflicht des Waldeigentümers wiederaufzuforsten (§ 20 Abs. 1 SächsWaldG). Als Ersatzmaßnahme für den Waldflächenverlust sei eine entsprechende Neuaufforstung vorzunehmen, das heißt es sei eine neue Waldfläche zu schaffen.

Weiterhin würde für den Fall, dass die gesamte in Anspruch genommene Fläche von 3.919 m<sup>2</sup> des Flurstücks 461/20 als dauerhafte Waldumwandlung zu betrachten sei, die Größe der Ökokontomaßnahme von 0,25 ha als Ersatzmaßnahme nicht ausreichen. Der Verlust der Waldfläche sei flächengleich in Form einer Neuaufforstung zu kompensieren.

Nach derzeitigem Kenntnisstand habe entgegen der Aussage, dass die Ökokontomaßnahme als Kompensationsmaßnahme für die dauerhaften Umwandlung von Waldflächen mit der unteren Forstbehörde abgestimmt sei (vgl. U. 11.1, Seite 36a, 3. Absatz, vorletzter Satz), keine Abstimmung zu dieser Thematik mit der unteren Forstbehörde des Landratsamtes Erzgebirgskreis stattgefunden. In den vorliegenden Unterlagen fänden sich auch keine weiteren Informationen zur genauen Lage der Kompensationsfläche.

d) Ersatzmaßnahme E 7 - Wiederaufforstung:

Für die baubedingte Inanspruchnahme von Waldflächen sei der landschaftspflegerische Begleitplan um die Ersatzmaßnahme E 7 ergänzt worden. Die Maßnahme werde anerkannt, jedoch seien hier die entsprechenden Änderungen bezüglich der betroffenen Flurstücke und die aktuellen Flächengrößen einzuarbeiten (vgl. Grunderwerbsverzeichnis und Lagepläne). Somit könne das Flurstück 535 der Gemarkung Dittersdorf im landschaftspflegerischen Begleitplan entfallen.

Für den Fall, dass beabsichtigt werde, die baubedingte Flächeninanspruchnahme von 1.998 m<sup>2</sup> des Flurstücks 461/20 der Gemarkung Meinersdorf im Anschluss an die Baumaßnahme wiederaufzuforsten, müsse die Ersatzmaßnahme E 7 um das betreffende Flurstück ergänzt werden. Der Eingriffsumfang werde dann insgesamt 2.275 m<sup>2</sup> betragen, inklusive der betroffenen Landeswaldfläche von 277 m<sup>2</sup>.

Integraler Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei somit ein Antrag gemäß § 8 Abs. 1 SächsWaldG auf dauerhafte Umwandlung einer Fläche von 1.921 m<sup>2</sup> sowie auf befristete Umwandlung von 1.998 m<sup>2</sup> oder auf dauerhafte Umwandlung einer Fläche von 3.919 m<sup>2</sup>. Dieser, zur Realisierung des Vorhabens, erforderlichen Umwandlung könne seitens der unteren Forstbehörde des Landratsamtes Erzgebirgskreis nur zugestimmt werden, wenn folgende Auflagen und Bedingungen in die von der Planfeststellungsbehörde zu erlassende Entscheidung aufgenommen würden.

1. Die Waldinanspruchnahme sei auf das zur Realisierung des Vorhabens erforderliche Minimum zu begrenzen. Dies gelte auch für die befristet in Anspruch zu nehmenden Waldflächen.

2. Die befristet umgewandelte Waldfläche sei gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG wieder aufzuforsten. Die vollständige Wiederaufforstung der befristet umgewandelten Waldflächen mit standortgerechten Baum- und Straucharten sei gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG innerhalb eines Jahres nach Beendigung der Baumaßnahme abzuschließen. Die Einzelheiten der Wiederaufforstung (wie Baumartenwahl, Pflanzverbände, Waldrandgestaltung, Beachtung der waldgesetzlichen Nachbarpflichten gemäß § 25 SächsWaldG, Beachtung Forstvermehrungsgutgesetz usw.) seien von der Vorhabens-trägerin frühzeitig mit der unteren Forstbehörde abzustimmen.

3. Für die dauerhafte Umwandlung von Wald auf dem Flurstück 461/20 der Gemarkung Meinersdorf in eine andere Nutzungsart sei gemäß § 8 Abs. 1 SächsWaldG ein Waldumwandlungsverfahren durchzuführen. Zum Ausgleich der nachteiligen Wirkung der dauerhaften Waldumwandlung für die Schutz- und Erholungsfunktion des Waldes (§ 8 Abs. 3 SächsWaldG) sei die Durchführung einer Kompensationsmaßnahme (flächengleiche Ersatzaufforstung) erforderlich. Die entsprechende Maßnahme sei in den landschaftspflegerischen Begleitplan aufzunehmen. Die Ersatzmaßnahme sei innerhalb von drei Jahren nach Beginn der Umwandlung abzuschließen. Die Einzelheiten der Aufforstungsplanung (wie Baumartenwahl, Pflanzverbände, Waldrandgestaltung, Beachtung der waldgesetzlichen Nachbarpflichten gemäß § 25 SächsWaldG, Beachtung Forstvermehrungsgutgesetz usw.) seien von der Vorhabensträgerin frühzeitig mit der unteren Forstbehörde abzustimmen.

4. Der Zeitpunkt der Waldumwandlung und der Wiederaufforstung sei der unteren Forstbehörde vor Maßnahmenbeginn schriftlich anzuzeigen/mitzuteilen. Dabei sei ein verantwortlicher Maßnahmenleiter zu benennen.

5. Beeinträchtigungen des verbleibenden Waldbestandes seien auszuschließen. Erforderlichenfalls seien die Randbäume während der Baumaßnahme durch geeignete Vorkehrungen (Schutzvorrichtungen) im Wurzel- und Stammbereich vor Schäden zu schützen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene Vermeidungsmaßnahme S2 entspreche dieser Anforderung.

6. Entsprechend der waldgesetzlichen Bestimmungen des § 20 Abs. 2 SächsWaldG seien die angelegten Aufforstungen von der Vorhabensträgerin rechtzeitig und sachgemäß nachzubessern, zu schützen und zu pflegen, bis sie endgültig (dauerhaft) gesichert seien.

7. Nach Abschluss der Baumaßnahme seien die angeschnittenen/aufgehauenen Waldränder entlang der Trasse bis auf eine Baumlänge in das Bestandsinnere des verbleibenden Bestandes hinein auf Standfestigkeit zu kontrollieren und unsichere Bestandsglieder in Absprache mit dem jeweiligen Waldeigentümer auf Kosten der Vorhabensträgerin zu entfernen.

Redaktioneller Hinweis:

Unterlage 11.1 Seite 28: Beim Punkt Wald kann im 2. Satz das Wort "stockende" entfallen (falscher Bezug).

**Entscheidung:** Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die bisherige Ersatzmaßnahme E6 durch die Ökokontomaßnahme (Erstaufforstung auf einer intensiv genutzten Wiese in Großwaltersdorf) zu ersetzen, der notwendige Ersatzumfang beträgt 1.921 m<sup>2</sup> ha (flächengleiche Neuaufforstung). Bei der Ausgleichsmaßnahme E7 beträgt der notwendige Ausgleichumfang 1.998 m<sup>2</sup> (flächengleiche Wiederaufforstung) und erfolgt an gleicher Stelle auf dem Flurstück 461/20 der Gemarkung Meinersdorf, der Ersatz auf den Flurstücken 535 und 783 der Gemarkung Dittersdorf entfällt (vgl. Punkt A.4.6). Das Sachgebiet Forst des Landratsamt Erzgebirgskreis hat mit E-Mail vom 12.04.2018 die Kompensationsmaßnahmen anerkannt.

Die weiteren Hinweise sind dementsprechend zu beachten (vgl. Punkt A.4.6).

### **Untere Naturschutzbehörde**

Die Stellungnahme vom 10. November 2017 (Az. 90480-2017-917) behalte ihre Gültigkeit.

Der FFH-Verträglichkeitsprüfung werde nur unter der Maßgabe der vollständigen Einarbeitung der Hinweise, die als Anlage der Stellungnahme vom 22. März 2018 (Az. 614.511-18(20)-333(Ro)) beigefügt seien, das Einvernehmen erteilt. Diese Hinweise seien gezielt darauf ausgerichtet, formale Fehler innerhalb der FFH-VP zu beheben.

**Entscheidung:** Die Hinweise aus der Stellungnahme vom 10. November 2017 wurden im Rahmen der 1. Planänderung und die Hinweise aus der Anlage der Stellungnahme vom 22. März 2018 wurden im Rahmen der 2. Planänderung in die Planunterlagen eingearbeitet.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

### **Untere Wasserbehörde**

Abwasserbeseitigung:

Die geplante Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser (Einleitstelle EK 1) in das Gewässer Zwönitz im Gemeindegebiet Zwönitz stelle eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung gemäß § 8 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Punkt 4 WHG dar.

Die Entscheidung darüber habe die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Benehmen mit dem Landratsamt Erzgebirgskreis als untere Wasserbehörde unter Beachtung und Einhaltung der wasserrechtlichen Anforderungen, die an die Gewässerbenutzung gestellt würden, zu treffen.

Zwecks Herstellung des Benehmens seien der Entwurf der durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnis sowie die der Entscheidung zugrundeliegenden Pläne und Unterlagen vorzulegen.

Grundwasserbereich:

Reiche eine Baumaßnahme bis in den Grundwasserbereich, werde zusätzlich ein Aufstauen, Absenken und/oder Umleiten von Grundwasser bzw. eine Entnahme von Grundwasser erforderlich oder würden Stoffe ins Gewässer eingebracht oder eingeleitet, dann handele es sich um eine Grundwasserbenutzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG bzw. § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG oder § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG und bedürfe gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Die Entscheidung darüber habe die Planfeststellungsbehörde gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Benehmen mit dem Landratsamt Erzgebirgskreis als untere Wasserbehörde unter Beachtung und Einhaltung der wasserrechtlichen Anforderungen, die an die Gewässerbenutzung gestellt würden, zu treffen.

Zwecks Herstellung des Benehmens seien der Entwurf der durch die Planfeststellungsbehörde zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnis sowie die der Entscheidung zugrunde liegenden Pläne und Unterlagen vorzulegen.

Es werde auf die allgemeine Sorgfaltspflicht gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG hingewiesen, dass jede Person verpflichtet sei, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer (Grundwasser) verbunden sein könnten, die nach Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteil-

lige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden.

Werde unbeabsichtigt Grundwasser erschlossen, sei dies der zuständigen Behörde unverzüglich anzuzeigen.

Umgang mit wassergefährdenden Stoffen:

Beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sei besondere Sorgfaltspflicht aufgrund der hohen Wertigkeit des Gewässerschutzes zwingend erforderlich. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauausführung seien die Tätigkeiten sofort zu unterbrechen, Sofortmaßnahmen zur Bindung der wassergefährdenden Stoffe einzuleiten sowie die Verunreinigungen umgehend zu beseitigen. Die untere Wasserbehörde sei unverzüglich davon zu informieren.

**Entscheidung:** Das Eisenbahn-Bundesamt hat die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitstelle EK1 erteilt (vgl. Punkt A.3.1). Das Benehmen mit der unteren Wasserbehörde wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens hergestellt. Grundwasserbenutzungen sind nicht geplant.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.3).

#### **Untere Brandschutz-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzbehörde**

Zur Sicherung des Brandschutzes sei an allen Bahnhöfen und Haltepunkten ausreichend Löschwasser nachzuweisen bzw. sei im Plan nachgewiesen worden. Die Löschwasserversorgung (DVGW Arbeitsblatt W 405, Tabelle Seite 6) und deren Einrichtungen seien stets funktionstüchtig zu halten. Die Zufahrten der Lösch- und Rettungsfahrzeuge zu den Bahnkontaktpunkten seien als gesicherte Feuerwehrflächen auszuweisen (3 m Fahrbahnbreite, 15 t Achslast usw., DIN 14090).

Für die Feuerwehren seien je nach Forderung aktuelle Zuwegungskarten (auch Strecken) und Feuerwehrpläne für die Bahnhöfe anzuschaffen, abzustimmen und in ausreichender Anzahl zur Verfügung zu stellen.

Die Zuständigkeit für die Belange des bodengebundenen Rettungsdienstes im Erzgebirgskreis liege beim Rettungszweckverband Chemnitz-Erzgebirge, Schadestraße 17, 09112 Chemnitz. Der Rettungszweckverband sei zu kontaktieren.

**Entscheidung:** Die Zufahrten zu den Bahnkontaktpunkten entsprechen den Anforderungen an gesicherte Feuerwehrflächen nach DIN 14090. Gemäß der vorliegenden Brandschutz- und Rettungskonzepte werden wegen der Übersichtlichkeit an den einzelnen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten keine Feuerwehrpläne nach DIN 14095 erforderlich. Der Rettungszweckverband Chemnitz-Erzgebirge wurde am Verfahren beteiligt, hat jedoch keine Stellungnahme abgegeben.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

#### **Senioren- und Behindertenbeauftragte**

Nach dem Erläuterungsbericht, Punkt 4.9.8.2, Seite 121, solle am westlichen Straßenrand eine neue Busbucht angelegt werden. Für eine kurze Wegebeziehung (nicht barrierefrei) zum Bahnsteig 2 des Bahnhofs Dittersdorf werde eine zusätzliche Treppenanlage errichtet. Die Errichtung dieser zusätzlichen Treppenanlage dürfe nicht dazu führen, dass die Erreichbarkeit des Bahnsteigs 2 für mobilitätseingeschränkte Menschen ausgeschlossen sei.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin ist die Erreichbarkeit des Bahnsteiges 2 für mobilitätseingeschränkte Personen wie bisher über den östlichen Zugang gesichert. Der Bereich



des Fußweges ab der S 232 bis zum Bahnübergang hat jedoch auf einer Länge von 15 m eine Längsneigung von ca. 8 %. Dies entspricht nicht den Vorgaben einer barrierefreien Gestaltung, ist jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichem Mehraufwand lösbar.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die Fußgängerrampen am Bahnhof Dittersdorf behindertengerecht zu planen (vgl. Punkt A.4.2).

**A.5.2.20 Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, Servicecenter Freiberg  
Industriestraße 10, 06184 Kabelsketal,  
Schreiben vom 29. März 2017 und 28. Februar 2018 (VS-O-S-G ke-ro PVV 1570/2018 V63519)**

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.

**Hochspannungsanlagen**

Die Belange der 110-kV-Anlagen der Netzregion Süd-Sachsen der MITNETZ STROM würden von der ausgewiesenen Maßnahme im Bereich Zwönitz/Ortsteil Dorfchemnitz durch die 110-kV-Leitung Zwönitz - Auerbach/E., Mastfeld M 21 - 22 berührt (Leitungsschutzstreifen in paralleler Ausprägung gemäß Darstellung im G/Net-Lageplan, Breite maximal 18,9 m rechts und links der Trassenachse - gemäß Kreuzungsvertrag: Lwfs 137/09 bzw. EVU Kreuzungsnummer 21.2 = gesamt Schutzstreifenbreite: 37,7 m).

Die Leitung habe Bestand. Änderungen für die Spannungsebene 110 kV seien im Planbereich nicht vorgesehen. Die genauen Trassenführungen entnehme man bitte den als Anlagen beigefügten Lageplanauszügen.

Die genannte 110-kV-Freileitung stehe unter Spannung. Demzufolge würden Einschränkungen zur Bebauung im Leitungsschutzstreifen (siehe DIN EN 50341-3-4) gelten. Änderungen des derzeitigen Status seien nicht geplant.

Geländeprofilveränderungen im Schutzstreifen der 110-kV-Freileitung seien gesondert zur Stellungnahme/Genehmigung bei der MITNETZ STROM einzureichen.

Eine Arbeitshöhe von größer 6,0 m ab Oberkante Gleisgelände dürfe im Schutzstreifen der Freileitung nicht überschritten werden. Dies gelte auch für eventuelle Fehlbedienungen/Fehlfunktionen. Jegliche leitungsgefährdenden Verrichtungen ober- oder unterirdisch müssten unterbleiben.

Eine Beurteilung höherer Mechanisierungsgeräte erfolge im Rahmen der Grundeinweisung. Zur Beurteilung würden die vorgesehenen Kranhöhen, Schwenkradien, Auslegerlängen sowie geplante Schwenkbereichsbegrenzungen (mechanisch-optische Begrenzungen) benötigt.

Unmittelbar vor Beginn der Arbeiten sei eine Grundeinweisung erforderlich (siehe Pkt. 1.4).

Bei der Realisierung landschaftspflegerischer Maßnahmen u. ä. sei zu berücksichtigen, dass die Anpflanzung von Gehölzen, im Besonderen von Bäumen, im Bereich des Leitungsschutzstreifens nicht gestattet werde. Auf Antrag und Prüfung des Sachstandes gestatte man maximal niedrigwachsende Gehölze mit einer Endwuchshöhe von 3 m. Bei der Aufforstung außerhalb eines Leitungsschutzstreifens sei zu beachten, dass bei der Bestockung sich ein stabiler Waldrand durch einen Vorbau bilde. Die Endwuchshöhe dürfe im Fallbereich die Freileitungstrasse nicht gefährden.

Hier sei im Besonderen in der Endwuchshöhe der zu erwartenden Kronendurchmesser mit zu beachten (Mindestabstand von der Trassenachse Leitungsschutzstreifen + 0,5 x Kronendurchmesser).

Im Bereich des Freileitungsschutzstreifens würden folgende Grundforderungen gelten:

Die Abstände nach DIN EN 50341-3-4 (DIN VDE 0210) zu der 110-kV-Freileitung seien einzuhalten.

Bei Arbeiten in der Nähe bzw. unter der Freileitung seien die Sicherheitsabstände nach DIN 0105 und die DGUV Vorschrift 38 (bisher BGV C22 § 16) zu beachten.

Zur eindeutigen Kennzeichnung des Anlagenbestandes während der Bauphase bitte man um Kennzeichnung des Leitungsschutzstreifens im Baubereich.

Das Einfahren mit Bohrgeräten sowie das Anlegen von Rammkernbohrungen im Leitungsschutzstreifen seien strikt untersagt.

Weitergehenden Unterbauungen der 110-kV-Freileitung im Bereich der Leitungsschutzstreifen könne aufgrund der unterschiedlichen Seilhöhen der Freileitung nicht zugestimmt werden.

Eventuelle zeitlich begrenzte Unterbauungen für Sicherungsmaßnahmen (z. B. Gerüste) würden nur nach Vorlage einer detaillierten Bebauungskonzeption und Prüfung der Sicherheitsabstände zur jeweiligen Freileitung zugelassen.

Die Zwischenlagerung von Bodenaushub bzw. Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen seien im Leitungsschutzstreifen nicht zulässig.

Im Leitungsschutzstreifen der Hochspannungsfreileitung dürften die Bau-, Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten (einschließlich der Arbeitsfahrzeuge) der MITNETZ STROM nicht behindert werden.

Organisatorische Festlegungen:

Die Baufirmen würden nachdrücklich auf ihre Anzeigepflicht (Leitungsauskunft/Schachterlaubnis) hingewiesen. Man bitte außerdem um Anzeige des Endes der Arbeiten.

Vor Beginn der Arbeiten sei eine Grundeinweisung erforderlich. Der Termin dafür solle mindestens 14 Tage vor Beginn der Arbeiten über VS-I-H-R beantragt und vereinbart werden (Kontaktaten in der Originalstellungnahme).

Die Mitarbeiter von MITNETZ STROM seien berechtigt, das Vorhandensein eines entsprechenden Grundeinweisungsprotokolls zu kontrollieren. Die Auflagen der MITNETZ STROM in Bezug auf Arbeiten unter und in der Nähe von Hochspannungsleitungen seien den Bauausführenden vor Ort nachweislich zur Kenntnis zu bringen.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin finden im Bereich des Leitungsschutzstreifens keine Baumaßnahmen und keine Anpflanzungen von Gehölzen statt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **Mittel- und Niederspannungsanlagen**

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen stelle man fest, dass sich im angegebenen Baubereich Kabel- und Freileitungsanlagen der Netzregion Süd-Sachsen der MITNETZ STROM befänden.

Wenn diese bei der Baumaßnahme stören würden, bitte man den Baulastträger zu veranlassen, der MITNETZ STROM einen Auftrag zu deren Umverlegung zu erteilen.

Die Kostentragung für die Umverlegungsmaßnahme erfolge unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips auf der Grundlage gesetzlicher Regelungen oder vertraglicher Bedingungen in direkter Abstimmung zwischen dem Energieversorgungsunternehmen und dem Baulastträger. Gegebenenfalls gestatte man sich, dem Baulastträger die umlagefähigen Kosten im Rahmen eines Angebotes zu unterbreiten.

Die in der Anlage enthaltenen Bestandspläne gäben Auskunft über die Lage und die Art der Stromübertragungsanlagen. Die Trassierung der Freileitungen ergebe sich aus den Örtlichkeiten.

Bei der Ausführung Vorhabens seien aus sicherheitstechnischen Gründen nachfolgend aufgeführte Bedingungen einzuhalten.

Über die aktuelle Tiefenlage der Kabelsysteme lägen keine gesicherten Angaben vor. Wenn die Kabel durch andere nicht nachvollziehbare Oberflächenregulierungen nicht normgerecht verlegt sein sollten und durch die Baumaßnahme unzulässige Näherungen erfolgten, seien Umverlegungsmaßnahmen vorzusehen bzw. Suchschachtungen in Auftrag zu geben.

Bei seitlichen Näherungen bzw. Parallelführungen sei zwischen den Versorgungskabeln der MITNETZ STROM und anderen Ver- und Entsorgungsleitungen grundsätzlich ein Abstand von 0,4 m einzuhalten. An vorhandenen Engpässen solle ein Mindestabstand von 0,2 m möglichst nicht unterschritten werden. Bei Kreuzungen anderer Ver- und Entsorgungsleitungen mit den Kabelanlagen der MITNETZ STROM sei grundsätzlich ein Abstand von 0,2 m einzuhalten.

Sollten die bei Näherungen und Kreuzungen vorgeschriebenen Mindestabstände von 0,2 m nicht eingehalten werden können, müsse eine Berührung zwischen den Kabelanlagen der MITNETZ STROM und anderen Ver- und Entsorgungsleitungen zwingend durch geeignete Maßnahmen, z. B. durch Zwischenlegen isolierender Schalen oder Platten, ausgeschlossen werden. Diese Maßnahmen habe der Baulastträger oder dessen Beauftragter mit dem zuständigen Servicecenter der MITNETZ STROM abzustimmen (DIN VDE 0101-1, Pkt. 5.6).

Bei seitlichen Näherungen bzw. Parallelführungen sei zwischen den Freileitungsanlagen der MITNETZ STROM, anderen Ver- und Entsorgungsleitungen und Mechanisierungsgeräten während der Bauphase grundsätzlich ein Mindestabstand entsprechend DIN VDE 0210-1 und DIN VDE 0211 einzuhalten.

Würden Arbeiten in der Nähe der Starkstromleitungen der MITNETZ STROM ausgeführt, so sei das zuständige Servicecenter rechtzeitig vor Aufnahme der Arbeiten hiervon in Kenntnis zu setzen, um berechnete Forderungen zum Schutz der Anlagen und der in der Nähe der Anlagen arbeitenden Personen gegenseitig abzustimmen. Hierzu verweise man insbesondere auf die DGUV Information 201-002 "Hochbauarbeiten" (alt: BGI 530).

Bei unbeabsichtigtem Freilegen von Starkstromanlagen sei das zuständige Servicecenter unverzüglich zu informieren. Diese Kabel seien vor unkontrollierbaren Erdmassenbewegungen oder sonstiger mechanischer Beschädigung zu schützen.

Bei maschinelltem Tiefbau sei ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m zu wahren. Werde dieser Abstand unterschritten, sei manueller Tiefbau anzuwenden. Dabei dürften spitze oder scharfe Werkzeuge nur bis zu einem Abstand von ca. 10 cm zur Kabellage zur Anwendung kommen. Für

die weitere Annäherung seien stumpfe Geräte (z. B. Schaufeln) zu verwenden.

Diese seien möglichst waagrecht zu führen und sorgfältig zu handhaben. Spitze Gegenstände dürften im Trassenbereich von Starkstromkabeln nur mit Abweiser, bis zu 30 cm von der Spitze aus, in das unberührte Erdreich getrieben werden. Für grabenlose Verfahren seien Detailabstimmungen erforderlich.

Im Erdreich verlegte Starkstromkabeln seien bei beabsichtigtem Freilegen so zu sichern, dass Beschädigungen ausgeschlossen seien. Ein störungsfreier Betrieb der Kabel müsse gewährleistet sein.

Ein direktes Befahren von Starkstromanlagen, insbesondere von Mittelspannungskabeln, mit mobiler Technik sei aufgrund der von diesen Anlagen ausgehenden Gefahren nicht statthaft.

Im ausgewiesenen Bereich seien derzeit keine Veränderungen an den Übertragungsanlagen geplant.

Unabhängig von der Stellungnahme der MITNETZ STROM weise man gemäß § 16 DGUV Vorschrift 38 darauf hin, vor Baubeginn einen Antrag auf Auskunft über den Verlauf unterirdischer Energieversorgungsanlagen der Netzregion Süd-Sachsen der MITNETZ STROM zu stellen. Dafür biete man die Möglichkeit der Internetauskunft unter [www.mitnetz-strom.de](http://www.mitnetz-strom.de) an.

Für den Bereich von Bahnhof Chemnitz-Süd bis Ortsteil Einsiedel befinde sich das zuständige Servicecenter in 09648 Mittweida, Weinsdorfer Straße 39, bzw. in 09599 Freiberg, Frauensteiner Straße 73 (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Für den Bereich Bahnhof Thalheim befinde sich das zuständige Servicecenter in 09366 Stollberg, Hohensteiner Straße 43 (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Für den Bereich Bahnhof Zwönitz befinde sich das zuständige Servicecenter in 08340 Schwarzenberg, Straße der Einheit 42 (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **Telekommunikationsanlagen**

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befänden sich Fernmeldekabel der envia TEL GmbH. Den Verlauf der Trassen entnehme man bitte den beiliegenden Planauszügen.

Hinsichtlich vorzunehmender Umverlegungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen wende man sich bitte an die envia TEL GmbH, Dokumentation, Magdeburger Straße 51, 06112 Halle (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **A.5.2.21 Planungsverband Region Chemnitz, Verbandsgeschäftsstelle Werdauer Straße 62, 08056 Zwickau, Schreiben vom 6. April 2017 und 19. März 2018**

Gemäß Z 3.1.2.7 des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz sei die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem Chemnitzer Modell fortzuführen. Hierzu zähle auch der Ausbau des Streckenabschnittes Chemnitz – Thalheim als 2. Aus-

baustufe.

Im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz, der die derzeit gültigen Regionalpläne der Region zusammenführt und aktualisiert, seien im Bereich des auszubauenden Streckenabschnittes Bahnhof Chemnitz-Süd - Bahnhof Zwönitz folgende Vorranggebiete festgelegt:

- Vorranggebiete Hochwasser (Risikobereich) im Bereich der Zwönitz in den Streckenabschnitten zwischen dem Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain und dem Bahnhof Dittersdorf, zwischen dem Bahnhof Burkhardtsdorf und dem Bahnhof Thalheim sowie zwischen den Ortslagen Dorfchemnitz und Niederzwönitz (vgl. Kap. 2.2.2 in Verbindung mit der Karte 1.1 "Raumnutzung" des Regionalplanentwurfs),
- Vorranggebiete Hochwasser (Überschwemmungsbereich) im Bereich der Zwönitz im Streckenabschnitt zwischen dem Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain und dem Bahnhof Dittersdorf, zwischen den Ortslagen Meinersdorf und Thalheim sowie zwischen der Ortslage Dorfchemnitz und der Querung der S 258 (vgl. Kap. 2.2.2 in Verbindung mit der Karte 1.1 "Raumnutzung" des Regionalplanentwurfs),
- Vorranggebiete Arten- und Biotopschutz in den nachfolgend genannten Abschnitten: im Bereich Altchemnitz, im Bereich südlich Erfenschlag, im Streckenabschnitt zwischen Einsiedel und Kemtau, im Streckenabschnitt zwischen Meinersdorf und Thalheim, im Streckenabschnitt zwischen Thalheim und Dorfchemnitz sowie im Bereich südlich von Dorfchemnitz (vgl. Kap. 2.1.3 in Verbindung mit der Karte 1.1 "Raumnutzung" des Regionalplanentwurfs).

Der Planungsverband Region Chemnitz gehe davon aus, dass die erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden (untere Naturschutzbehörde bzw. untere Wasserbehörde) erfolgt seien.

**Entscheidung:** Die zuständigen Fachbehörden wurden am Verfahren beteiligt.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

**A.5.2.22 Polizeidirektion Chemnitz  
Hartmannstraße 24, 09113 Chemnitz,  
Schreiben vom 29. März 2017 und 27. Februar 2018 (R2-11-2819.20/1/2015)**

Das geplante Bauvorhaben betreffe seitens der Polizeidirektion Chemnitz die nachgeordneten Dienststellen Polizeirevierbereich Chemnitz-Südwest (Bahnhof Chemnitz-Süd, Üst Reichenhain, Haltepunkt Chemnitz-Erfenschlag, Haltepunkt Kurt-Franke-Straße, Haltepunkt Einsiedel, Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz, Haltepunkt Einsiedel Brauerei), Polizeirevierbereich Marienberg (Bahnhof Dittersdorf) und Polizeirevierbereich Stollberg (Haltepunkt Kemtau, Bahnhof Burkhardtsdorf, Haltepunkt Burkhardtsdorf Mitte, Bahnhof Meinersdorf, Haltepunkt Thalheim Nord, Bahnhof Thalheim, Bahnhof Zwönitz). Aus polizeilicher Sicht prüfe und bewerte man die verkehrspolizeilichen Belange.

Die Bundespolizeiinspektion Chemnitz, Bornaer Straße 205, 09114 Chemnitz, sei in das Anhörverfahren einzubinden, um die Belange der Gestaltung und Ausrüstung der Bahnhöfe und Haltepunkte zu beurteilen und um gemeinsam die Bahnsicherungsanlagen wiederum in Übereinklang zu bringen.

Diese gemeinsamen Aufgaben verbinde das Handeln zwischen der Bundes- und Landespolizei. Die Zuständigkeiten für das polizeiliche Tätigwerden würden separat zwischen den beiden Organi-

sationseinheiten eigenverantwortlich geregelt.

Dem gesamten Bauvorhaben würde seitens der Polizeidirektion Chemnitz die Zustimmung erteilt. Folgende Hinweise seien aus verkehrspolizeilicher Sicht zu berücksichtigen:

Der Abbruch der Eisenbahnüberführungen Werner-Seelenbinder-Straße am km 4,280 und Olbernhauer Straße am km 5,560 unter Vollsperrung sei zeitlich und umfänglich in die Koordinierung der Baumaßnahmen der Stadt Chemnitz aufzunehmen. Verkehrsführungen seien unter Beteiligung der Polizei abzustimmen, weitere Baumaßnahmen auf der Umleitungsstrecke seien nicht zuzulassen. Die eingeschränkte Durchfahrtshöhe sei in den Zuwegungen zu überprüfen und erforderlichenfalls anzupassen. Beide Brückenbauwerke seien im Zusammenhang mit dem fließenden Verkehr schon mehrfach beschädigt und mit neuen Brückenleitmalen bestückt worden. Seitens der Polizeidirektion Chemnitz werde empfohlen, eventuell im Vorfeld bewegliche Brückenleitmale einzusetzen bzw. einmal zu prüfen, inwieweit die Fahrbahn abgesenkt werden könnte, um gänzlich auf eine Einschränkung zu verzichten.

An der Stützmauer Reichenhain km 6,120 seien im Zusammenhang mit der Umsetzung der Baumaßnahmen zeitnah Abstimmungen mit der Verkehrsbehörde unter Einbeziehung der Polizei erforderlich.

Am Bahnübergang km 7,911 (Am Gutsberg) seien im Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung zeitnah Abstimmungen mit den betreffenden Anliegern erforderlich. Ver- und Entsorgung sowie der Einsatz von Rettungskräften seien zu berücksichtigen. Für die technische Sicherung seien entsprechende Markierungen zu berücksichtigen. Die Gesamtmaßnahme sei in die Koordinierung der Stadt Chemnitz aufzunehmen.

Am Bahnübergang km 8,171 (Privat-BÜ) sei die geplante neue Zuwegung im Vorfeld der Schließung des Bahnübergangs herzustellen. Die fußläufige Querungsmöglichkeit solle durch Umlaufsperrern gesichert werden.

Am Bahnübergang km 9,327 (Kurt-Franke-Straße) sei die Zuwegung während der Bauzeit zu klären.

Am Bahnübergang km 10,098 (Wiesenufer) sei eine zeitnahe Abstimmung mit den Anliegern und der Ver- und Entsorgung sowie der Zuwegung für Rettungsfahrzeuge erforderlich.

Am Bahnübergang km 10,516 (S 232 Einsiedler Hauptstraße) werde mit der Umsetzung der Maßnahmen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet.

Am Bahnübergang km 10,884 (Gärtnereweg) sei das Querern für Fußgänger mit einer Umlaufsperrern zu sichern.

Am Bahnübergang km 11,426 (Am Sportplatz) sei die Querung für Fußgänger durch Umlaufsperrern zu sichern.

Am Bahnübergang km 13,179 (Ladestraße) seien bei der Schaffung von Parkraum die Belange der mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

An den Verknüpfungsstellen/Straßenverkehrsanlagen seien im Zusammenhang mit der Schaffung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr die Belange der mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

An der Eisenbahnüberführung km 16,945 (Mühlenweg) sei eine Abstimmung mit Anliegern und die

Ver- sowie Entsorgung zu gewährleisten.

Am Bahnübergang km 19,570 (B 95 Annaberger Straße) gehe man davon aus, dass die vorhandene Schrankenanlage erhalten bleibe.

Am Bahnhof Burkhardtsdorf würden westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes zwei Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen eingeordnet. Zehn weitere Stellplätze würden am östlichen Bahnhofskopf hergestellt. Die Schaffung der Stellplätze und die Ausrüstung seien regelkonform auszuführen (Markierung und Beschilderung der behindertengerechten Stellflächen).

Am Bahnhof Meinersdorf sei eine Schnittstelle zum öffentlichen Personennahverkehr mit Ausbau der Bushaltestelle einschließlich einer Buswendeschleife sowie P+R-Stellflächen geplant. Bei der Umsetzung der Stellflächen für den ruhenden Verkehr seien die Einordnung von Stellflächen für Behinderte erforderlich und entsprechend zu markieren und mit entsprechender Verkehrsbeschilderung zu versehen.

An der Eisenbahnüberführung km 23,746 seien zeitnah Umleitungen zu prüfen und entsprechende Anhörungen unter Einbeziehung der Polizei erforderlich. Die Belange der Anlieger, der Ver- und Entsorgung sowie der Rettungszuwegungen seien zu berücksichtigen. Für die erforderliche Höhenbegrenzung sollten im Vorfeld bewegliche Brückenleitmale geprüft werden.

Am Bahnübergang km 36,174 (S 283 Bahnhofstraße/Hartensteiner Straße) seien die Baustellen-einrichtungsf lächen und deren Anbindungen zeitnah mit den Eigentümern abzustimmen. Für die Anbindung an das öffentliche Straßennetz sei eine Verschmutzung weitestgehend auszuschließen bzw. deren Beseitigung zu veranlassen. Die Abnahme der neuen Bahnsicherungsanlagen habe unter Beteiligung der Landes- und Bundespolizei zu erfolgen. Verkehrszeichen seien entsprechend der VwVStVO aufzustellen. Umleitungen seien bei erforderlichen Vollsperrungen vorab und auf Machbarkeit zu prüfen. Detailfragen seien mit der Polizeidirektion Chemnitz (Polizeirevier Chemnitz-Süd, Polizeirevier Marienberg und Polizeirevier Stollberg) zu klären.

Ansprechpartner seien im Polizeirevier Chemnitz-Süd, im Polizeirevier Marienberg und im Polizeirevier Stollberg für Detailfragen erreichbar (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Die in den Unterlagen benannten und geplanten neuen Lärmschutzwände (Erdmannsdorfer Straße, Scharfensteiner Straße, Kleingartenanlage Werner-Seelenbinder-Straße, Olbernhauer Straße, Lippersdorfer Straße/Lengefelder Straße) im Bereich der Stadt Chemnitz seien ein sehr sensibles Thema bezüglich der Wirksamkeit in der Bevölkerung und aus verkehrspolizeilicher Sicht auf den Prüfstand zu stellen, um späteren Ärger und langwierige Prozesse abwenden zu können bzw. bereits im Vorfeld auszuschließen.

**Entscheidung:** Die Bundespolizei wurde am Verfahren beteiligt.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, die notwendigen Sperrungen und Verkehrseinschränkungen im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes für die Bauzeit mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

Bezüglich der eingeschränkten lichten Höhe der Eisenbahnüberführungen am km 4,280 und am km 5,560 wurde eine mögliche Absenkung der Fahrbahn untersucht, jedoch mangels Verlangen des Straßenbulasträgers verworfen. Zur Vermeidung von Anprallschäden erfolgt der Bau von Höhenbegrenzungssperren, die im Bremswegabstand von ca. 40 m vor den Bauwerkskanten aufgestellt werden.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass die Erreichbarkeit am Bahnübergang km 7,911 für Anlieger, Versorgungsfahrzeuge und den Rettungsdienst während der Bauzeit gewährleistet wird. Der Markierungs- und Beschilderungsplan ist inklusive der Haltelinien durch die Verkehrsbehörde der Stadt Chemnitz angeordnet worden. Die Stadt Chemnitz wurde am Verfahren beteiligt und wird auch in die weiteren Planungen durch die Vorhabensträgerin eingebunden.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, vor Schließung des Bahnübergangs am km 8,171 eine neue Zuwegung herzustellen. Die Errichtung einer Umlaufsperrung ist Bestandteil der 1. Planänderung.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzeptes die Zuwegung am Bahnübergang km 9,327 für die Bauzeit zu berücksichtigen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass am Bahnübergang km 10,098 die Erreichbarkeit für Anlieger, Versorgungsfahrzeuge und den Rettungsdienst während der Bauzeit gewährleistet wird.

Am Bahnübergang km 10,884 ist keine Umlaufsperrung vorgesehen, da der Bahnübergang auch für den fußläufigen Verkehr geschlossen wird.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, am Bahnübergang km 11,426 wieder eine Umlaufsperrung zu errichten und am Bahnübergang km 13,179 den Parkraum für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer so nah wie möglich an die Bahnsteige zu setzen, um kurze Wege zu gewährleisten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, an den Verknüpfungsstellen Dittersdorf, Burkhardtsdorf und Meindersdorf neue Stellflächen für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer einzuordnen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, an der Eisenbahnüberführung km 16,945 während der Brückenbaumaßnahme eine bauzeitliche Umfahrung der Baustelle zu gewährleisten.

Die Vorhabensträgerin hat versichert, dass am Bahnübergang km 19,570 keine Änderungen an der Schrankenanlage vorgesehen sind.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, am Bahnhof Burkhardtsdorf die behindertengerechten Stellflächen mit den Behindertenverbänden abzustimmen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, am Bahnhof Meinersdorf den Parkraum für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer so nah wie möglich an die Bahnsteige zu setzen um kurze Wege zu gewährleisten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, an der Eisenbahnüberführung km 23,746 die Details zum Verkehrsführungskonzept mit den zuständigen Stellen abzustimmen und die Erreichbarkeit für Anlieger, Versorgungsfahrzeuge und den Rettungsdienst während der Bauzeit zu gewährleisten. Zur Vermeidung von Anprallschäden erfolgt der Bau von Höhenbegrenzungssperren. Aufgrund von Zufahrten und Straßeneinmündungen werden diese in einem Abstand von ca. 10 m vor dem Bauwerk aufgestellt.

Die Baustelleneinrichtungsflächen am Bahnübergang km 36,174 sind bereits Bestandteil der Planunterlagen. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, im Rahmen der weiteren Planungen die Details zum Verkehrsführungskonzept mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Die Machbarkeitsprüfungen der Umleitungen erfolgen im Zuge der Erstellung des Verkehrskonzeptes.

Die Notwendigkeit der geplanten Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus den Planunterlagen und



wird unter Punkt B.4.10.2 begründet.

**A.5.2.23 Radio-, Fernseh- und Computertechnik GmbH  
Winkelhoferstraße 15, 09116 Chemnitz,  
Schreiben vom 14. März 2017**

Die Tele Columbus Multimedia GmbH sei im Bereich der geplanten Baumaßnahmen Rechtsträger von Antennenkabel. Aufgrund der Länge der Baumaßnahme wäre es dienlich, nach Baufortschritt die Kabellagen abzufragen.

Da mit 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 Radio-, Fernseh- und Computertechnik GmbH messtechnisch zu orten und zu kennzeichnen. Hierzu sei rechtzeitig ein Termin zu vereinbaren. Im beigefügten Lageplan sei das Kabel gekennzeichnet.

Am km 7,625 wurde eine Leitung der Tele Columbus Multimedia GmbH durch den vorhandenen Durchlass verlegt, die mittlerweile ohne Funktion ist und somit im Rahmen der Baumaßnahme zurückgebaut werden kann.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wurde das Antennenkabel in die Kabel- und Leitungsbestandspläne übernommen.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.24 Regionaler Zweckverband Wasserversorgung, Bereich Lugau-Glauchau  
Obere Muldenstraße 63, 08371 Glauchau,  
Schreiben vom 15. Februar 2017 und 31. Januar 2018**

An folgenden Punkten berühre die geplante Maßnahme den Leitungsbestand des Regionalen Zweckverbandes Wasserversorgung (RZV):

I 2.1 Bahnhofstraße in Amtsberg, Ortsteil Dittersdorf, Bahnquerung 180\*10,7 PE 100 SLM im SR DN 250 St (Plan 1),

I 2.3 Bahnhof Dittersdorf, Bahnquerung, genaue Lage, Material und Durchmesser unbekannt (Plan 2),

J 2.1 Mühlweg in Amtsberg, Ortsteil Dittersdorf, Bahnquerung DN 40 St im SR DN 100 St (Plan 3),

J 2.2 Gruppenanschlussleitung Zwönitztalstraße 35 bis 39 in Burkhardtsdorf, Ortsteil Kemtau, Bahnquerung in 50\*4,6 PE 80 (Plan 4),

J 2.3 Mühlweg in Burkhardtsdorf, Bahnquerung DN 100 St (Plan 5),

K 1.2 Bahnhof Burkhardtsdorf, Bahnquerung Hausanschlussleitung DN 50 PE, genaue Lage unbekannt (Plan 6),

K 5.2 Annaberger Straße in Burkhardtsdorf, Bahnquerung DN 175 St (Plan 7),

L 2.2 Obere Hauptstraße in Burkhardtsdorf, Bahnquerung 160\*9,5 PE 100 im SR DN 300 St (Plan 8),

N 4.1 Meinersdorfer Straße in Gornsdorf, Bahnquerung DN 100 St im SR DN 300 St (Plan 9),

O 5.1 Salzstraße in Thalheim, Bahnquerung 110\*10 PE 100 im SR DN 800 St (Plan 10),

O 2.2 Bahnhofstraße in Thalheim, Bahnquerung DN 100 St im Schutzrohr DN 300 St (Plan 11).

Sollten Änderungen an den vorhandenen Bahnquerungen notwendig sein, so bitte man um eine frühzeitige Information. Für die Kreuzungen mit Gleisanlagen bestünden Verträge mit der Deutschen Bahn nach der DB Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinie.

Der RZV plane, nach aktuellem Stand, bis 2021 keine Änderungen im direkten Bereich des Planfeststellungsverfahrens.

Generell seien die vorhandenen Trinkwasserleitungen während der Baumaßnahme durch geeignete Maßnahmen vor Beschädigung zu schützen. Bei der Planung und Ausführung der Maßnahme seien die technischen Richtlinien des DVGW-Arbeitsblattes W 400/1 sowie die DIN EN 805 zu beachten. Man möge bitte die mit der Ausführung der Maßnahme beauftragte Firma auf ihre Erkundungspflicht hinweisen. Schachtscheine, Informationen und gegebenenfalls örtliche Einweisung erhalte man über die zentrale Schachtscheinstelle des RZV in 08371 Glauchau, Obere Muldenstraße 63 (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Die Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.25 Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
August-Böckstiegel-Straße 1, 01326 Dresden,  
Schreiben vom 31. März 2017 und 8. März 2018 (21-3203/45/13)**

Es liege ein Hinweis vor, dass in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts Haldenmaterial aus Alberoda in Zwönitz für die Objekte "Bahnhof Ladestraße" und "Güterbahnhof" für Straßenbau und Platzbefestigung beantragt worden sei.

Eine Berichterstattung darüber, ob, in welchem Bereich und in welchen Mengen das Haldenmaterial tatsächlich eingebaut sei, läge nicht vor. Die Angaben könnten deshalb nur als Hinweise angesehen werden.

Man empfehle für das Zwönitzer Plangebiet, wenn Baugrunduntersuchungen durchgeführt würden, dass diese eine radiologische Prüfung der anthropogenen Auffüllungen beinhalten sollten.

Alle Informationen sowie Handlungsempfehlungen für eine strahlenschutzgerechte und sichere Verwertung oder Beseitigung von radioaktiven Stoffen bei Baumaßnahmen könnten im Internet unter <http://www.umwelt.Sachsen.de/umwelt/strahlenschutz/30991.htm> bzw. im Leitfaden "Radioaktive Stoffe bei Baumaßnahmen" der LfULG-Schriftenreihe, Heft 13/2013, nachgelesen werden (Link zur Publikation: <https://publikationen.Sachsen.de/bdb/artikel/19172>).

Es werde vorsorglich darauf hingewiesen, dass sich entsprechend des Kenntnisstandes im Bereich Einsiedler Hauptstraße/Am Mühlberg zwei Brunnen des Einsiedler Brauhauses befänden. Spezielle Informationen zu den Brunnen hinsichtlich genauer Lage, Tiefe, Ausbau, geologisches Profil, Grundwasserstand, genutzter Grundwasserleiter oder zum gegenwärtigen Nutzungsstatus lägen nicht vor. Es werde empfohlen, den Sachverhalt zu prüfen und gegebenenfalls den Betreiber/Eigentümer der Brunnen im Verfahren zu beteiligen bzw. in Kenntnis zu setzen.

**Entscheidung:** Das Flurstück, auf dem sich zwei Brunnen des Einsiedler Brauhauses befinden, ist vom Vorhaben nicht betroffen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin versichert, die allgemeinen Hinweise bei erforderlichen Wasserhaltungsmaßnahmen in Bebauungsnähe bzw. in der Nähe zu Brunnen zu beachten. Der diesbezügliche Hinweis hat sich damit erledigt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.2).

**A.5.2.26 Sächsisches Oberbergamt**  
**Kirchgasse 11, 09599 Freiberg,**  
**Schreiben vom 10. März 2017 und 21. Februar 2018 (31-4146/2369/34-2018/4769)**

Im Plangebiet (Untersuchungsraum 500 m) befänden sich mehrere Gebiete mit unterirdischen Hohlräumen. Für geplante Baumaßnahmen in diesen Geltungsbereichen werde deshalb empfohlen, vor Beginn entsprechend § 8 Abs. 1 SächsHohlVO konkrete objektbezogene bergbehördliche Mitteilungen beim Sächsischen Oberbergamt einzuholen. Unter [www.oba.sachsen.de](http://www.oba.sachsen.de) finde man die in der Stellungnahme genannten Bereiche in der Hohlraumkarte.

Im Erläuterungsbericht auf Seite 17 seien Ausgleichsmaßnahmen in den Gemeinden Lugau und Olbernhau erwähnt. Das Titelblatt sei jedoch nur um die Gemeinde Lugau ergänzt worden. Da beide Gemeinden nicht an der Strecke lägen, solle auf dem Titelblatt entweder auf die dort vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen hingewiesen oder auf eine Nennung an dieser Stelle verzichtet werden.

**Entscheidung:** Die Vorhabensträgerin hat eine Überprüfung auf Grundlage der Hohlraumkarte durchgeführt. Es wurden im Plangebiet keine Objekte ermittelt, die sich in einem, in dieser Karte ausgewiesenen Hohlraumgebiet befinden.

Die Ausgleichsmaßnahme in der Gemeinde Olbernhau ist eine Ökokonto-Maßnahme und wird außerhalb dieses Planrechtsverfahrens vertraglich geregelt. Daher wurde auf eine Nennung der Gemeinde auf dem Titelblatt verzichtet.

Die Forderungen haben sich damit erledigt.

**A.5.2.27 Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen**  
**Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden,**  
**Schreiben vom 5. April 2017 und 6. März 2018 (24-2421/81/42-2018/2330)**

Der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (GeoSN) weise darauf hin, dass sich im Bereich des Bauvorhabens die Raumbezugsfestpunkte (RBP) 5243 175/00 und 5243 176/00 sowie die Höhenfestpunkte (HP) 5243 309/0, 5243 317/1, 5243 358/0, 5243 414/1, 5243 417/0, 5243 466/0, 5243 468/0, 5243 469/0, 5342 388/0 und 5343 353/0 befänden. Die Standorte dieser Festpunkte seien den beigelegten Anlagen der Stellungnahme zu entnehmen.

Die Festpunkte seien grundsätzlich zu erhalten. Bestehe die Gefahr, dass sie beeinträchtigt würden, seien sie durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass sie durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in ihrer Lage verändert würden. Schutzmaßnahmen, die ihre Erkennbarkeit und Verwendbarkeit beeinträchtigen würden, seien mit GeoSN vorab zu besprechen. Alle Aspekte des Vorhabens, die diesen Prämissen potenziell widersprüchen, seien während der Planungsphase mit GeoSN abzustimmen. Man bitte um weitere Beteiligung am Verfahren.

**Entscheidung:** Nach Aussage der Vorhabensträgerin sei der Höhenfestpunkt HP 5243 414/1 vom vorliegenden Vorhaben nicht betroffen, zwei Festpunkte (HP 5243 469/0; RBP 5243 175/00) müssten zwingend baulich verändert werden. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Festpunkte, die in ihrer Lage erhalten bleiben können, zu sichern.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

**A.5.2.28 Staatsbetrieb Sachsenforst  
Bonnewitzer Straße 34, 01796 Pirna OT Graupa,  
Schreiben vom 24. März 2017 und 7. März 2018 (52-0513.20/103)**

Durch das Vorhaben werde Wald im Sinne des § 2 SächsWG im Eigentum des Freistaates Sachsen auf insgesamt 937 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen.

Gemeinde	Gemarkung	Flurstück	Umfang
Amtsberg	Dittersdorf	743/3	660 m <sup>2</sup>
Amtsberg	Dittersdorf	783	277 m <sup>2</sup>

Die Inanspruchnahme beschränke sich dabei hauptsächlich auf die vorübergehende Nutzung von Waldwegen und den anliegenden Böschungen.

Im Rahmen der Waldfunktionenkartierung seien im Bereich der betroffenen Staatswaldflächen folgende, über das normale Maß hinausgehende, besondere sowie gesetzliche Schutz- und Erholungsfunktionen erfasst:

- Lage im Landschaftsschutzgebiet Talsperre Einsiedel - Kemtauer Wald,
- Lage im Flächennaturdenkmal Altarm Zwönitz,
- Lage im FFH-Gebiet Zwönitztal,
- flächiges FFH-Artenhabitat Großes Mausohr,
- regionale Klimaschutzfunktion,
- Bodenschutzfunktion (Flurstück 783),
- flächig geschütztes Biotop nach § 26 SächsNatSchG - Felssteilwand mit strukturreichem Waldbestand am Bahnhof Dittersdorf (Flurstück 783).

Die Ermittlung des Umfangs zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen der befristeten Umwandlungen für die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes (§ 8 Abs. 3 SächsWaldG) sei nachvollziehbar erfolgt.

Mit dem geplanten Vorhaben erfolge ein Eingriff in Waldkomplexe, welcher sich im Detail wie folgt darstelle:

- vorübergehende Versiegelung von Waldboden,
- vorübergehende Beeinträchtigung von Lebensräumen und Austauschbeziehungen,
- vorübergehende erhebliche Beeinträchtigung mehrerer gesetzlicher und besonderer Schutzfunktionen des Waldes (siehe Ergebnisse Waldfunktionenkartierung).

Integraler Bestandteil der Entscheidung sei somit eine befristete Umwandlung von 937 m<sup>2</sup> Staatswald nach § 45 Abs. 6 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 SächsWaldG.

In diesem Fall seien folgende Nebenbestimmungen in die zu erlassende Entscheidung aufzunehmen:

1. Die Inanspruchnahme von Staatswald sei auf das zur Realisierung des Vorhabens erforderliche Minimum zu begrenzen.
2. Die befristet umgewandelten Staatswaldflächen seien, sofern sie in Bestockung waren, gemäß § 8 Abs. 4 SächsWaldG innerhalb eines Jahres nach Abschluss der Baumaßnahme mit standortgerechten Baum- und Straucharten von standortgeeigneten Herkunft vollständig wiederaufzuforsten. Die Einzelheiten der Wiederaufforstung (wie Baumartenwahl, Pflanzverbände, Waldrandgestal-

tung, Beachtung Forstvermehrungsgutgesetz) seien von der Vorhabensträgerin frühzeitig mit dem Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, abzustimmen.

3. Der Zeitpunkt der Umwandlung der Staatswaldflächen sei beim Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, vor Maßnahmebeginn schriftlich anzuzeigen. Dabei sei ein verantwortlicher Maßnahmenleiter zu benennen.

4. Beeinträchtigungen des verbleibenden Waldbestandes seien auszuschließen. Erforderlichenfalls seien die Randbäume während der Baumaßnahmen durch geeignete Vorkehrungen (Schutzvorrichtungen) im Wurzel- und Stammbereich vor Schäden zu schützen.

5. Die Erreichbarkeit der umgebenden Staatswaldflächen zur forstlichen Bewirtschaftung müsse während der Baumaßnahmen gewährleistet sein. Einzelheiten seien von der Vorhabensträgerin frühzeitig mit dem Staatsbetrieb Sachsenforst, Forstbezirk Chemnitz, abzustimmen.

**Entscheidung:** Anstelle des Flurstücks 743/3 muss es 748/3 heißen. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass es sich lediglich um einen Schreibfehler handelt.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.6).

**A.5.2.29 Stadt Chemnitz, Dezernat 6  
Friedensplatz 1, 09111 Chemnitz,  
Schreiben vom 13. April 2017 und 12. März 2018 (01-01 02)**

**Belange des Tiefbauamtes**

An der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt sei auch auf dem bahnrechten Bahnsteig eine Fahrradabstellanlage mit Fahrradbügeln zu errichten.

Am Bahnhofes Einsiedel seien im Bereich des Neubaus des Personenüberweges und der Zuwegung zum vorhandenen Bahnsteig mit Reisendensicherungsanlage Fahrradabstellmöglichkeiten als Bike & Ride-Anlage zu errichten.

Die geplante Fahrradabstellanlage am km 10,478 diene ausschließlich der Abstellung von Fahrrädern im Zusammenhang mit der Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs. Eine anderweitige Nutzung sei am geplanten Standort aufgrund des Fehlens weiterer Quellen und Ziele nicht relevant. Die Bike & Ride-Anlage sei ausschließlich Bestandteil der neu zu errichtenden Bahnsteiganlagen und somit durch den Träger des Vorhabens zu errichten und zu unterhalten.

Die Querung des Bahnüberganges am km 10,884 (Gärtnereiweg) müsse auch für Radfahrer möglich sein.

Um eine Durchführbarkeit der Maßnahme und eine Koordinierung mit Umfeldmaßnahmen zu ermöglichen, sei die detaillierte Auflistung aller den öffentlichen Verkehrsraum betreffenden Einschränkungen (gegliedert nach Vollsperrung und halbseitiger Sperrung) erforderlich. Auch die geplante jeweilige Sperrdauer sei mit anzugeben. Zur Festlegung der einzelnen Sperrmaßnahmen sei mit den Betroffenen eine gesonderte Abstimmung durchzuführen.

Für die Bauzeit sei ein Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr mit der Stadt Chemnitz und allen Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im Gebiet erbringen, abzustimmen.

Der Leitungsbestand Rohrtrasse Lichtsignalanlage im Bereich Werner-Seelenbinder-Straße sei zu beachten und zu sichern.

Entsprechend der Stellungnahme des Gutachterausschusses stehe die Fläche für die geplante

Baustelleneinrichtung auf dem Flurstück 650/9 der Gemarkung Altchemnitz nicht zur Verfügung.

Der Verzicht auf die P+R-Anlage am Bahnhof Einsiedel werde kritisch gesehen. Es werde davon ausgegangen, dass die im Februar 2018 festgelegte Doppelbushaltestelle (Standardlinienbus und Gelenkbus) am Einsiedler Bahnhof so hergestellt werde, dass sie mit den beiden genehmigten Grundstückszufahrten übereinstimme.

Zum Schutz der Eisenbahnüberführungen Werner-Seelenbinder-Straße und Olbernhauer Straße sollten wegen der eingeschränkten Durchfahrtshöhen beidseitig jeweils Höhenbegrenzungssperren über der Fahrbahn errichtet werden. Eine Aufstellung von Höhenbegrenzungssperren könne durch die Vorhabensträgerin erfolgen. Jedoch werde für diese Sperre keine zwingende Notwendigkeit gesehen und eine Beschilderung nach StVO (Z 265, inklusive Brückenleitmale) als ausreichend eingeschätzt. Daher erfolge keine Übernahme der vorgesehenen Höhenbegrenzungssperren in die Baulast der Stadt Chemnitz. Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4, Bauwerke A2.1 und A2.2) sei entsprechend zu ändern.

Im Bauwerksverzeichnis Unterlage 4, Bauwerk B2.1 (Bahnübergang km 7,911) werde als Baulastträger sowohl die DB Netz Infrastruktur GmbH als auch die Stadt Chemnitz geführt. Es gebe hier, im Gegensatz zu anderen Bahnübergängen, keine Unterscheidung zwischen den "Betriebsanlagen" und "anderen Anlagen". Man gehe davon aus, dass die Stadt Chemnitz nur für die Verkehrsanlagen (Straße) die Baulast behalte, die DB Netz Infrastruktur GmbH jedoch für den Bahnübergang an sich, einschließlich der technischen Einrichtungen verantwortlich bleibe. Das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4, Bauwerke B2.1) sei entsprechend zu ändern.

**Entscheidung:** Nach Auskunft der Vorhabensträgerin würden an der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt im Bereich des Fahrgastunterstandes bahnrechts drei Fahrradablenkbügel errichtet, am Bahnhof Einsiedel seien bahnlinks im Bereich Zuwegung Bahnsteig und am Bahnübergang km 10,516 Fahrradabstellmöglichkeiten geplant.

Bezüglich der Fahrradabstellanlage km 10,478 hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zugesagt, diese in die weiteren Planungen im Bereich des Bahnhofes Einsiedel zu integrieren und mithin der Forderung der Stadt Chemnitz zu entsprechen.

Beim Bahnübergang am km 10,884 (Gärtnerieweg) handelt es sich um einen privaten Bedarfsbahnübergang. Bestandteil der 1. Planänderung ist der ersatzlose Rückbau dieses Bahnübergangs.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Einschränkungen und Sperrungen des Verkehrs auf der Grundlage der fortgeschriebenen Bautechnologie mit den zuständigen Stellen abzustimmen und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

Im Bereich Werner-Seelenbinder-Straße müssen Leitungsumverlegungen zwingen erfolgen, diese wurden seitens der Vorhabensträgerin mit den Versorgungsträgern bereits abgestimmt.

Das Flurstück 650/9 der Gemarkung Altchemnitz wird im Ergebnis der 1. Planänderung vom vorliegenden Vorhaben nicht mehr in Anspruch genommen.

Die Vorhabensträgerin hat bestätigt, dass die Doppelbushaltestelle (Standardlinienbus und Gelenkbus) am Bahnhof Einsiedel so hergestellt werde, dass sie mit den beiden genehmigten Grundstückszufahrten übereinstimme.

Die Höhenbegrenzungseinrichtungen gehören zur Eisenbahnüberführung und somit in die Unterhaltungslast des Eisenbahninfrastrukturbetreibers. Der Vorhabensträgerin wurde deshalb aufgegeben, das Bauwerksverzeichnis zu ändern (vgl. Punkt A.4.2).

Auch bezüglich des Bahnübergangs am km 7,911 wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben, das Bauwerksverzeichnis zu ändern (vgl. Punkt A.4.2).

Die Forderungen haben sich damit erledigt bzw. werden teilweise zurückgewiesen.

### **Belange des Stadtplanungsamtes**

Der Teil geplante Straßenbahntrasse im Stadtteil Bernsdorf gehe mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans konform. Im weiterführenden Verlauf als Chemnitzer Modell auf der vorhandenen Bahnstrecke Richtung Thalheim im Bereich der Stadtteile fehle bislang die Signatur "beabsichtigte Nutzung von Eisenbahntrassen für das Chemnitzer Modell" und werde als nachrichtliche Übernahme im Flächennutzungsplan ergänzt.

Flächen von bereits vorhandenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anderer Projekte, die sich entlang der Strecke befänden, seien generell nicht - auch nicht zeitweilig - zu beeinträchtigen. Im Einzelnen seien folgende Flächen zu nennen:

- Bahnprojekt Strecke 6645 Chemnitz - Aue - Adorf, Bauabschnitt 1, Bahnhof Chemnitz-Süd - Bahnhof Einsiedel, km 4,250 - km 12,360: Im Bereich des Bahnhofs Einsiedel auf dem Flurstück 273/11 Gemarkung Einsiedel und des ehemaligen Haltepunktes Einsiedel auf dem Flurstück 143a Gemarkung Einsiedel, insgesamt drei Ausgleichsflächen.
- Auf dem Flurstück 572/1 Gemarkung Altchemnitz zwei Ausgleichsflächen.
- Weitere Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere im Bereich der Zwönitz, die im Zuge von Hochwasserschutzmaßnahmen an der Zwönitz angelegt wurden, seien bei der Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Rauenstein 6a, 09514 Pockau-Lengefeld, zu erfragen.

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

Für die faunistischen Grundlagen solle auch die Datenbank von ornitho.de als Planungsgrundlage genutzt werden. Die zu betrachtenden Artenlisten seien zu überarbeiten. Haubenlerche, Steinkauz und Sperbergrasmücke würden nicht zu den potenziell im Gebiet vorkommenden Arten gehören und könnten bei der Bewertung weggelassen werden, dafür seien Schwarzstorch, Turmfalke, Hohltaube, Raufußkauz, Sperlingskauz, Uhu (zwingend, da Brutvogel im Gebiet unmittelbar neben der Bahnstrecke), Eisvogel, Schwarzspecht, Tannenhäher, Tannenmeise, Haubenmeise, Waldlaubsänger, Sommergoldhähnchen, Wintergoldhähnchen, Erlenzeisig und Fichtenkreuzschnabel im Artenschutzfachbeitrag zu behandeln.

Bei der Gestaltung der Haltepunkte, insbesondere Wartebereiche und Bahnanlagen, seien spiegelnde und durchsichtige Glasfassaden und -durchgänge zur Minderung des Risikos von Vogelschlag auszuschließen, da Vögel zwar Hindernisse in der Natur leicht umfliegen könnten, reflektierende und durchsichtige Glasscheiben würden sie jedoch nicht wahrnehmen. Besonders, wenn sich Gehölze in den Scheiben spiegelten oder sich hinter durchsichtigen Glaswänden (z. B. Wartestellen, Verbindungsgänge) befänden, käme es zu Kollisionen mit meist tödlichem Ausgang für die Vögel. Dies könne durch verschiedene Maßnahmen, wie dem Verzicht auf großflächige Vergla-

sung, Mattierung oder Gliederung der Scheiben, der Verwendung von Glasbausteinen usw. relativ einfach vermieden werden. Inzwischen gebe es dazu auch viele gestalterisch ansprechende Möglichkeiten. Das Anbringen von Greifvogelsilhouetten habe keine Wirkung und verhindere den Vogelanzug nicht. Weitere Erläuterungen und Informationen zu diesem Thema seien in der Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" zu finden, im Internet unter dem Link [http://www.vogelglas.info/public/voegel\\_glas\\_licht\\_2012.pdf](http://www.vogelglas.info/public/voegel_glas_licht_2012.pdf).

Die mit der 1. Planänderung vorliegende Einordnung von Lärmschutzwänden sei hinsichtlich ihrer stadträumlichen Wirkung beurteilt worden. In folgenden Abschnitten werde die negative optische Wirkung der Aluminiumwände als erheblich eingeschätzt.

- Bereich Erdmannsdorfer Straße (Kleingartenanlage), Unterlage 6.18
- Bereich Scharfensteiner Straße (Gärten und Wohnen), Unterlage 6.19
- Bereich Werner-Seelenbinder-Straße (Kleingartenanlage), Unterlage 6.20
- Bereich Olbernhauer Straße, Unterlage 6.21
- Bereich Lippersdorfer Straße/Lengefelder Straße (Gärten und Wohnen), Unterlagen 6.22; 6.23; 6.24

Zur Minderung der stadträumlichen Beeinträchtigung werde eine dauerhafte vertikale Wandbegrünung gefordert.

**Entscheidung:** Das vorliegende Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die bestehende Widmung der Strecke als Eisenbahnbetriebsanlage.

Im Bereich des Bahnhofs Einsiedel auf dem Flurstück 273/11 der Gemarkung Einsiedel werden die Ausgleichsflächen durch die neue Zuwegung zum Bahnsteig lediglich in einem Teilbereich tangiert. Dieser Eingriff wurde in der Eingriffs- und Ausgleichs-Bilanzierung im landschaftspflegerischen Begleitplan berücksichtigt. Die Ausgleichsflächen des ehemaligen Haltepunktes Einsiedel auf dem Flurstück 143a der Gemarkung Einsiedel am rückgebauten Haltepunkt Einsiedel Gymnasium werden vom vorliegenden Vorhaben nicht tangiert. Die Ausgleichsflächen in Altchemnitz auf dem Flurstück 572/1 der Gemarkung Altchemnitz werden nicht tangiert. Weitere Ausgleichsmaßnahmen wurden bei der Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen abgefragt. Vom vorliegenden Vorhaben ist in Bezug auf Ausgleichsmaßnahmen nur der Bereich an der Brücke Kurt-Franke-Straße (Neuer Haltepunkt Einsiedel Gymnasium) relevant. Ein direkter Eingriff in die Ausgleichsmaßnahme (Gehölzpflanzungen) erfolgt nicht. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Baubeginn den Zustand und die Anzahl der Pflanzen zu erfassen, um bei eventuellen Beschädigungen Nachpflanzungen durchzuführen zu können.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in elektronischer Form im bahneigenen Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) zu erfassen und über die integrierte Schnittstelle in das Sächsische Kompensationsflächenkataster einzupflegen (vgl. Punkt A.4.5).

Die Vorhabensträgerin versichert, dass für die faunistischen Grundlagen die aktuellen Kartierungen genutzt wurden. Der Artenschutzfachbeitrag wurde nach Vorliegen der Kartierungsergebnisse fortgeschrieben und ist Bestandteil der 1. Planänderung.

Die Vorhabensträgerin versichert, dass bei Neuanlagen im Rahmen des vorliegenden Vorhabens Verglasungen mit geeignetem Muster zur Minderung des Risikos von Vogelschlag eingebaut wer-



den. Die Vorhabensträgerin hat darüber hinaus im Erörterungstermin zugesagt, auch die Gestaltung der bestehenden Haltepunktbereiche im Stadtgebiet Chemnitz, soweit diese Glasfassaden aufweisen, mit zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, im Bereich der Scharfensteiner Straße eine Begrünung der Lärmschutzwand auf der gleisabgewandten Seite vorzusehen (vgl. Punkt A.4.10).

Bei den anderen Lärmschutzwänden ist eine stadträumliche Beeinträchtigung aufgrund der geringen Höhe der Lärmschutzwände nicht erkennbar.

Die Forderungen werden deshalb zurückgewiesen bzw. haben sich damit erledigt.

### **Belange des Liegenschaftsamtes**

Von dem Flurstück 116/2 der Gemarkung Erfenschlag solle eine Teilfläche von ca. 44 m<sup>2</sup> vorübergehend in Anspruch genommen werden. Man bitte um Beachtung, dass im Ergebnis abgeschlossener Hochwasserschutzmaßnahmen (HWSK 27) in Erfenschlag/Einsiedel an der Zwönitz, Maßnahmeabschnitt M1.2, das gesamte Flurstück an den Freistaat Sachsen, Landestalsperrenverwaltung, Rauenstein 6A, 09514 Pockau-Lengefeld, verkauft werden solle. Deshalb solle sich die Vorhabensträgerin unmittelbar mit der Landestalsperrenverwaltung in Verbindung setzen.

Bei acht städtischen Flurstücken sei ein Erwerb von jeweils Teilflächen seitens der Vorhabensträgerin vorgesehen. Hier sei davon auszugehen, dass auch alle anfallenden Nebenkosten, wie bspw. Vermessungskosten, Grunderwerbskosten, Beurkundungs- und Eintragungskosten durch die Vorhabensträgerin getragen würden.

Es werde darauf hingewiesen, dass der Verkauf der betreffenden Grundstücke bzw. Teilflächen derselben nur vorbehaltlich der Prüfung von etwaigen vermögensrechtlichen Ansprüchen erfolgen könne.

Es sei aufgefallen, dass von dem privaten Flurstück 76/1 der Gemarkung Erfenschlag lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sei (siehe Spalte 12), jedoch in Spalte 14 auch "EDR" vermerkt sei. Dies sei deshalb aufgefallen, da die Stadt Chemnitz mit dem Eigentümer dieses Flurstücks hinsichtlich des westlich angrenzenden städtischen Flurstücks 75 in Korrespondenz stünde.

**Entscheidung:** Die Landestalsperrenverwaltung wurde am Verfahren beteiligt.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung usw. wird in der Planfeststellung nicht entschieden. Die Vorhabensträgerin hat die Kostentragung bereits zugesichert.

Die enteignende Vorwirkung der Planfeststellung richtet sich gegen den derzeitigen Eigentümer.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin war der "EDR"-Vermerk irrtümlich im Grunderwerbsverzeichnis enthalten. Wie auf dem zugehörigen Grunderwerbsplan dargestellt, ist für das Grundstück lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen und kein Erwerb. Dies wurde in der 1. Planänderung korrigiert.

Die Forderungen werden deshalb zurückgewiesen bzw. haben sich damit erledigt.

### **Belange des Umweltamtes**

#### **1. Untere Immissionsschutzbehörde**

Die Maßnahmen zum aktiven Schallschutz (Vorzugsvarianten) seien für die einzelnen schutzbe-

dürftigen Abschnitte entlang der Bahntrasse zu realisieren. Bei den Gebäuden, an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden könnten, hätten die betroffenen Eigentümer einen rechtlichen Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme könne es durch die Bauarbeiten zu Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm kommen. Deshalb sei eine Untersuchung zum Baulärm erarbeitet worden. Die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen zur Reduzierung des Baulärms seien zu beachten und im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses rechtlich zu fixieren.

Die 32. BImSchV enthalte Regelungen zum Schutz der Bevölkerung gegen erhebliche Belästigungen durch Lärm. In § 7 enthalte sie Regelungen zum Geräte- und Maschineneinsatz in als schutzbedürftig angesehenen Wohnbereichen. Der Betreiber einer Baustelle habe daher nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 BImSchG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umweltwirkungen zu verhindern und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Das bedeute, 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.

In den Unterlagen zur 1. Planänderung sei ersichtlich, dass die P+R-Anlage am alten Bahnhof Chemnitz-Einsiedel nicht mehr realisiert werden solle. Eine Begründung zum Wegfall der Anlage liege im Erläuterungsbericht nicht vor. Die geplanten Stellplätze (ca. 70 Stück) und die Wendeschleife würden demzufolge nicht mehr geplant. Es würden sieben Stellplätze als Längsparker entlang der Straße im Bereich des Haltepunktes verbleiben.

Vor allem Berufstätigen werde durch P+R-Anlagen so die Möglichkeit gegeben, ihren Personenkraftwagen am Stadtrand abzustellen und ohne Stau und Parkplatzprobleme mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Innenstadt zu gelangen. Außerdem würden P+R-Anlagen bei der Bewältigung von Verkehrsproblemen bei Großveranstaltungen wie Fußballspielen, Konzerten und Innenstadtfesten helfen.

Des Weiteren werde für die Stadt Chemnitz und den Erzgebirgskreis ein "Konzept Elektromobilität" erstellt. Hinsichtlich der räumlichen Strukturierung der Angebote für Elektromobilität stehe hier die Verknüpfung mit dem Chemnitzer Modell im Vordergrund, welches nach Realisierung der weiteren Ausbaustufen den Untersuchungsraum großflächig und sehr attraktiv an die Chemnitzer Innenstadt bzw. den Bahnknoten Chemnitz anschließen solle. Somit seien auch Fragen des optimalen Übergangs von Angeboten in der Fläche mit dem Chemnitzer Modell als Rückgrat des SPNV/ÖPNV zu betrachten.

**Entscheidung:** Die Forderungen der 32. BImSchV sind für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes nicht anwendbar, die durch die in § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV dargestellten Gebiete führen, § 7 Abs. 1 Satz 2 der 32. BImSchV

Nach Aussage der Vorhabensträgerin habe sich eine Realisierung der P+R-Anlage im Rahmen des vorliegenden Vorhabens als nicht durchführbar erwiesen.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.4).

## **2. Untere Wasser- und Bodenschutzbehörde:**

Sämtliche Einleitungen sollen in öffentliche Kanäle der Stadt Chemnitz erfolgen. Hierfür sei jeweils die Anschlussgenehmigung beim Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz (ESC) bzw. der inetz GmbH als vom ESC beauftragtem Kanalnetzbetreiber einzuholen.

Würden bestehende Einleitungen in Gewässer weiter genutzt, so sei nachzuweisen, dass hierfür jeweils eine gültige wasserrechtliche Erlaubnis vorliege, welche den genauen Gesamtumfang der Einleitung abdecke.

In der Planung befänden sich keine Unterlagen zur Erneuerung des Bahndurchlasses für den Reichenhainer Bach bei km 6,560 (Unterlage 3.10). Der Ersatzneubau für diesen Bahndurchlass sei beim Streckenausbau zwingend mit zu realisieren. Der Durchlass (2 x DN 500 ST) stelle zurzeit ein Abflusshindernis für den Reichenhainer Bach dar. Überschlägige Berechnungen ergäben, dass der mögliche Abfluss durch den doppelten Rohrdurchlass weit unter einem HQ 10 von 1,4 m<sup>3</sup>/s liege. Durch den auftretenden Rückstau vor dem Bahndurchlass seien Überschwemmungen über den Bahngraben bis in die Lengefelder Straße (Höhe Üst Chemnitz-Reichenhain Hp) mehrfach festgestellt worden.

Durch die Stadt Chemnitz würden zurzeit Maßnahmen am Reichenhainer Bach ober- und unterstrom des Bahndurchlasses geplant bzw. seien demnächst in der Ausführung. Das Ziel sei, einen besseren Hochwasserabfluss des Reichenhainer Baches in diesem Bereich zu gewährleisten. Die Planungen seien der Erzgebirgsbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bekannt und abgestimmt. Eine Entwurfsplanung für den neuen Bahndurchlass würde mit erstellt und an die Erzgebirgsbahn DB RegioNetz Infrastruktur GmbH übergeben. Diese beabsichtige die nachfolgenden Planungsphasen auszuführen.

Nach Sichtung der eingereichten Planunterlagen werde festgestellt, dass der linke Böschungsbe- reich am Gewässer Zwönitz unterhalb der Brücke Kurt-Franke-Straße in Chemnitz-Einsiedel bis auf Höhe Gymnasium Einsiedel nur als lokale Sanierungsmaßnahme Berücksichtigung finde. Im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung von 2013 werde der rechtsufrige Bereich (Ufer- mauer und Böschung) der Zwönitz durch die Stadt Chemnitz bereits instandgesetzt. Ebenso gebe es Abstimmungen mit dem Betreiber der Bahnlinie zur lokalen Instandsetzung der linken Bö- schung. Infolge dessen sei bereits ein Teil des Baumbestandes auf dem Deckwerk der Bö- schung/des Bahndammes entfernt. Ebenso sei der Übergangsbereich zwischen Bahndamm und Flussheger mit einer Böschungfußsicherung ausgebaut. Dabei sei festgestellt worden, dass Teile des Böschungfußes stark ausgekolkt seien. Aufgrund dessen sehe es die untere Wasserbehörde der Stadt Chemnitz als erforderlich an, den Böschungfuß mit einer schwergewichtigen, weit in der Sohle verankerten Steinklasse nach den technischen Lieferbedingungen Wasserbausteinen und der ZTV-W auszubauen. Zudem sei die Standsicherheit der Böschung durch einen geeigneten Fachplaner zu überprüfen und nachzuweisen, da sich diese Böschung augenscheinlich in einem baulich schlechten Zustand befinde. Die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Gewährlei- tung der Stand- und Funktionsfähigkeit der Böschung seien in die Gesamtmaßnahme zu integrie- ren.

Zu den weiteren Bauwerksinstandsetzungen bzw. Bauwerkssanierungen über und an Gewässern (Brückenbauwerke, Uferbefestigungen) im Stadtgebiet Chemnitz seien keine Angaben über den Umfang der geplanten Maßnahmen in den Unterlagen enthalten. Die Maßnahmen seien näher zu

beschreiben. Seien diese Instandsetzungen und Sanierungen nicht Gegenstand der Planfeststellung, so sei nicht auszuschließen, dass dafür andere wasserrechtliche Genehmigungen erforderlich würden (z. B. Errichten von Baubehelfen im Gewässer wie Wasserhaltungen, Gerüste). Die Genehmigungen seien jeweils rechtzeitig unter Vorlage von aussage- und prüffähigen Unterlagen bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Chemnitz zu beantragen.

Gemäß § 49 Abs. 1 WHG seien alle Arbeiten, die so tief in den Boden eindringen, dass sie sich unmittelbar oder mittelbar auf die Höhe oder Beschaffenheit des Grundwassers auswirken könnten, der unteren Wasserbehörde einen Monat vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen. Dies betreffe alle Erdarbeiten, bei denen Grundwasser angeschnitten werde. Temporäre Grundwasserentnahmen bzw. -absenkungen zur Baugrubentrockenlegung sowie das Einbringen von Stoffen im Zuge der Herstellung von Baukörpern oder bei Baugrubenverfüllungen stellten Gewässerbenutzungen nach § 9 WHG dar, die gemäß § 8 Abs. 1 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürften. Würde unbeabsichtigt Grundwasser erschlossen, sei dies der unteren Wasserbehörde gemäß § 49 Abs. 2 WHG unverzüglich anzuzeigen.

Ergänzend angemerkt werde, dass bei dem Neubau der Stützwand bei km 9,337 die Bodenaufträge im Überschwemmungsgebiet der Zwönitz erfolgen würden. Es sei der Nachweis zu erbringen, dass durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bodenabtrag) die Bestimmungen des § 78 WHG eingehalten würden. Insbesondere sei nachzuweisen, dass das Vorhaben

- die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verlorengehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen werde,
- den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändere,
- den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
- Hochwasserangepasst ausgeführt werde.

Während der Bauausführung seien Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollten insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen sei 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 gegebenenfalls bestehende Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen könne. Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen werde, habe eine gegebenenfalls 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.

Der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub sei vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.

Der Oberboden (Mutterboden) im Bereich der Baumaßnahme 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.

Der Unterboden sei getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten solle unterbleiben. Entsprechend der Eignung sei die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.

Es sei dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden würden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich wäre, sei die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

Beim Auf- und Einbringen auf oder in den Boden seien die Anforderungen des § 12 BBodSchV maßgebend.

Die Verwertung von Bodenmaterial habe außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht in bodenähnlichen Anwendungen bzw. die Verwertung von Bodenmaterial sowie mineralischen Abfällen in technischen Bauwerken nach den Technischen Regeln der LAGA - Endfassung vom 06. November 2003 (LA-GA-Mitteilung 20) in Verbindung mit Nr. 11.1.2 der "Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial" (TR Boden) vom 5. November 2004 zu erfolgen.

Bei Einsatz von Bauschuttrecyclingmaterial in technischen Bauwerken seien die "Vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial" vom 11. Januar 2008 zu berücksichtigen.

Eine Betrachtung der Altlastenverdachtsflächen (ALVF) im Geltungsbereich fehle. Im Folgenden würden gemäß dem vorliegenden Grunderwerbsplan die im Sächsischen Altlastenkataster (SALKA) registrierten Flurstücke aufgeführt.

Lfd. Nr.	Flur-Nr.	Gemarkung	Altlastenkennziffer/ Bezeichnung	Handlungsbedarf
1.5	712/31	Altchemnitz	61270436	Historische Erkundung
1.6	653/4		Baustoff-, Fliesen- und Sanitärhandel	
1.7	653/7	Altchemnitz	61270799	Belassen
1.8	653/8		Güterbahnhof	
1.9	712/50			
1.10	712/49			
1.12	413/14	Altchemnitz	61270120 Metallaufbereitung Zwickau	Belassen
1.14	636/25	Altchemnitz	61270381 Harlaß-Gießerei II	Belassen
1.15	422/5	Altchemnitz	61270573 WBK Holzlagerplatz Bauhof	Historische Erkundung
1.16	635/9	Altchemnitz	61270367 Chemiehandel	Sanierung Beachtung von bestehenden Sanierungseinrichtungen (im Auftrag der Stadt Chemnitz)
1.21	712/15	Altchemnitz	61270293	Belassen
1.22	623		Heizkraftwerk Altchemnitz	
1.25	605/6	Altchemnitz	61270002	Belassen
1.26	605/2		Gaswerk III, TF 8	
1.27	595/2			
1.28	595/3			
1.30	453/7	Altchemnitz	61270702 Modul Halle 10	Belassen

1.36	502/8	Altchemnitz	61170145 Niveauanhebung Zwönitzufer	Entlassen
1.67	80/1	Erfenschlag	61200852 ehemaliges Beton- und Fertig- teilwerk des WBK	Belassen
1.100	143 c	Einsiedel	61100192 Deponie Erfenschlag/ Einsiedel	Belassen
1.42	101/6	Einsiedel	61200915 VEB Polygraph Leipzig	Orientierende Erkundung
1.230	319/5	Schloss- chemnitz	61240732 Bauhof KÜchwald	Historische Erkundung

Von den unter "Belassen" registrierten ALVF würden aktuell keine Schutzgutgefährdungen ausgehen. Weiterführende Untersuchungen oder Sanierungsmaßnahmen im Sinne des BBodSchG bzw. der BBodSchV seien nicht notwendig.

Da bei Eingriffen in den Boden das freigelegte Material nicht uneingeschränkt im Sinne der Bestimmungen des KrWG zu verwerten sei, seien vor Baubeginn Deklarationsuntersuchungen nach LAGA vorzusehen.

Bei den unter dem Handlungsbedarf "Historische Erkundung" erfassten ALVF bestehe formal das Erfordernis einer Historischen Erkundung. Im Rahmen der Historischen Erkundung seien alle verfügbaren Informationen, die über die vorliegenden Verhältnisse und insbesondere die historische Entwicklung Aufschluss geben könnten, möglichst umfassend zusammenzutragen, ohne technische Erkundungsmaßnahmen anzuwenden. Im Ergebnis der Bewertung seien Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast zu benennen oder der Altlastenverdacht auszuschließen, wenn keine Anhaltspunkte nachweisbar seien.

Im Ergebnis der Historischen Recherche könne sich weiterer Handlungsbedarf zur Durchführung von technischen Erkundungsarbeiten ("Orientierende Erkundung") für die Schutzgüter Grundwasser, Boden, Bodenluft und Oberflächenwasser ableiten. Die Orientierende Untersuchung nach § 2 Abs. 3 BBodSchV beinhalte erste Untersuchungen und -analysen betroffener Schutzgüter.

Die ALVF mit dem Handlungsbedarf "Sanierung" sei durch die derzeitige Sanierungsausführung gekennzeichnet. Hier sei die Inanspruchnahme durch die geplanten Baumaßnahmen mit dem Sanierungsverantwortlichen abzustimmen.

Während des Planungsfortgangs bzw. der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene altlastenverdächtige Flächen bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV oder verursachte schädliche Bodenveränderungen seien dem Umweltamt der Stadt Chemnitz, Sachgebiet Altlasten/Bodenschutz, unverzüglich mitzuteilen (Meldepflicht), um den gegebenenfalls erforderlich werdenden Handlungsbedarf abzustimmen.

**Entscheidung:** Eine gesonderte Anschlussgenehmigung der unteren Wasserbehörde der Stadt Chemnitz für den Anschluss an die öffentlichen Kanäle der Stadt Chemnitz ist nicht erforderlich. Sie wird im Rahmen der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erteilt (vgl. Punkt B.2.1). Über zivilrechtliche Fragen, wie Nutzungsverträge usw. wird in der Planfeststellung nicht entschieden. Der Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz und die inetz GmbH wurden am Verfahren beteiligt.

Nach eigener Aussage der Stadt Chemnitz werden im Rahmen des Streckenausbaus keine zusätzlichen Einleitungen von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer geplant. Eine wasserrechtliche Erlaubnis für bestehende Einleitungen in Gewässer ist nicht erforderlich.

Der Durchlass bei km 6,560 (Reichenhainer Bach) ist nicht Bestandteil des vorliegenden Vorhabens.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, den linke Böschungsbereich an der Zwönitz entsprechend der Hinweise auszubauen. Nach Aussage der Vorhabensträgerin sei die Standsicherheit gemäß Prüfbefunden des Fachbeauftragten Erdbauwerke der DB AG gewährleistet.

Die beschriebenen Instandsetzungsmaßnahmen an weiteren Bauwerken wurden in der Unterlagen nur zur Information dargestellt. Der Umfang dieser Maßnahmen wurde im Erläuterungsbericht beschrieben. Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die gegebenenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen für Instandsetzung- und Sanierungsarbeiten (z. B. Errichten von Bauhilfen im Gewässer wie Wasserhaltungen, Gerüste) rechtzeitig unter Vorlage von aussage- und prüffähigen Unterlagen bei der zuständigen unteren Wasserbehörde zu beantragen (vgl. Punkt A.4.3).

Nach Aussage der Vorhabensträgerin seien planmäßig keine Arbeiten im Grundwasserbereich vorgesehen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die aufgeführten Hinweise zu den Altlasten bei der Ausführungsplanung und während der Bauphase zu berücksichtigen. Derzeit werde ein detailliertes Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Feinkonzept) erstellt, das die Grundlage für die Ausführungsplanung bilde. Die Liste mit den registrierten Flurstücken werde dem Ersteller des Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzeptes übergeben. Handlungsbedarf bestehe nach Rücksprache mit dem Umweltamt nur bei direktem Eingriff in den Boden (z. B. durch Geländeabtrag).

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, für den Neubau der Stützwand bei km 9,337 den Nachweis zu erbringen, dass durch geeignete Maßnahmen (z. B. Bodenabtrag) die Bestimmungen des nunmehr geltenden § 78a WHG eingehalten werden. Insbesondere ist nachzuweisen, dass das Vorhaben die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum umfang-, funktions- und zeitgleich ausgeglichen wird, den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert, den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und hochwasserangepasst ausgeführt wird. Der Nachweis ist der unteren Wasserbehörde der Stadt Chemnitz zu übergeben (vgl. Punkt A.4.2).

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.7).

### **3. Untere Naturschutzbehörde**

Der Artenschutzfachbeitrag sei fortgeschrieben worden; sei aber weiterhin in verschiedenen Abschnitten zu überarbeiten. Die Angaben folgten dem Textfortschritt.

Seite 16: Als Baumfreibrüter sei der Star zu streichen.

Seite 26 (V14): Die Wasserramselkästen seien bis spätestens Ende Dezember abzuhängen bzw. zu verschließen.

Seite 26 (V15): Der Inhalt der Vermeidungsmaßnahme sei zu ändern. Der Gehölzrückschnitt im bezeichneten Abschnitt entfalle. Als Ersatz sei dafür die Aufwertung eines Winterquartiers für Fledermäuse aufzunehmen. Diese Maßnahme solle der Minderung des Kollisionsrisikos von Fleder-

mäusen dienen. Bei der Kollisionsgefahr seien aber zwei gegensätzliche Effekte zu betrachten: Einmal führe eine Reduzierung der Gehölzsäume, wie beabsichtigt, zu einer geringeren Frequenzierung von Fledermäusen entlang der Bahntrasse. Andererseits schirmten Gehölze entlang der Bahntrasse die Bahnlinie für querende Fledermäuse ab, da sie dann über die Hecke bzw. den Gehölzsaum fliegen müssten. Bei den im Gutachten ausgewiesenen zwei Querungsstellen (Hauptflugrouten) für Fledermäuse (im Bereich Wasserwerkspark und zwischen den Ortslagen Einsiedel und Dittersdorf) habe diese Maßnahme keinen bzw. sogar einen negativen Einfluss. Sie werde deshalb von beiden unteren Naturschutzbehörden abgelehnt. Im Gespräch am 29. Januar 2018 sei bereits eine Alternative abgestimmt worden (siehe Protokoll Nr. 9): Sicherung bzw. Aufwertung von zwei Winterquartieren für Fledermäuse mittels Gitter (Höhle im Fuchsberg-Steinbruch im Zeisigwald und Stollen im Schönherrpark). Eine Beschreibung der Maßnahme sei am 31. Januar 2018 per E-Mail an iproplan und den VMS gesendet worden. Diese Anlage sei in den Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen.

Seite 27 (A<sub>CEF</sub>1): Für die Zauneidechse sei auch grabfähiges Substrat nach Bodenaustausch anzubieten. Die Ersatzhabitate seien im zeitlichen Vorlauf anzulegen (nach E-Mail VMS wurde Geäst im Februar 2018 auf die Fläche gebracht).

Seite 29 (E11): Es sollten 30 Fledermauskästen in Wäldern an Bäumen angebracht werden. Mit der unteren Naturschutzbehörde des Erzgebirgskreises sei vereinbart worden, diese alle im Stadtgebiet von Chemnitz anzubringen. In der Anlage 1 (des Originalschreibens) seien die jeweiligen Kastentypen mit der entsprechenden Anzahl sowie Anbringungsstandorte aufgelistet. Diese seien in den Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen. Die Standorte für die Kästen sollten nicht innerhalb des Zwönitztals angebracht werden, da eine Erhöhung des Fledermausbestands in trassennahen Bereichen vermieden werden solle.

Seite 31 (E12): Die Nistkästen seien jährlich im Spätherbst zu reinigen und gegebenenfalls zu warten. Hierfür sei in den Unterlagen die Verantwortung für die Betreuung zu benennen.

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sei gemäß Artikel 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie (FFH-RL) bzw. laut § 34 des BNatSchG zu untersuchen, ob das geplante Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets "Zwönitztal" in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen könne. Prüfgegenstand seien somit die:

- Lebensräume nach Anhang I FFH-RL einschließlich ihrer charakteristischen Arten,
- Arten nach Anhang II FFH-RL einschließlich ihrer Habitate sowie
- biotische und abiotische Standortfaktoren, räumlich-funktionale Beziehungen, Strukturen, gebietspezifische Funktionen oder Besonderheiten, die für die genannten Lebensräume und Arten von Bedeutung seien.

Die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen sei einzelfallbezogen zu beurteilen. Seien erhebliche Beeinträchtigungen vorhanden, so schließe sich eine FFH-Ausnahmeprüfung an.

Die Prüfung habe ergeben, dass einige Mängel bei der Datenerfassung und Auswertung bestehen.

Die Methodik und die Auswertung des Einsatzes von Daueraufzeichnungsgeräten sei mangelhaft (zu wenige Nächte, zu geringe Individuenzahlen - z. B. Standort Nr. 12 bei 129 Kontakten nur 4 - 9 Exemplare bei realen 4 - 129 Exemplaren). Die Rufsequenzen des Batcorders seien immer nur einer Fledermausart zugeordnet worden. Es gebe aber immer Rufsequenzen, die nur einer Arten-



gruppe zugeordnet werden könnten (z. B. Nyctaloid, Pipistrellus spec.).

Im Bereich des Wasserwerksparks und im Gebiet zwischen Einsiedel und Dittersdorf würden zwei Hauptflugrouten über die Bahnstrecke ausgewiesen. Dem werde zugestimmt. Allerdings sei zu bemängeln, dass eine nachvollziehbare Datengrundlage für diese Bewertung fehle bzw. diese nicht dargelegt werde. Die Ausweisung der beiden Bereiche basiere wohl eher auf einer gutachterlichen Einschätzung aufgrund der Gegebenheiten im Gelände.

Es werde auf Seite 12a/24b mitgeteilt, dass es Hinweise aus der Bevölkerung auf das Vorkommen des Bibers im Gebiet gebe. Es solle sich um eine Verwechslung mit Nutria oder Bisamratte handeln. Der Biber sei durch die Fraßspuren gut nachzuweisen und komme im Gebiet nicht vor.

Auf Seite 12a werde gesagt: "In den Kartierungen 2017 zum Artenschutzfachbeitrag konnten trotz intensiver Nachsuche keine Individuen oder Spurennachweise erbracht werden." Demgegenüber werde auf Seite 24a ausgeführt, dass "Weitere Nachweise durch Spuren-Funde konnten im Rahmen der Kartierung zum Artenschutzfachbeitrag 2017 in Einsiedel in Höhe Schrebergartenweg ermittelt werden."

Fazit: Es sei nicht auszuschließen, dass es bei der Erhöhung der Taktfrequenz (Verdoppelung der Zugfahrten) jährlich zu einzelnen Individuenverlusten führe (Bericht pro bios). Es seien daher populationserhaltende Maßnahmen vorgesehen worden (E11, V15 neu), die als Schadensbegrenzungsmaßnahmen die Beeinträchtigungen unter die Erheblichkeitsschwelle drücken sollten. Es könne eingeschätzt werden, dass sich das Tötungsrisiko gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 5 BNatSchG nicht signifikant erhöhe. Die Schadensbegrenzungsmaßnahmen müssten aber sofort wirken, das heißt, umgesetzt werden.

Die FFH-Lebensraumtypen sowie die Nachweise der Anhang II-Arten einschließlich deren Habitatflächen seien in der Karte 13.2.2 dargestellt. Auch die Standorte mit den Beeinträchtigungen durch dieses Vorhaben seien lokalisiert. Ein Überblick über mögliche Konflikte sei dadurch möglich. Die Darstellung der Beeinträchtigungen hätte allerdings noch detaillierter (flächengenaue) erfolgen können. FFH-Lebensraumtypen seien nicht und die Anhang-II-Arten noch geringfügig betroffen. Bei letzteren seien Vermeidungsmaßnahmen (V9, V10.1, E11) geplant, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen könnten.

Der zusammenfassenden Feststellung, dass es durch das Vorhaben zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets "Zwönitztal" komme, werde unter der Voraussetzung, dass die vorgenannten Ergänzungen in die Planfeststellung übernommen würden, zugestimmt.

**Entscheidung:** Auf die Streichung des Wortes "Star" im Artenschutzfachbeitrag kann verzichtet werden. Die Streichung ändert nichts an der Gesamtaussage des Artenschutzfachbeitrages.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin sei die Methodik und die Auswertung des Einsatzes von Daueraufzeichnungsgeräten vor Beginn der Aufzeichnungen gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Chemnitz festgelegt worden. Einzelne Arten seien durch Artengruppen ersetzt worden.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin sei die Datengrundlage der zwei Hauptflugrouten über die Bahnstrecke den Kartierungsergebnissen zum Artenschutzfachbeitrag entnommen worden.

Im Rahmen der 2. Planänderung wurde auf Seite 12a der FFH-Verträglichkeitsprüfung der Satz

"Die Hinweise zum Vorkommen der Biber wurden durch Bürgerinformationen gegeben. Das Jahr der Bürgerinformation ist nicht bekannt." eingefügt.

Im Rahmen der 1. Planänderung wurde auf Seite 24a der Satz "Weitere Nachweise durch Spuren-Funde konnten im Rahmen der Kartierung zum Artenschutzfachbeitrag 2017 in Einsiedel in Höhe Schrebergartenweg ermittelt werden." gestrichen.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die Maßnahmen V15 und E11 vor Baubeginn umzusetzen (vgl. Punkt A.4.5).

Die diesbezüglichen Hinweise haben sich damit erledigt. Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.5).

### **Belange der Feuerwehr**

Es werde vorausgesetzt, dass die eingereichten Unterlagen den örtlichen Gegebenheiten bzw. dem aktuellen Planungsstand entsprechen und somit brandschutzrelevante Informationen/Aussagen weder falsch dargelegt noch weggelassen würden. Eine diesbezügliche Prüfung seitens der Feuerwehr erfolge nicht.

Die den Unterlagen beiliegenden Brandschutzkonzepte zu den im Stadtgebiet liegenden Bahnhöfen und Haltepunkten seien entsprechend umzusetzen.

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 erhebliche Bedenken wegen des Brandschutzes bestünden.

**Entscheidung:** Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, während der Bauzeit die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen, insbesondere im gesamten Baubereich, zu gewährleisten. Soweit die Sperrung bzw. Teilspernung von Zufahrten zu den genannten Einrichtungen unvermeidbar ist, ist dies mit den Verantwortlichen der zuständigen Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst so frühzeitig vor der Sperrung abzustimmen, dass Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können, um die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr sowie des Rettungsdienstes im betroffenen Bereich auch während der Sperrung zu gewährleisten. Die Brandschutzkonzepte (Planunterlage 17) sind umzusetzen.

Die Hinweise haben sich damit erledigt.

### **Belange des Vermessungsamtes**

Im Bereich des Planungsvorhabens könnten sich Vermessungs- oder Grenzmarken befinden, die nach § 6 Abs. 1 SächsVermKatG nicht in ihrer Erkennbarkeit oder Verwendbarkeit beeinträchtigt werden dürften.

Sollte durch die Baumaßnahmen 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 zu veranlassen.

Über eventuell gefährdete Festpunkte der Grundlagenvermessung (Raumbezugs- und Höhenfest-

punkte) des Freistaates Sachsen sei der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden zu informieren.

Im Planungsbereich seien für verschiedene Flurstücke Katastervermessungen beauftragt. Vor Beginn der Bautätigkeiten seien aktuelle Informationen aus den Unterlagen des Liegenschaftskatasters zu beantragen.

Würden für die Planung Daten des Liegenschaftskatasters verwendet, so habe nach § 13 Abs. 2 Satz 4 SächsVermKatG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 SächsVermKatGDVO, die Stelle, die Informationen aus den Datenbeständen des amtlichen Vermessungswesens veröffentliche oder an Dritte weitergebe, auf die obere Vermessungsbehörde als Quelle hinzuweisen. Bei der Visualisierung der Daten müsse der Quellenhinweis sichtbar sein.

Die Trasse führe durch das Bbauungsplangebiet Nr. 09/06 "Technologie-Campus Süd". Zur Neuordnung der Grundstücke sei für das Gebiet am 8. Februar 2012 ein Umlegungsverfahren eingeleitet worden. Dadurch gelte für das Gebiet nach § 51 BauGB vom Zeitpunkt der Einleitung bis zum Abschluss des Umlegungsverfahrens eine Verfügungs- und Veränderungssperre. Für die Baumaßnahme der Straßenbahntrasse selbst bestünden von Seiten der Geschäftsstelle keine Bedenken. Die geplanten Baustelleneinrichtungen seien jedoch nur teilweise genehmigungsfähig.

A) Die Baustelleneinrichtung auf dem Flurstück 650/9, Gemarkung Altchemnitz (siehe Auszug Planzeichnung BPlan Nr. 09/06) befinde sich auf im BPlan festgesetztem Bauland und sei aus Sicht der Geschäftsstelle nicht genehmigungsfähig. Das Baufeld SO<sub>T</sub>2 solle für anstehende Investitionen in 2017 von der Umlegungsstelle über eine vorgezogene Regelung nach § 76 BauGB zur Verfügung gestellt werden. Eine Baustelleneinrichtung in diesem Bereich werde das Umlegungsverfahren erschweren und die geplanten Investitionen behindern.

B) Die Baustelleneinrichtung auf dem Flurstücke 661/23, Gemarkung Altchemnitz (siehe Auszug Planzeichnung BPlan Nr. 09/06) befände sich auf im BPlan festgesetzter Grünfläche und sei aus Sicht der Geschäftsstelle genehmigungsfähig.

**Entscheidung:** Das Flurstück 650/9 der Gemarkung Altchemnitz wird im Rahmen der 1. Planänderung nicht mehr in Anspruch genommen. Die diesbezüglichen Hinweise haben sich somit erledigt.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.9).

#### **Belange des Schul- und Sportamtes**

Bei der künftigen Fahrplananpassung sei insbesondere auf die Taktung in Bezug auf die Umsteigeproblematik an Knotenpunkten zu achten.

**Entscheidung:** Gegenstand der Planfeststellung sind die baulichen Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen.

Die Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

#### **Belange des Grünflächenamtes**

Die Kleingartenanlage "Lebensfreude" an der Werner-Seelenbinder-Straße (Flurstück 421/2 der Gemarkung Altchemnitz) sei unmittelbar von der Maßnahme betroffen. Gemäß Grunderwerbsplan

würden 34 m<sup>2</sup> dauerhaft und 285 m<sup>2</sup> bauzeitlich in Anspruch genommen werden. Diese Flächen würden eine Parzelle betreffen. Außerdem sei die Kleingartenanlage von der - grundsätzlich begrüßenswerten - Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem angrenzenden Bahngrundstück betroffen, was mit einem bauzeitlichen Zaunabbau der Kleingärten entlang der Bahntrasse verbunden sei.

Grundstücksinanspruchnahme und Grunderwerb für die genannten Flächen seien durch die Vorhabensträgerin rechtzeitig mit dem Liegenschaftsamt unter Einbeziehung des Grünflächenamtes als verwaltendes Amt zu regeln. Es bestehe ein Pachtvertrag (Generalpachtvertrag) mit dem Stadtverband Chemnitz der Kleingärtner e. V. (Zwischenpächter). Der Vertrag unterliege dem BKleingG. Kündigung und Entschädigung seien in den §§ 9 und 11 BKleingG geregelt. Zur Entschädigung auf Basis der für Sachsen verbindlichen "Richtlinie für die Wertermittlung gemäß § 11 BKleingG vom 7. Mai 2009" des Landesverbandes Sachsen der Kleingärtner e. V. sei die Vorhabensträgerin verpflichtet. Es werde vorgeschlagen, anstelle einer Kündigung eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten einschließlich Vorhabensträgerin zur Inanspruchnahme und Entschädigung der beanspruchten Fläche zu treffen. Hingewiesen werde darauf, dass für Nutzungsausfälle bzw. Nutzungseinschränkungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme der Vorhabensträger aufkommen müsse (Pacht 0,14 €/m<sup>2</sup> und Jahr).

In Bezug auf die Inanspruchnahme der Parzelle sei zu prüfen, ob die bauzeitliche Inanspruchnahme anstatt im Gartenbereich ausschließlich auf dem ohnehin betroffenen Flurstück 635/9 der Gemarkung Altchemnitz und damit auf Teilflächen mit weniger sensibler Nutzung realisiert werden könne. Begründung: Die vorgesehene Inanspruchnahme von insgesamt rund 320 m<sup>2</sup> Gartenfläche würde nahezu den kompletten Garten treffen und somit müsse dieser nach abgeschlossener Baumaßnahme neu hergerichtet werden. Es müssten unter anderem auch zwei in gutem Zustand befindliche Obstbäume gefällt werden. Ein Neuanfang komme für die betroffenen Pächter aus Altersgründen nicht in Betracht, folglich müssten diese ihren Garten unfreiwillig vorzeitig aufgeben.

Hingewiesen werde noch auf die Befürchtung von Seiten des Kleingärtnervereins, dass die bestehende befestigte Böschung Richtung Werner-Seelenbinder-Straße infolge der geplanten Inanspruchnahme beschädigt werde und die unmittelbar angrenzende Laube abrutschen könne.

Der Zwischenpächter Stadtverband Chemnitz der Kleingärtner e. V. habe in seiner Stellungnahme vom 28. Februar 2018 der Inanspruchnahme der Parzelle nicht zugestimmt.

Die Kleingartenanlage "Waldesrauschen" Einsiedel, Teil vom Flurstück 334 der Gemarkung Einsiedel, Schrebergartenweg 1, sei in der Fläche von der Maßnahme nicht betroffen. Hier werde davon ausgegangen, dass die Erreichbarkeit der Kleingartenanlage einschließlich Vereinsheim (Zufahrt aus Richtung Anton-Herrmann-Straße) auch während der Baumaßnahme gegeben sei.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Nutzungsverträge oder Entschädigungen nach BKleingG, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin könne die vorübergehende Inanspruchnahme auf ein bautechnologisch zwingend erforderliches Mindestmaß von 193 m<sup>2</sup> reduziert werden. Der Grunderwerb von 34 m<sup>2</sup> sei weiterhin erforderlich.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin versichert, dass der Garten ab etwa Böschungsoberkante erhalten bleiben

kann und die Sicherung der bestehenden Böschung in den Planungen berücksichtigt wird.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die Erreichbarkeit der Kleingartenanlage "Waldesrauschen" sowie des Vereinsheimes während der Baumaßnahme aus Richtung Anton-Herrmann-Straße gegeben ist. Es werden lediglich kurzfristige Sperrungen zum Einbau der Asphaltdeckschicht erfolgen. Über den genauen Zeitpunkt erfolgen im Rahmen der Bauausführung genaue Informationen durch den Baubetrieb.

Die diesbezüglichen Forderungen haben sich damit erledigt.

**A.5.2.30 Stadt Chemnitz, Ortschaft Einsiedel, Ortsvorsteher  
Einsiedler Hauptstraße 79, 09123 Chemnitz,  
Schreiben vom 15. März 2018 (ul/10.25.01)**

Im Bereich des Bahnhofes Einsiedel seien weitere Baumaßnahmen geplant, die auch bereits in großen Teilen mit der Stadt, der Erzgebirgsbahn und dem VMS abgestimmt worden seien. Man bitte dringend, die erreichten Abstimmungen mit den entsprechenden Planungen in das Verfahren aufzunehmen.

Zu den jetzt vorliegenden Planungen möchte man darauf hinweisen, dass die Einsiedler Bahnhofstraße und die Zufahrt Wiesenufer nur eine Einbahnstraße für LKW und Busse sein dürfe. Der PKW-Verkehr sei in beiden Richtungen zu gewährleisten. Außerdem sollten, um eine vernünftige Nutzung sicherzustellen, am Einsiedler Bahnhof ausreichend P+R-Stellplätze eingeordnet werden. Auch sei es notwendig, dass der Zugang zu den Bahnsteigen vom Wiesenufer hergestellt werde. Die Busstellplätze seien für die Anlieger an nicht störenden Stellen anzulegen. In der Ausführungsplanung sollten Flächen zur Herstellung des Fahrradweges beachtet werden.

Im weiteren Verlauf der Strecke sei an der ehemaligen Gärtnerei die bisher geplante Umlaufsperrung in die neuen Planungen aufzunehmen. Für den neuen Weg parallel zur Bahn zwischen dem Bahnwärterhäuschen hinter der Gärtnerei und dem Schrebergartenweg sei die Notwendigkeit einer Ertüchtigung des Schrebergartenweges zu prüfen. Auch solle der Weg, wie der bisherige Bahnübergang, das Gelände für die geplante Bebauung erschließen und nicht am Grundstück des Bahnwärterhäuschens enden, sondern erst am heutigen Bahnübergang.

Am Haltepunkt Brauerei sei die Leistungsfähigkeit der Regenwasserabführung über die vorhandene Bachdurchführung bis in die Zwönitz zu prüfen und gegebenenfalls eine direkte Einleitung in die Zwönitz herzustellen. Das sei auch schon vom Umweltamt der Stadt Chemnitz geprüft und für gut befunden worden.

An allen Bauwerken sei der Hochwasserschutz und die Hochwasserableitung zu beachten. Das betreffe besonders die vorhandenen Brücken, die bei Hochwasser in ihrer kompletten Breite für den Abfluss zur Verfügung stehen sollten.

Beim Lärmschutz sei zu beachten, dass sich die Diesellaggregate auf den Dächern der neuen Bahnen befänden. Es solle zu keiner nennenswerten Belastung durch die Anordnung kommen. Perspektivisch sollten Akkubahnen eventuell in Kombination mit einer teilweisen Elektrifizierung zum Einsatz kommen. Damit könnten die Emissionen auf Null gesenkt werden.

Um eine große Akzeptanz zu erreichen, sei es notwendig, die Anlagen gut nutzbar zu machen, insbesondere kurze fußläufige Verbindungen zu erhalten und zu ergänzen. Auch müssten genügend Parkplätze für Autos und Fahrräder zur Verfügung stehen. Alle Umsteigebeziehungen müss-

ten optimal von den Zeiten und Wegen gestaltet werden.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Nach Aussage der Anhörungsbehörde betreffen die weiteren Baumaßnahmen im Bereich des Bahnhofes Einsiedel nicht das vorliegende Bauvorhaben.

An den Knotenpunkten der Straßen Am Einsiedler Bahnhof und Wiesenufer mit der Einsiedler Hauptstraße werden im Rahmen der vorliegenden Planung keine Änderungen erfolgen. Für Personenkraftwagen ist weiterhin ein Zweirichtungsverkehr möglich. Die vorgesehene Einbahnstraßenregelung gilt nur für Lastkraftwagen und Busse.

Die Realisierung der P+R-Anlage hat sich infolge des fehlenden Baurechts eines neuen Einkaufsmarktes als nicht durchführbar erwiesen (vgl. Punkt A.5.4.18). Für die Planung und Errichtung der P+R-Anlage wäre dies jedoch eine notwendige Voraussetzung gewesen, da Teilflächen des Einkaufsmarktes für die Planung beansprucht werden sollten. Um weitere Interessenkonflikte auszuräumen und den Planungsverlauf für das vorliegende Verfahren nicht zu gefährden, hat die Vorhabensträgerin die Busverknüpfung auf die Straße "Am Einsiedler Bahnhof" verlegt und auf den Bau der P+R-Anlage verzichtet.

Der private Bahnübergang am km 10,884 wird geschlossen. Bestehende Anlagen werden zurückgebaut. Der Schrebergartenweg wird im Rahmen der Baumaßnahme ertüchtigt. Die Nutzung des Ersatzweges, welcher sich auf Bahngelände befindet, ist jedoch ausschließlich für den Eigentümer des Bahnwärterhauses vorgesehen.

Am Haltepunkt Einsiedel Brauerei wird lediglich die Revisionsgrube in den Bahnsteigneubau integriert. Am Rohrdurchlass sind keine baulichen Änderungen geplant. Das Fließgewässer wird somit von dem Bauvorhaben nicht berührt.

Bezüglich des Hochwasserschutzes wird auf die Entscheidung zur Stellungnahme der Landestalsperrenverwaltung verwiesen.

Bezüglich des Dieselantriebes wird auf die Entscheidung zur Stellungnahme der Grünen Liga verwiesen.

Die Hinweise zur Verbesserung der Akzeptanz wurden von der Vorhabensträgerin im Wesentlichen berücksichtigt.

#### **A.5.2.31 Stadt Lugau Obere Hauptstraße 26, 09385 Lugau, Schreiben vom 6. März 2017 (61.1)**

Grundsätzlich vertrete die Stadt Lugau den Standpunkt, dass der Schienenpersonennahverkehr mindestens in der jetzigen Größenordnung erhalten bleiben sollte. Weitere Stilllegungen seien unbedingt zu vermeiden. Obwohl oder gerade weil die Stadt Lugau seit Jahren vom Schienenpersonennahverkehr abgehängt ist, unterstütze man die Forderung der betroffenen Kommunen und vor allem der betroffenen Bürger zum Erhalt aller Eisenbahnstrecken im Erzgebirge, vor allem aber den Erhalt des Streckenabschnitts Thalheim - Zwönitz - Aue. Es sei auch nicht nachzuvollziehen, dass Strecken und Haltestellen aufwändig saniert werden um sie danach stillzulegen.

Die Stadt Lugau verweise auf die äußerst schlechte Anbindung des Raumes Chemnitz/Erzgebirge an das Schienen-Fernverkehrsnetzes. Aus den im Museum der Stadt Lugau vorliegenden Fahrplänen sei zu entnehmen, dass für die Verbindung Chemnitz - Leipzig heute ungefähr genauso viel

Fahrzeit benötigt werde wie vor 100 Jahren. Mit der Betreibung der Expresslinie RE 6 Chemnitz - Leipzig durch die Mitteldeutsche Regiobahn habe sich die Reisequalität nicht verbessert. Geringe Verspätungen durch die weitgehende Eingleisigkeit auf dieser Strecke würden dafür sorgen, dass Anschlusszüge des Fernverkehrs in Leipzig nicht erreicht werden.

**Entscheidung:** Der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Das künftige Betriebsprogramm unterstellt eine Verdichtung der Zugfolge zwischen Chemnitz Süd und Aue, was verbunden mit den geplanten Ausbaumaßnahmen, zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs führt.

Die zu planende Maßnahme zielt mit der Verbesserung des Fahrkomforts außerdem auf die Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im RegioNetz der "Erzgebirgsbahn" und die effektive Anbindung des Erzgebirges und des Siedlungsbandes "Zwönitztal" an das Oberzentrum Chemnitz.

Die weiteren Hinweise haben sich damit erledigt.

**A.5.2.32 Städtebund Silberberg, Geschäftsstelle/Büro  
Goethestraße 5, 08280 Aue,  
Schreiben vom 12. März 2018**

Künftige Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrkomforts und der Taktung und somit zur Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs sollten sich über die in Rede stehende 2. Stufe des Chemnitzer Modells auch auf den Streckenabschnitt Bahnhof Zwönitz bis Bahnhof Aue/Sachsen erstrecken.

Im Übrigen werde auf die Stellungnahme des Städtebundes "Silberberg" zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016-2020 vom 3. März 2016 verwiesen, deren Inhalt nach wie vor Gültigkeit besitze.

**Entscheidung:** Die Stellungnahme des Städtebundes "Silberberg" zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes liegt dem Eisenbahn-Bundesamt nicht vor.

Die diesbezüglichen Forderungen werden deshalb zurückgewiesen.

Das künftige Betriebsprogramm unterstellt eine Verdichtung der Zugfolge zwischen Chemnitz Süd und Aue, was verbunden mit den geplanten Ausbaumaßnahmen, zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs führt.

Die weiteren Hinweise haben sich damit erledigt.

**A.5.2.33 Vodafone GmbH  
Overbeckstraße 43, 01139 Dresden,  
Schreiben vom 6. Juli 2017 (1768/17)**

In dem angegebenen Bereich des Bahngeländes befände sich das Lichtwellenleiterkabel AA 8551302 der Vodafone GmbH. Diese Lichtwellenleiterkabel befänden sich im betreffenden Bereich in einem Trassenführungssystem der DB AG in Erdverlegung.

Die Trassierung der vorhandenen Kabel und Anlagen zum Zeitpunkt der Anfrage könne man dem der Stellungnahme beiliegenden Auszug aus dem Kabellageplan im Maßstab 1 : 1.000 entnehmen.

Die Eintragungen dienen der Orientierung und seien zur Maßentnahme nicht geeignet.

Laut der bislang vorliegenden Beschreibung des Vorhabens könnten Maßnahmen zur Sicherung der vorhandenen Vodafone-Anlagen bzw. zu Baufeldfreimachungen erforderlich werden. Die Planungen solcher Maßnahmen einschließlich der Feststellung von Art und Umfang der Anlagensicherung sowie die Realisierungen erfolgten ausschließlich durch die Vodafone GmbH.

Daher sei es erforderlich, die Maßnahmenträger rechtzeitig an der Erstellung der Ausführungsplannungen, insbesondere hinsichtlich der betroffenen Bereiche zu beteiligen.

Falls notwendige Veränderungen an den Kabelanlagen (Baufeldfreimachung/auch zeitweise Verlegung des Kabels/Sicherung der Kabelanlagen) der Vodafone GmbH erforderlich wären, seien diese bei der Vodafone GmbH, Abteilung Deutsche Bahn & Logistik, Ferdinand-Braun-Platz 1, 40549 Düsseldorf, mindestens 16 Wochen vorher zu beantragen (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

Vorsorglich weise man darauf hin, dass Umverlegungen bzw. Sicherungen von Vodafone-Anlagen ohne Mitwirkung und Zustimmung durch Vodafone und Beauftragung der erforderlichen Vodafone-Mitwirkungsleistungen unzulässig seien. Eventuelle Beschädigungen, Beeinträchtigungen und Überbauungen an Vodafone-Anlagen und die Folgekosten, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Hinweise ergäben, würden dem Verursacher bzw. Veranlasser der Arbeiten in Rechnung gestellt.

Man weise darauf hin, dass Veränderungen an den Telekommunikationsanlagen ohne Mitwirkung der Vodafone GmbH nicht statthaft seien. Sämtliche Schäden, die durch das Vorhaben entstünden, gingen zu Lasten der Ausführenden.

Man möchte darauf hinweisen, dass laut Dienstleistungsvertrag die Interessen der Vodafone GmbH auf Bahngelände und bei gemeinsamer Trassenführung mit Fernmeldeanlagen der DB AG mit dem 1. April 2002 durch die DB Kommunikationstechnik GmbH vertreten würden.

Die Stellungnahme (Kabellagepläne, Erlaubnisschein für Erdarbeiten) zur oben genannten Baumaßnahme für die Fernmeldekabelanlagen der Vodafone GmbH erfolge deshalb im Rahmen des obligatorischen Genehmigungsverfahrens bei der DB AG durch die DB Kommunikationstechnik GmbH, Region Ost, Chemnitzer Straße 48, 01187 Dresden. Man gehe davon aus, dass der Genehmigungsverlauf bereits angestoßen sei.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung oder Haftung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.34 Vodafone Kabel Deutschland GmbH  
Südwestpark 15, 90449 Nürnberg,  
Schreiben vom 7. April 2017**

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, deren Lage auf den Bestandsplänen dargestellt sei. Man weise darauf hin, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürften. Sollte eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötige man mindestens drei Monate vor Baubeginn den Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Man weise ebenfalls darauf hin, dass gegebenenfalls die durch den Ersatz oder



die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten seien.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.35 Zweckverband Fernwasser Südsachsen  
Theresenstraße 13, 09111 Chemnitz,  
Schreiben vom 21. März 2017 und 13. Februar 2018 (1-10-16-04-07 131/18)**

Die Eisenbahnstrecke 6645 zwischen dem Bahnhof Chemnitz und dem Bahnhof Thalheim werde mehrfach von versorgungstechnischen Anlagen der Fernwasserversorgung gequert.

Darüber hinaus ergäben sich auf dem Abschnitt zwischen Bahn-km 4,7 und 9,5 Betroffenheiten in unterschiedlicher Art und Umfang, welche als Konfliktpunkte unter Angabe der Kilometrierung und Bezeichnung der entsprechenden Planunterlage im Weiteren aufgelistet würden.

Konfliktpunkt 1 Bahn-km ca. 4,785 (Unterlage 3.5, 8.5)

Querung mit Trinkwasserfernleitung Nr. 2 DN 800 St im Schutzrohr DN 1000 St und Querung mit betriebseigenem Fernmeldekabel im Kabelschutzrohr.

2015 sei die Auswechslung des Medienrohres im Kreuzungsbereich mit der Bahnanlage sowie die Errichtung einer Messsäule des kathodischen Korrosionsschutzes einschließlich der Kontaktierung von Medien- und Schutzrohr mit Niederspannungskabeln am Ende des Schutzrohres erfolgt.

Aus der Unterlage 3.5 gehe hervor, dass im Querbereich mit den Anlagen der Fernwasserversorgung die Gradienten in Anlehnung an den Bestand neu gestaltet und Gleisanlagen erneuert würden (A1.3). Hinzu käme die Erneuerung der Gleisentwässerung (A3.3).

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand gehe man davon aus, dass die geplanten Maßnahmen weitestgehend auf der Grundlage des bestehenden Bahnkörpers erfolgten und Tiefbautätigkeiten, die negativen Einfluss auf die querenden versorgungstechnischen Anlagen hätten, in diesem Trassenabschnitt nicht zu erwarten seien.

Verbindliche Angaben zur Verlegetiefe des Fernmeldekabels lägen leider nicht vor. Gegenüber der Rohrleitung werde jedoch von geringeren Überdeckungshöhen ausgegangen.

Würden in Leitungs-/Kabelnähe Tiefbauarbeiten notwendig, so sei vor der Festlegung von konkreten Sicherungsmaßnahmen die Ausführung einer Suchschachtung zur Feststellung der Verlegetiefe des Kabels erforderlich.

Im Zuge der Bautätigkeiten sei dafür Sorge zu tragen, dass Gefährdungen der Anlage sicher ausgeschlossen würden und gegebenenfalls Sicherungsmaßnahmen vorgesehen würden, die frühzeitig mit dem Leitungseigentümer abzustimmen seien.

In der Unterlage 4 sei für die Sicherung der Anlagen des Zweckverbandes, insbesondere des Fernmeldekabels, eine zusätzliche Position aufzunehmen. Die entsprechende lfd. Nr. des Bauwerksverzeichnisses sei in die Unterlage 8.5 zu übernehmen.

Die Schutzrohroberkanten (DN 1000 St) entnehme man bitte beigefügtem Lageplanauszug.

Standorte für Drainageschächte der Gleisentwässerung seien unter Einhaltung eines seitlichen

Mindestabstandes von 5,0 m zu den Anlagen der Fernwasserversorgung anzuordnen.

In der Gegenstellungnahme der Vorhabensträgerin erwarte man konkrete Aussagen zu geplanten Änderungen der Bahnanlage im Kreuzungsbereich mit zuvor genanntem Leitungs- und Kabelbestand des Zweckverbandes.

Auf die unmittelbare Parallellage eines weiteren Fernmeldekabels der eins energie in Sachsen GmbH & Co. KG im gemeinsamen Schutzrohr mit dem Zweckverband werde hingewiesen.

Konfliktpunkt 2 Bahn-km 6,482 (Unterlage 3.10, 8.10)

Querung mit Trinkwasserfernleitung Nr. 1 im Bahndurchlass mit zwei Rohrleitungen DN 600 St/Stb und DN 400 GG, 4 Fernmeldekabeln, von denen 2 Kabel stillgelegt seien und weiteren zwei stillgelegten Rohrleitungen DN 40 vom Pumpwerk Altchemnitz zum Rohrleitungsbauwerk Gornauer Straße; außerhalb des Bahndurchlasses quere darüber hinaus ein betriebseigenes Niederspannungskabel den Bahnkörper:

Für den Konfliktpunkt 2 seien keine Maßnahmen der Vorhabensträgerin in der Unterlage 3.10 ausgewiesen, sodass davon ausgegangen werde, dass die Anlagen des Zweckverbandes in diesem Bereich vom geplanten Streckenausbau nicht berührt würden.

Auch in diesem Punkt werde eine Bestätigung bzw. Klarstellung in der Erwiderung der Vorhabensträgerin erwartet.

Konfliktpunkt 3 Bahn-km 6,847 (Unterlage 3.11, 8.11)

Unmittelbare Randlage der Trinkwasserfernleitung Nr. 7 DN 700 GG vom Wasserwerk Einsiedel nach Chemnitz Reichenhain entlang der nördlichen Gleisentwässerung:

Geplant sei hier die Verdämmung eines bestehenden Bahndurchlasses.

In o. g. Unterlagen sei diese Rohrleitung doppelt dargestellt. Auf der Grundlage der am 5. August 2015 an die iproplan Planungsgesellschaft mbH übergebenen digitalen Planauszüge seien diese Angaben zu aktualisieren.

Gefährdungen für die Trinkwasserfernleitung, die im Zusammenhang mit der Verdämmung des Durchlasses entstehen könnten, müssten sicher ausgeschlossen werden.

Auf das Vorhandensein von unterirdischen Schachtmauern werde an dieser Stelle hingewiesen. In unmittelbarer Leitungsnähe sei der Tiefbau sorgfältig in Handschachtung auszuführen.

Aufgrund des verwendeten Rohrmaterials, des Alters der Rohrleitung und nicht längskraftschlüssigen Rohrverbindungen solle auf eine Freilegung der Rohrleitung, auch kleiner Abschnitte insbesondere in Muffenbereichen, verzichtet werden.

In der Gegenstellungnahme der Vorhabensträgerin erbitte man insbesondere Aussagen zu Umfang und Lage erforderlicher Tiefbaubereiche, um Gefährdungen für die Rohrleitung besser einschätzen und erforderliche Sicherungsmaßnahmen festlegen zu können. Wünschenswert wäre die Realisierung der Verdämmung ohne nennenswerten Tiefbau in Leitungsnähe.

Konfliktpunkt 4 Bahn-km 7,78 (Unterlage 3.12, 8.12)

Die Betroffenheit des Anlagenbestandes der Fernwasserversorgung liege hier im Zufahrtsbereich der ausgewiesenen Fläche für die Baustelleneinrichtung im Flurstück 76/1 der Gemarkung Erfenschlag.

Die Trinkwasserfernleitung Nr. 7 DN 700 GG verlaufe im Straßenrandbereich der Erfenschlager Straße.

Unmittelbar angrenzend an die ausgewiesene Zufahrtsfläche für den geplanten Lagerplatz/die Baustelleneinrichtung befinde sich auf der Leitung ein Be- und Entlüftungsventilschacht, welcher in der Örtlichkeit durch einen runden Schachtdeckel erkennbar sei.

Es sei dafür Sorge zu tragen, dass eine Überfahung des Schachtes mit Baufahrzeugen sicher ausgeschlossen werde und der lichte Abstand von 2,0 m zwischen Schachtaußenkante und Zufahrtsbegrenzung, wie in den Unterlagen 3.12 und 8.12 dargestellt, eingehalten werde.

Bisher unbefestigte Bereiche der Zufahrt seien zur Vermeidung von unzulässigen Lasteinträgen in den Rohrscheitel für die erforderliche Nutzungsdauer entsprechend zu verstärken.

In der Unterlage 4 sei unter B 8 Medien die Sicherung der Trinkwasserfernleitung für den Zweckverband zu ergänzen.

Mit der 1. Planänderung erfolge die Ausweisung einer zusätzlichen Baustelleneinrichtungsfläche (B7.1) als Zufahrt für die Brückenbauwerkssanierung. Im Bereich des Abzweiges von der Erfenschlager Straße in den Weg parallel zur Zwönitz (Flurstück 77/1) befinde sich ein größeres unterirdisches Schachtbauwerk der im Rand der Erfenschlager Straße längs verlegten Trinkwasserfernleitung DN 700 GG. Eine Überfahung dieses mit Gewölbedecken ausgeführten Schachtes mit Baustellenfahrzeugen sei äußerst bedenklich und gefährde die Sicherheit der alternativlosen Trinkwasserversorgung für große Teile der Stadt Chemnitz. In Verantwortung für eine sichere Trinkwasserversorgung müsse der Zweckverband diese Zufahrt zum Brückenbauwerk ablehnen. In der Stellungnahme vom 21. März 2017 sei zudem aufgefordert worden, die Abfahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche B7.1 dahingehend zu verschieben, dass zu dem im Fußweg befindlichen Be- und Entlüftungsventilschacht ein seitlicher Mindestabstand von 2,0 m eingehalten werde. Eine Sichtung der Fläche in der Örtlichkeit zeige, dass die Fläche (Flurstück 76/1) gegenwärtig bereits über eine westlich des besagten Schachtes verlaufende Zufahrt erreicht werde. Die Anordnung der Zufahrt zur B7.1 sei in den Unterlagen 3, 5 und 8 entsprechend zu ändern.

Konfliktpunkt 5 Bahn-km 8,52 - 8,57 (Unterlage 3.14, 8.14)

Dem geplanten Überbau der Trinkwasserfernleitung Nr. 7 DN 700 GG mit einem zusätzlichen Außenbahnsteig (C5.1) sowie der ausgewiesenen Lagerfläche (C7.1) als Teilfläche des Flurstücks 77/1 der Gemarkung Erfenschlag stimme der Zweckverband nicht zu.

Zur Sicherung des Bestandes, des Betriebes und der Instandhaltung für eine dieser überregional bedeutsamen Trinkwasserleitung, insbesondere für die untere Versorgungszone der Stadt Chemnitz, müsse die Rohrleitungstrasse freigehalten werden von baulichen Anlagen und Lagerungen jeglicher Art, um Behinderungen und Einschränkungen bei einer Schadensbehebung zu vermeiden.

Ebenso seien Geländeänderungen durch Erhöhung bzw. Verringerung des bisherigen Geländeneiveaus nur in konkreter Abstimmung mit dem Leitungseigentümer zulässig.

Die Einordnung der Lagerfläche C7.1 (beidseitig der Bahnstrecke) und die erforderlichen Flächen für den Außenbahnsteig einschließlich dessen Baubereich (C5.1) seien dahingehend zu verändern, dass ein seitlicher Mindestabstand von beidseitig 3,0 m für eine ungehinderte Rohrschadensbeseitigung zu jeder Zeit zur Verfügung stehe.

Für die Randbereiche des Bahnkörpers seien unter Beibehaltung der gegenwärtigen Überdeckungshöhe im Trassenbereich leichte Befestigungsformen zu wählen.

Auf das Vorhandensein einer abgebrochenen Schachanlage und einer Streckenarmatur, deren Zugänglichkeit durchgehend gewährleistet sein müsse, werde hingewiesen.

In den Unterlagen 3.14 und 8.14 sei die Fernwasserleitung DN 700 GG in zwei voneinander abweichenden Trassenverläufen dargestellt, in der Unterlage 4, Seite 24, sei diese Rohrleitung unter C8.2.1 als Regenwasserleitung des Zweckverbandes und unter C8.3.1 als Trinkwasserleitung der Inet aufgeführt.

Die Lage der Trinkwasserfernleitung, wie unter C8.2.1 dargestellt, werde hiermit bestätigt.

Die zweite Leitung sei in der Unterlage 8.14, wie auch in der Unterlage 4, Seite 24, zu entfernen. Im Bauwerksverzeichnis seien Sicherungsmaßnahmen für die Trinkwasserfernleitung und der ZV Fernwasser Südsachsen als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger unter der verbleibenden aktuellen laufenden Nr. einzutragen.

Zusätzlich zur Erwidern der Vorhabensträgerin seien die korrigierten Planunterlagen einschließlich der Seite 24 aus Unterlage 4 dem Zweckverband zur nochmaligen Stellungnahme vorzulegen.

Mit der Verschiebung des Außenbahnsteigs (C5.1) und dem Entfall der Baustelleneinrichtungsflächen (C7.1) beidseitig der Gleisanlage reduziere sich die Betroffenheit der Anlagen des Zweckverbandes auf die Sicherung der Trinkwasserfernleitung DN 700 GG. Im Bauwerksverzeichnis seien entgegen den Ausführungen der Stellungnahme vom 21. März 2017 die Nr. C 8.2.1 und C 8.3.1 gestrichen worden. Gefordert gewesen sei die Aktualisierung der Nr. C8.2.1 mit Sicherungsmaßnahmen der Anlagen für den Zweckverband Fernwasser Südsachsen als Eigentümer und Unterhaltungspflichtigen. Im Kabel- und Leitungsplan, Unterlage 8.14, sei die Trinkwasserfernleitung mit dieser Nummer zu kennzeichnen.

Konfliktpunkt 6 Bahn-km 9,0 (Unterlage 3.15, 8.15)

Querung des Bahngeländes mit der Trinkwasserfernleitung Nr. 7 DN 700 GG und Näherung im Zusammenhang mit dem Abbruch des Haltepunktes "Einsiedel Gymnasium":

Für diesen Rohrleitungsabschnitt lägen leider keine verbindlichen Angaben zur genauen Lage der Leitung vor.

Suchschachtungsergebnisse und oberirdisch sichtbare Funktionseinrichtungen gäben zwar punktuell Auskunft über die Leitungsführung, jedoch für die Bewertung der Betroffenheit in Vorbereitung des Bahnsteigrückbaus fehlten Angaben zu tatsächlichen Abständen zwischen der Rohrachse und dem geplanten Tiefbaubereich an diesem Konfliktpunkt. In der Unterlage 3.15 wie auch in der Unterlage 8.15 seien daher zwei voneinander abweichende Trassenführungen zwischen dem Be- und Entlüftungsventilschacht (HP 1), dem abgebrochenen Schachtbauwerk an der Tiefpunktentleerung (TP 2/ HP 2/SA) und der Suchschachtung angegeben.

Rechtzeitig vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen müsse durch Herstellung einer Suchschachtung am östlichen Rand des Bahnsteiges die genaue Leitungslage und Verlegetiefe der Trinkwasserfernleitung erkundet werden. Erforderliche Sicherungsmaßnahmen seien von den vorgefundenen Ergebnissen abzuleiten.

In der Unterlage 4 müsse die querende, sich nähernde Leitung des Zweckverbandes mit der Not-

wendigkeit von Sicherungsmaßnahmen als zusätzliche Position ergänzt werden. Parallel dazu sei diese zusätzliche Position (Ifd. Nr. entsprechend Bauwerksverzeichnis) in die Unterlage 8.15 zu übertragen.

Auch zu diesem Konfliktpunkt werde um eine Bestätigung durch die Vorhabensträgerin gebeten.

Konfliktpunkt 7 Bau-km 9,34 (Unterlage 3.16, 8.16)

Die Trinkwasserfernleitung Nr. 7 DN 700 GG verlaufe durch die ausgewiesene Baustelleneinrichtungsfläche (D7.1). Diese Fläche sei dahingehend zu ändern, dass sie ausgehend von der Leitungsachse 3,0 m in nördlicher Richtung für Instandhaltungszwecke zu jeder Zeit uneingeschränkt zur Verfügung stünde.

Fazit

Zu allen hier angesprochenen Punkten erwarte der Zweckverband eine Gegenstellungnahme der Vorhabensträgerin in Verbindung mit Unterlagen zu vorgenommenen Anpassungen in der Genehmigungsplanung.

Die Unterlagen der Ausführungsplanung seien dem Zweckverband auszugsweise für eine abschließende Prüfung und zur Vereinbarung konkreter Sicherungsmaßnahmen zur Kenntnis zu geben.

Rechtzeitig (14 Tage) vor Ausführung der Bautätigkeiten habe das beauftragte Unternehmen durch Beantragung einer Schachterlaubnis beim Leitungseigentümer den Beginn der Arbeiten anzuzeigen. Diese Forderung gelte auch für Maßnahmen der Bauvorbereitung bzw. Baufeldfreimachung.

**Entscheidung:** Die Erwiderng der Vorhabensträgerin ist dem Zweckverband mit der Einladung zum Erörterungstermin zugegangen.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) die Sicherung der Trinkwasserfernleitung für den Zweckverband zu ergänzen (vgl. Punkt A.4.2).

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, die Zufahrt zur Baustelle, Konfliktpunkt 4, im Rahmen der Ausführungsplanung zu optimieren.

Im Rahmen der 1. Planänderung wurde der Bahnsteig so verschoben, dass keine Überbauung der Trinkwasserfernleitung erfolgt. Der Abstand des Bahnsteiges wurde so gewählt, dass Sicherungsmaßnahmen an der Trinkwasserfernleitung aus Sicht der Vorhabensträgerin nicht notwendig werden.

Bei Herstellung des bestehenden Bahnsteiges wurde die Leitung, Konfliktpunkt 6, nicht berührt, sodass die Vorhabensträgerin davon ausgeht, dass auch keine Beeinträchtigungen durch Rückbaumaßnahmen eintreten werden.

Die genannte Baustelleneinrichtungsfläche, Konfliktpunkt 7, wurde im Rahmen der 1. Planänderung entsprechend angepasst.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

**A.5.2.36 Zweckverband Kommunale Wasserver-/Abwasserentsorgung Mittleres Erzgebirgsvorland  
Käthe-Kollwitz-Straße 6, 09661 Hainichen,  
Schreiben vom 6. März 2017 und 14. Februar 2018 (an-ab)**

Der Zweckverband sei nur Aufgabenträger für die Abwasserentsorgung in Dittersdorf. Die Bahn-

strecke quere eine Abwasserdruckleitung von Dittersdorf nach Einsiedel. Diese Leitung liege im Schutzrohr 1,8 m unter dem Bahngleis (Lageplan 1) und sei beim geplanten Ausbau zu beachten. Zu den vorgesehenen geringfügigen Höhenänderungen bestünden keine Einwände.

Gemäß der vorliegenden Planung sei vorgesehen, das Oberflächenwasser von der Bahnhofstraße und Parkflächen am Bahnhof Dittersdorf dem Regenwasserkanal (Einleitstelle EI 1) zuzuführen. Da dieser Kanal den ermittelten Regenwasseranfall nicht aufnehmen kann, hat die Einleitung direkt in die Zwönitz zu erfolgen.

Am Bahn-km 12,912 werde die Bahnüberführung über die Zwönitz erneuert. Dabei würden auch die Widerlagerwände bis an die Fundamente von der Straßenbrücke der S 232 heran neu errichtet. Gemäß beiliegendem Bestandsplan (Lageplan 2) liege oberstrom der Straßenbrücke die im Bohrspülverfahren vor dem Neubau der Straßenbrücke neu verlegte Abwasserdruckleitung mit Strom- und Steuerkabel. Diese seien bei der Baudurchführung zu beachten und gegebenenfalls zu sichern.

Vor Baubeginn erfolge durch den Meisterbereich Abwasser eine örtliche Einweisung zwecks Markierung der Leitung und Kabel (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme).

**Entscheidung:** Nach Aussage der Vorhabensträgerin sei die Einleitmenge reduziert worden, so dass die Einleitstelle EI 1 entfallen könne.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

#### **A.5.2.37 Zweckverband Wasserwerke Westerzgebirge Am Wasserwerk 14, 08340 Schwarzenberg, Schreiben vom 8. und 12. Februar 2018 (WR fl-rö und T/hei)**

Bereich Abwasser

Wie aus den beiliegenden Bestandsplanauszügen ersichtlich, befänden sich in keinem der geplanten Bauabschnitte des Bahngeländes öffentliche Abwasseranlagen des Zweckverbandes Wasserwerke Westerzgebirge (ZWW). Jedoch seien, wie den beiliegenden Plänen zu entnehmen, angrenzend der Baubereiche "Bahnhof Burkhardtsdorf", "Bahnhof Meinersdorf" und "Bahnübergang südlich des Bahnhofes Thalheim" Abwassersammler des ZWW vorhanden.

Angaben zu Deckel- und Sohlhöhen sowie den Haltungen für den Bauabschnitt "Bahnhof Zwönitz" bitte man, eventuell im Zuge eines Vor-Ort-Termins, direkt mit dem Meisterbereich abzuklären (weitere Kontaktdaten in der Originalstellungnahme), da entsprechende Unterlagen dem Verfasser der Stellungnahme nicht vorliegen würden.

Private Grundstücksentwässerungen und Straßeneinläufe seien in den Bestandsplänen des ZWW nicht bzw. nur teilweise hinterlegt, könnten in Teilbereichen jedoch vorhanden sein. Daher sei jedem vorgefundenen Entwässerungssystem (Abwasserrohr oder Steindeckerschleuse) eine Funktion zuzuordnen.

Könnten vorgefundene Abwasserleitungen nicht zugeordnet werden, sollte eine örtliche Einweisung mit dem zuständigen Mitarbeiter des Meisterbereiches Thalheim vereinbart werden.

Bei Parallelführung oder Kreuzung seien die Abstände entsprechend den einschlägigen DIN-Vorschriften einzuhalten. Eine Überlagerung oder Überbauung der Abwasseranlage werde nicht gestattet.

Vor dem Verfüllen einer freigelegten Abwasseranlage sei unbedingt mit dem Meisterbereich Thalheim eine Abnahme zu vereinbaren. Die Abnahme sei zu protokollieren. Werde die öffentliche Abwasseranlage infolge der Bauarbeiten zerstört, gelte das Verursacherprinzip, das heiße, fachgerechte Wiederherstellung auf eigene Kosten.

Die geplante Baumaßnahme sei so einzuordnen, dass keine Änderungen an der öffentlichen Abwasseranlage notwendig würden. Sollten dennoch Änderungen an der öffentlichen Abwasseranlage unumgänglich werden, würden die Kosten zu Lasten des Verursachers gehen. In diesem Zusammenhang bitte man, etwaige Umverlegungen rechtzeitig schriftlich beim ZWW zu beantragen.

Seitens des ZWW seien im Plangebiet in absehbarer Zeit keine Neu- oder Umverlegungen bzw. Reparaturmaßnahmen vorgesehen. Man bitte jedoch um eine Baubeginnanzeige bis spätestens vier Wochen vor Baubeginn und um Stellungnahme, ob und in welchem Umfang Abwasseranlagen des ZWW durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen würden.

Man weise in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass unabhängig dieser Stellungnahme der Bauausführende eine Schachtgenehmigung beim ZWW einzuholen habe. Ein entsprechender Antrag liege dem Schreiben bei.

Die Planunterlagen könnten von der tatsächlichen Lage der Leitungen abweichen. In Zweifelsfällen seien Probeschachtungen von Hand vorzunehmen. Für Abweichungen des Leitungsverlaufes von den Planunterlagen werde nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit gehaftet.

Bereich Trinkwasser

Man möchte darauf hinweisen, dass man im Zuge des Ausbaus des Bahnüberganges der Hartensteiner Straße in Zwönitz (P2.1) die Stilllegung der die Bahnlinie kreuzenden Versorgungsleitung DN 200 GG (P8.3.1) plane. Die hierzu erforderlichen Arbeiten fänden außerhalb der Gleisanlage statt. Es werde eine Koordinierung mit den Arbeiten zum Umbau des Bahnüberganges angestrebt. Man stimme der vorgelegten Planung zu.

**Entscheidung:** Über zivilrechtliche Fragen, wie Kostenteilung und Haftung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die weiteren Hinweise sind zu beachten (vgl. Punkt A.4.10).

### **A.5.3 Einwendungen der Betroffenen**

Die nachfolgend aufgeführten, fristgemäß erhobenen Einwendungen haben sich weder im Erörterungstermin, noch durch die anschließenden Verhandlungen erledigt. Aus Gründen des Datenschutzes werden personenbezogene Daten und der Sachverhalt anonymisiert.

#### **A.5.3.1 Einwender 1**

Gegen die derzeitige Planung lege man Widerspruch ein, da man eine Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeit zur Werkstatthalle sehe (siehe Lageplan mit Kennzeichnung Werkstatzufahrt).

Die gewidmete Straße nutze man als einzig mögliche Zufahrt zur Firma, welche man vor allem für die Kundschaft dringend und stets benötige. Die Kunden kämen nacheinander in unterschiedlichen Abständen, z. B. in viertelstündigem Turnus. Da man an den Kundenfahrzeugen arbeite und sie auf der Hebebühne anheben müsse, sei eine Verlagerung seitens des Einwenders nicht möglich.

Diese Straße werde derzeit von sechs weiteren Mietparteien in diesem Gewerbeobjekt genutzt,

welche ebenfalls mit Personenkraftwagen bzw. Lastkraftwagen dahin fahren müssten. Außerdem sei sie Zufahrtsstraße zu weiteren Häusern.

Sollte es in der Bauphase nötig sein, die Straße mehr als ein paar Minuten zu sperren, müsse man darüber einige Tage vorher schriftlich informiert werden, um kurzfristig Umplanungen vorzunehmen. Wenn dies nicht erfolge, sehe man die Existenz der Werkstatt stark bedroht.

Als Zweites lege er Wert darauf, dass die asphaltierte Straße nach Bauabschluss wieder so hergerichtet werde, wie vorher. Dies betreffe auch die Naturstein-Stützmauer, die bereits mehrfach von Baustellen-Lastkraftwagen der von der Deutschen Bahn beauftragten Firmen touchiert worden sei. Er bitte um Prüfung der gegebenen Platzverhältnisse vor Ort.

Er bitte um Prüfung der Möglichkeit, den Großteil des Abrisses/Abfahrt der Materialien direkt auf dem Bahngrundstück vorzunehmen, indem dieses zur B 95 hin geöffnet werde.

Ebenfalls einverstanden wäre er mit einer Umleitung der Zufahrt über das Bahngelände während der Baumaßnahmen, sodass die Zufahrt zur Halle des Einwenders und zu der nebenliegenden Einfahrt auf dem Grundstück gewährleistet sei.

Außerdem erbitte er die Überprüfung des Lärmschutzes im Bestand und die Einhaltung der 16. BImSchV. Da sich das Grundstück im Beschleunigungsbereich befinde und der Generator wie beschrieben auf dem Dach des Zugwagens eingebaut sei (entspreche genau der Fensterhöhe des Einwenders), befürchte er hier ebenfalls Überschreitungen.

**Entscheidung:** Die Einwendungen haben sich erledigt.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin sei vorgesehen, dass alle Arbeiten vom Gelände der Ladestraße aus erfolgen. Zeitweise Sperrungen der Zufahrtsstraße sind dennoch unvermeidlich. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass diese mit den betroffenen Anliegern rechtzeitig abgestimmt werden. Auf die Auflagen unter Punkt A.4.2 wird verwiesen.

Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wird die Stützmauer nur im Bereich der bestehenden Eisenbahnüberführung zurückgebaut. Der Bereich entlang der Grundstücksgrenze des Einwenders bleibt bestehen. Eine Baustelleneinrichtungsfläche ist auf dem Bahngrundstück eingeordnet und Bestandteil der 1. Planänderung. Die vom Einwender vorgeschlagene Öffnung zur B 95 ist ebenso wie eine Umleitung über Bahngelände nicht realisierbar, aber auch nicht erforderlich.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren für die Straße und die Sandsteinmauer durchzuführen. Bezüglich des Lärmschutzes wird auf das Schallgutachten (Planunterlage 15.1) verwiesen. Im Bereich des Einwenders gibt es keinen erheblichen baulichen Eingriff (vgl. Punkt B.4.10.2). Ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht daher nicht.

### **A.5.3.2 Einwender 2**

Warum der Verlauf der Straßenbahn nicht vom Bernsbachplatz direkt zur Reichenhainer Straße erfolge, vermag man nicht zu beurteilen, gegebenenfalls seien die beiden Unterführungen aus lichter Weite und Höhe die Ursache.

Aber die Trasse am Campus enden zu lassen und nicht bis zum Sportforum zu führen, ließe erahnen, dass man etwas gegen das Areal Sportforum habe. Der Sport brauche in allen Disziplinen Nachwuchs und das Forum habe die Fläche dazu. Die Kinder würden mit der Bahn zur Sportschule und ihren Disziplinen fahren können.



Da sei man am Bogen, ca. 150 m vom Campus zum Freigelände Wendeschleife zur neu gebauten Fraunhoferstraße gelegen. Eine Straße in bester Qualität mit Parktaschen, Fußwegen, wie man es sich nur wünschen könne, gegebenenfalls als Zubringer zum Südring.

Die große Bautafel gebe Auskunft, dass mit der Schleife, den Haltestellen, beidseitigen Straßen, ein riesiger Aufwand betrieben werde, um von dort über etwa 20 m Höhenunterschied tiefer einmal die Eisenbahngleise unter Bewältigung von Erdmassen zu erreichen.

Wer mal an der Wendeschleife, Haltestellen sind auch da, in die Straßenbahn ein- oder aussteige und ob das wirtschaftlich sei, würde den Einwender schon interessieren. Wer komme außer den Straßenbahnfahrern dorthin?

Den Ausführenden ein großes Lob und wenn im Frühjahr die gepflanzten Bäume ausschlagen würden, sei das Ganze eine gelungene Sache. Aber für wen? Wer käme außer den Fahrern dorthin?

Gehe man richtig in der Annahme, dass eine ähnliche Frequentierung zur Zentralhaltestelle vorgesehen sei?

Das Chemnitzer Modell, um aus den umliegenden Kleinstädten in das Zentrum von Chemnitz und zurück zu gelangen, habe etwas für sich. So zum Beispiel von Chemnitz/Harthau nach Stollberg werde gut von den Bürgern angenommen.

Und da sei man bei der großen Frage: Was hätte man an Aufwand sparen können, wenn die neue Linie in Richtung Einsiedel über die Schleife Harthau in die Erfenschlager Straße gelegt worden wäre? Auf einer Ebene könnten die Gleise an die Eisenbahn am Bahnhof Erfenschlag angebunden werden.

Der Verkehrsknotenpunkt Harthau sei sowieso nicht wegzudenken, also wäre diese Variante ein echtes Tor zum Erzgebirge geworden.

Über die Kosten habe man keine Aussage, das stehe dem Einwender nicht zu. Aber es stehe fest, wenn man Vorhaben nicht selber bezahlen müsse, habe die Stadt Chemnitz einige Probleme.

**Entscheidung:** Die Einwendungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Ausbau des Chemnitzer Modells, Stufe 2, ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau. Wesentliche Ziele des Chemnitzer Modells sind die Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen ohne Zeitverlust.

Im Rahmen einer Vorplanung wurden verschiedene Varianten zur Trassierung und Lage der Verkehrsstationen untersucht. Die Vorzugsvariante der Vorplanung bildete die Grundlage für die vorliegende Planung.

Insbesondere durch die neuen Kreuzungsmöglichkeiten, die zusätzlichen Zugangsstellen und die verbesserten Bus-Bahn-Verknüpfungen führt das vorliegende Vorhaben im Ergebnis zu einer deutlichen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs.

### **A.5.3.3 Einwender 3**

Grundstücksinanspruchnahme:

Gemäß den ausgelegten Unterlagen sollen Teile des Grundstücks im Zuge der Ausbauarbeiten in

Anspruch genommen werden. Da auch der Zeitraum, also sowohl ab wann und für wie lange, nicht angegeben sei, müsse gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Einwand erhoben werden.

Der Zugang durch das Tor an der Hauptstraße sei der einzig mögliche Zugang zum Grundstück und werde damit täglich von den Zugangsberechtigten zu Fuß oder mit Kraftfahrzeugen genutzt. Dazu kämen mehrmals in der Woche Warenanlieferung/Warenumschlag (meist gesackte, palettierte Ware) zu einer Handelsfirma auf dem Grundstück.

Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2018 würden im Wohnhaus und im Nebengebäude des betreffenden Grundstücks umfangreiche Baumaßnahmen stattfinden. Der Hof wäre dabei regelmäßig mit Absetzcontainern belegt.

Einem Verkauf von Teilen des Grundstücks wird widersprochen.

Hochwasserschutz Eisenbahnbrücke I:

In den Unterlagen fänden sich keine Aussagen über die Verbesserung des Hochwasserschutzes an der Eisenbahnbrücke, die sich unmittelbar nordöstlich des Grundstücks befindet. Zur Erläuterung: Zwischen dem am hiesigen Flussrand stehenden Pfeiler der Brücke und der in den letzten Jahren von der Flussmeisterei errichteten neuen Mauer bzw. der Gebäudewand des Grundstücks Seilerstraße 3 befindet sich ein Stück Altmauer, welches der Deutschen Bahn gehöre. Dieses Stück sei auf einer Länge von ca. drei Meter 25 cm niedriger als die neue Mauer bzw. der Pfeiler. Im Hochwasserfall strömten dort ungehindert die Wassermassen darüber, die bei gleichmäßiger Höhe mit dem Pfeiler später oder im Idealfall gar nicht übergetreten wären. Diese Problematik wäre mehrfach durch den Einsiedler Ortschaftsratsrat angesprochen und an die Erzgebirgsbahn/Deutsche Bahn herangetragen worden.

In der Anlage der Einwendung übermittle man einige Fotos, die den Sachverhalt visuell unterstützen und auch die Gefahr im Hochwasserfall erkennen ließen. Diese Fotos wären seinerzeit ebenfalls durch den Ortschaftsratsvorsitzenden zuständigkeitshalber an die Erzgebirgsbahn übermittelt worden. Hier sei eine Erhöhung der Altmauer dringend nötig, jedoch würden diesbezüglich keine Aussagen innerhalb des Verfahrens getroffen.

Hochwasserschutz Eisenbahnbrücke II:

Sachverhalt wie vor. Jedoch müsse man anmerken, dass das vorstehend als Altmauer deklarierte Stück erst im Zuge der Erneuerung der "Oberförsterbrücke" (Straßenbrücke neben der Eisenbahnbrücke) Anfang der 1990er Jahre eingesetzt worden sei. Davor wäre der Fluss noch hinter dem jetzigen "Strandpfeiler" geflossen, da sich hinter diesem noch ein weiterer Pfeiler befindet, der - genau wie das Areal dazwischen - mittlerweile völlig verlandet sei. Früher sei also der Fluss an dieser Stelle wesentlich breiter gewesen.

Heute wirke sich die Enge im Hochwasserfall negativ aus. So oder so: Wäre die Altmauer höher, bliebe der Fluss länger in seinem Bett, wäre die Mauer weg, hätte der Fluss mehr Breite. Der Bahndamm als solches wirke auch als Damm, da sich bei Hochwasser das Wasser dort stau und nirgendwo ein Durchlass respektive Schleuse sei, die das Wasser in den Fluss oder die Kanalisation zurück-/um-/durchleite.

Hochwasserschutz Bahndamm:

Im Zuge des Umbaus des Bahnübergangs Einsiedler Hauptstraße werde seitens des Bauherrn

keine Möglichkeit geschaffen, mit Durchlässen oder ähnlich Geeignetem, Hochwasser schneller ab- bzw. durchzuführen. Im Hochwasserfall stauet sich das Wasser am Bahndamm, da keine Möglichkeit bestünde, dass dieses ungehindert weiterfließen könne. Mithin sei durch das Bauwerk für die Anlieger südlich davon ein wesentlich höherer Hochwasserscheitel in Kauf zu nehmen. Gerade im Zuge der Veränderung des Bahnübergangs und damit der Einsiedler Hauptstraße ebenda sei es für den Bauherrn mit geringem Aufwand möglich, einen Durchlass zu schaffen, um das Wasser abfließen zu lassen. Diese Möglichkeit, um Sachschäden, die durch das Bauwerk des Bauherrn entstünden, zu minimieren, werde durch selbigen nicht genutzt.

**Entscheidung:** Die Einwendung zur Grundstücksinanspruchnahme hat sich im Ergebnis des Erörterungstermins erledigt. Es ist kein Erwerb, sondern lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme des Flurstücks erforderlich. Der Zeitraum für die vorübergehende Inanspruchnahme richtet sich nach dem Bauablauf und wird rechtzeitig mit dem Einwender koordiniert. Die Vorhabensträgerin hat ebenso zugesichert, dass notwendige Einschränkungen der Zufahrt frühzeitig abgestimmt werden. Auf die Auflagen unter Punkt A.4.2 wird verwiesen.

Auch die Einwendung zum Hochwasserschutz Eisenbahnbrücke I hat sich im Ergebnis des Erörterungstermins erledigt. Es ist im Rahmen der 1. Planänderung eine entsprechende Erhöhung der Altmauer vorgesehen.

Die Einwendungen zum Hochwasserschutz Eisenbahnbrücke II und Bahndamm werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des vorliegenden Bauvorhabens erfolgen an den Bestandsanlagen der Bahn in diesem Bereich keine Änderungen. Deshalb können auch keine Folgemaßnahmen bezüglich der Verbesserung des Hochwasserschutzes abgeleitet werden. Für Maßnahmen am Gewässer ist die Landestalsperrenverwaltung verantwortlich. Außerdem ist die "Oberförsterbrücke" eine Straßenbrücke im Zuge der Altenhainer Allee und fällt somit nicht in die Zuständigkeit der Vorhabensträgerin.

#### **A.5.3.4 Einwender 4**

Er erhebe Einspruch, das Grundstück in die Planungen einzubeziehen, da das Bauvorhaben die laufende Geschäftstätigkeit maßgeblich beeinflusse, wenn nicht sogar zeitweise zum Erliegen bringen werde.

Beide Flurstücke würden als Parkflächen für die Mitarbeiter, Kunden und Firmenfahrzeuge benötigt. Auf dem einen Flurstück befände sich außerdem eine vollbiologische Kleinkläranlage sowie eine Abstellfläche. Des Weiteren weise er darauf hin, dass während der gesamten Bautätigkeiten die Hofeinfahrt ganztägig für Lastkraftwagen passierbar sein müsse, um den täglichen Lieferverkehr zu gewährleisten. Auch rückwärtsfahrende Sattelaufleger müssten bis zum Strommast die Hauptstraße nutzen können.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Gemäß der 1. Planänderung werden die Flurstücke des Einwenders nicht mehr für Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch genommen. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass notwendige Einschränkungen im Bereich der Hofeinfahrt rechtzeitig abgestimmt werden. Auf die Auflagen unter Punkt A.4.2 wird verwiesen.

### A.5.3.5 Einwender 5

Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass eine Verbreiterung der Straße im Bereich Bahnübergang geplant sei. Man bitte um Klärung der Unklarheiten bezüglich der Flurstücksgrenzen, der Grundstücksausfahrt und des dazugehörigen Gebäudes. Man bitte ebenfalls um Überprüfung des querliegenden Durchlasses am Bahnkörper.

Zu klären sei insbesondere, wo künftig die Grundstücksgrenze verlaufen werde und wie die vorhandene Einfahrt gestaltet werden solle. Der vorhandene Weidezaun sollte nach Möglichkeit nicht zurückgebaut bzw. verändert werden. Des Weiteren sei die im Grunderwerbsplan eingezeichnete Baustelleneinrichtungsfläche unpassend gelegen und sollte an eine andere Stelle verlegt werden. Auch der Bachlauf am Ende des Flurstücks sollte in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt und unterhalten werden, da dieser derzeit stark zugewachsen sei.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin wird die Flurstücksgrenze nicht verändert. Zwar kann die Grundstücksausfahrt im Bereich des Bahnübergangs während der Baumaßnahme kurzzeitig nicht nutzbar sein, die Vorhabensträgerin hat aber zugesichert, dass hierzu rechtzeitig eine Abstimmung mit dem Einwender erfolgen wird. Das Gebäude und dessen Ausfahrt sind nicht betroffen.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin muss der Weidezaun während der Baumaßnahme zurückgebaut werden und wird in bestehender Lage wiederhergestellt. Die Baustelleneinrichtungsfläche ist auf dem Flurstück des Einwenders erforderlich und kann in ihrer genauen Lage mit dem Einwender abgestimmt werden.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin sind am benannten Durchlass selbst keine Maßnahmen im Rahmen des vorliegenden Vorhabens vorgesehen. Der Bahngraben (Bachlauf) wird im Teilabschnitt entlang des Flurstücks 403 beräumt.

### A.5.3.6 Einwender 6

Der Einwender würde durch das Vorhaben in seinen Rechten beeinträchtigt. Das Bauvorhaben verletze in erheblichem Maß das Recht des Einwenders am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nach Art. 14 GG.

Im Einzelnen sei er wie folgt betroffen:

Der Einwender habe mit Schreiben vom 18. Juni 2015 einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nach dem BauGB für die Realisierung eines allgemeinen Wohngebietes gestellt. Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Chemnitz sei der Bereich überwiegend als Wohnbaufläche dargestellt. Die Umgebung sei maßgeblich durch typische Wohnnutzung geprägt. Die Bahntrasse Chemnitz - Aue tangiere das Plangebiet westlich. Auf einer Fläche von etwa 22.000 m<sup>2</sup> sollen 26 Einfamilienhäuser entstehen. Das Baugebiet werde verkehrstechnisch erschlossen. Die Zufahrt zu allen Grundstücken werde über eine ringförmige Umfahrungsstraße gesichert. Im Bereich dieser Ringstraße würden alle relevanten Medien sowie Trinkwasser, Strom, Gas und Telekommunikation verlegt werden und für jedes Grundstück ein eigener Hausanschluss errichtet werden. Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Chemnitz habe in seiner Sitzung vom 23. Februar 2016 den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB aufgestellt.

Nicht im Baugebiet, aber angrenzend an dieses und die Bahntrasse, befänden sich zwei weitere Flurstücke. Diese Flurstücke würden als Gartengrundstücke genutzt. Die Erschließung der Flurstücke erfolge aus westlicher Richtung mittels eines Bahnübergangs. Der Bahnübergang sei mit einer "Bedarfsschranke" gesichert. Die Vorhabensträgerin sehe in ihrer Planung die Schließung des Bedarfsbahnüberganges für Kfz-Verkehr und den Neubau einer Schutzplanke vor. Der Bahnübergang solle aus Kostengründen durch eine alternative Zufahrt ersetzt werden. Diese rein aus Kostengründen erfolgende Erschließung würde mitten durch das Gebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes verlaufen und mache die dortige Planung in wesentlichen Teilen unmöglich.

Der Einwender wende sich gegen die Schließung des Bahnübergangs einerseits und die beabsichtigte Erschließung der zwei weiteren Flurstücke andererseits. Diese Maßnahmen seien schon nicht zur Verwirklichung des Bauvorhabens Chemnitzer Modell Stufe 2 erforderlich. Das Bauvorhaben könne auch bei Beibehaltung des bisherigen Bahnübergangs realisiert werden. Bloße Kostengesichtspunkte würden nicht den geplanten Eingriff in die grundrechtlich geschützte Rechtsposition des Einwenders rechtfertigen. Darüber hinaus stehe der bereits zeitlich zuvor gefasste Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan unter dem Gesichtspunkt des Prioritätsgrundsatzes der Planung des gegenständlichen Bauvorhabens entgegen.

Darüber hinaus seien rein tatsächlich einfachere Lösungen zur Erschließung der zwei weiteren Flurstücke unter Einbeziehung der geplanten Ringstraße im Baugebiet denkbar. Bereits aus diesem Grunde sei die im gegenständlichen Vorhaben beabsichtigte Zuwegung nicht verhältnismäßig und könne im Rahmen der Abwägung keinen Bestand haben.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Gemäß der 1. Planänderung ist eine Inanspruchnahme der Flurstücke nicht mehr vorgesehen. Die künftige Erschließung der zwei weiteren Flurstücke erfolgt über einen bahnparallelen Weg auf bahneigenen Flächen. Aus der Schließung des Bahnübergangs entstehen dem Einwender mithin keine Nachteile.

#### **A.5.3.7 Einwender 7**

Die südliche Grundstücksgrenze zwischen Gleiskörper und dem Flurstück des Einwenders bilde eine Stützwand, die zur Instandsetzung/Sanierung vorgesehen sei. Die zu sanierende Stützwandlänge könne durch das Auffüllen des in dem Bereich befindlichen Grabens erheblich verringert werden. In der Folge dessen könnten Sanierungskosten reduziert werden, die nutzbare Fläche des Flurstückes des Einwenders vergrößert und zukünftige Pflegearbeiten erleichtert werden.

Der Nutzung des Flurstücks als Baustelleneinrichtungsfläche könne nur zustimmt werden, wenn vor Beginn der Nutzung eine separate Pachtvereinbarung geschlossen würde.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss eines Pachtvertrages zugesagt.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Sanierungsarbeiten sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Nach Aussage der Vorhabensträgerin ist diese auch nicht bereit, den vorhandenen Graben aufzufüllen.

#### **A.5.3.8 Einwender 8**

Der Einwender sei gegen die geplante Zuwegung zum zukünftigen Bahnübergang am Haltepunkt

Einsiedel Brauerei. Im Rahmen des geplanten dauerhaften Grunderwerbs schlage er vor, den verrohrten Eibenberger Bach in den Fußweg zu integrieren. Diese Umverlegung könne mit der geplanten Offenlegung des Eibenberger Baches auf der Sportplatzseite kombiniert werden.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des vorliegenden Bauvorhabens ist eine Verlegung des verrohrten Eibenberger Baches unter den neuen Fußweg nicht vorgesehen. Dies stellt auch keine notwendige Folgemaßnahme des verfahrensgegenständlichen Vorhabens dar.

#### **A.5.3.9 Einwander 9**

Der Vorhabensträger möge bitte die aktuell noch missverständliche Bezeichnung, der in der Planung als "Thalheim Nord" bezeichneten Station, an die realen Ortsverhältnisse anpassen. Diese Bezeichnung suggeriere eine örtliche Lage im nördlichen Thalheimer Stadtgebiet, wie etwa am Bahnübergang des Verbindungsweges zwischen der Wiesenstraße und der Parkstraße. Tatsächlich befände sich ihre Position nur wenige Meter südöstlich des Thalheimer Stadtzentrums. Der Standort zeichne sich hingegen besonders durch seine zentrale Position im Ort aus. Zur Vermeidung einer Irreführung der Reisenden solle der Name des Haltepunktes unbedingt optimiert werden. Es würden sich dafür die unterschiedlichsten, treffenderen Möglichkeiten anbieten - beispielsweise "Thalheim Zentrum", "Thalheim Mitte" oder eventuell auch "Thalheim Salzstraße". Um den Zugang zum Bahnsteig gerade auch vom nördlichen Stadtgebiet aus besser zu ermöglichen, biete es sich an, einen Fußweg entlang des Gleises, zur Straße Am Plan anzulegen. Der Vorhabensträger möge bitte versuchen, diese Verbindung im Sinne der Reisenden unter allen Umständen mit herzustellen.

Der Vorhabensträger möge bitte eine richtigere Bezeichnung für die geplante Station "Chemnitz Kurt-Franke-Straße" finden. Da sich der Haltepunkt "Chemnitz-Einsiedel Gymnasium" wirklich direkt an der Kurt-Franke-Straße befindet, würde die vorgesehene Titulierung eines anderen Haltepunktes mit diesem Namen definitiv zu Unklarheiten führen. Die Straße, welche am Streckenkilometer 8,55 die Gleise kreuzt - heiße entgegen der Darstellung in der Planung - nicht Kurt-Franke-Straße, sondern Erfenschlager Straße. Der Straßename wechsele erst an der Stadtteilgrenze von Erfenschlag nach Einsiedel. Eine mögliche, treffende Variante für die Benennung der Verkehrsstation sei zum Beispiel "Chemnitz-Erfenschlag Ost".

Ob dann der Halt am Kilometer 9,4 als "Chemnitz-Einsiedel Gymnasium" oder als "Chemnitz-Einsiedel Kurt-Franke-Straße" vorgesehen sei, sei nicht relevant, da am dortigen Standort beides zutreffend wäre.

Der Vorhabensträger möge in Betracht ziehen, den "Anschluss Rohrwerk" weiterhin am Gleisnetz zu belassen. Das ununterbrochene Gleis führe derzeit bis direkt an die Reichenhainer Straße. Bei Veranstaltungen im Sportforum, für die Schüler im Internat und für die Schüler der beiden Sportschulen könne der Eisenbahnanschluss von großem Nutzen sein. Die Anlage einer Bahnstation wäre dort bereits für die Wettkämpfe im Zuge der Leipziger Olympiabewerbung 2012 vorgesehen gewesen. Der durch die vorgesehenen Baumaßnahmen am Haltepunkt "Chemnitz-Einsiedel Brauerei" freiwerdende Holzbahnsteig könne am Streckenende der bestehenden Rohrwerkbahn - westlich der Reichenhainer Straße - aufgestellt werden. Durch den direkten Zugang von dieser Straße aus seien der Schulsportkomplex und das Sportforum günstig über die Straßenüberführung erreichbar. Falls erforderlich, könne auch die - 400 Meter weiter westlich gelegene und in der oben

genannten Bewerbung vorgesehene - Fußgängerbrücke in Höhe der Tribünenstraße nachträglich noch errichtet werden.

Da das Sportforum in nächster Zeit durch umfangreiche Investitionen seitens der Stadt Chemnitz deutlich aufgewertet werde, empfehle es sich, den noch vorhandenen Gleisanschluss nicht aufzulassen. Stattdessen wäre die zugehörige Anschlussweiche zu erhalten oder zu erneuern. Nur so könne eine angemessene Erschließung - auch für Großveranstaltungen - gewährleistet werden.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Der Haltepunkt Thalheim Nord wird in Thalheim (Erzgeb.) Mitte umbenannt. Der Haltepunkt Kurt-Franke-Straße wird in Chemnitz-Erfenschlag Ost umbenannt. Der Haltepunkt Chemnitz-Erfenschlag wird in Chemnitz-Erfenschlag Mitte umbenannt. Diese Umbenennungen sind Bestandteil der 1. Planänderung.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Für einen zusätzlichen Fußweg entlang des Gleises zur Straße Am Plan ergibt sich keine Veranlassung, da die bestehenden Wegeverbindungen bereits ausreichen.

Aufgrund der Kündigung des Anschlusses Rohrwerk besteht für dessen weitere Nutzung kein Bedarf mehr. Die vom Einwender vorgeschlagene Erschließung des Sportforums über den vorgenannten Gleisanschluss ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens und auch nicht Gegenstand des Nahverkehrsplanes der Stadt Chemnitz. Der vom Einwender benannte Holzbahnsteig ist bereits seit zwei Jahren zurückgebaut und steht mithin nicht mehr zur Verfügung.

#### **A.5.3.10 Einwender 10**

Die Bahnstrecke Chemnitz - Aue werde durch die Topografie keine Schnellstrecke werden, aber durch straßenbahnartigen Betrieb könne sie den Nahverkehr bereichern.

Der Streckenabschnitt Aue - Zwönitz solle auch in das Chemnitzer Modell aufgenommen werden. Durch drei weitere Bedarfsbahnhöfe an Streckenabschnitten, die ansonsten nicht ausreichend am Personennahverkehr angeschlossen seien, könnten weitere Kunden gewonnen werden. Bedarfsbahnhöfe könnten entstehen in Zwönitz/Ortsteil Lenkersdorf an der Brücke Dittersdorfer Weg, in Lößnitz/Ortsteil Dittersdorf am Grünhainer Weg und in Lößnitz/Ortsteil Dreihansen an der Dreihansener Straße.

Der Streckenabschnitt Bereich Lößnitz - Zwönitz wäre früher ebenfalls als sächsische Semmeringbahn bezeichnet worden. Diese Bezeichnung dürfe jetzt nur die Windbergbahn führen. Der Bahnstreckenabschnitt Lößnitz - Zwönitz solle jetzt als Erzgebirgische Serpentinbahn bezeichnet werden. Durch Aufstellen von werbewirksamen Schildern, der Namensgebung und -nennung in den Fahrplänen, könne er attraktives Tourismusziel werden.

Am Zuweg zum neuen Bahnsteig am Bahnhof Zwönitz seien Parkbuchten für Autos vorzusehen. Behinderte Menschen müssten in Ruhe in ihr Auto einsteigen können. Es seien Fahrradständer zum Anschließen vorzusehen.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Am Bahnhof Zwönitz wird der neue Bahnsteig barrierefrei erreichbar sein, ebenso wird eine Fahrradabstellanlage vorgesehen. Entsprechende Parkplätze sind bereits vorhanden.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Einrichtung von weiteren Bedarfsbahnhöfen sowie die touristische Vermarktung sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Ein Anspruch des Einwenders auf Umsetzung entsprechender Forderungen besteht mangels Betroffenheit in eigenen Rechten nicht.

#### **A.5.3.11 Einwender 11**

Durch eine in ca. 5 m von der Grundstücksgrenze aufgestellte Pfeiftablet ergebe sich schon jetzt eine äußerst unangenehme und vielleicht auch gesundheitsgefährdende Situation. Immerhin würde man in regelmäßigen Abständen aus kürzester Entfernung direkt von Fahrzeugen beschallt.

Aus diesem Grund erhebe man Einwand gegen einen weiteren Ausbau der Bahnstrecke Chemnitz - Aue und fordere Lärmschutzmaßnahmen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Gemäß EBO sind an nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen bei mangelhaften Sichtverhältnissen Pfeiftableten aufzustellen. An der genannten Stelle werden sich aus dem vorliegenden Vorhaben keine Änderungen ergeben. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zugesichert, den Standort der Pfeiftablet zu überprüfen.

#### **A.5.3.12 Einwender 12**

Das Grundstück des Einwenders sei insofern betroffen vom Verfahren, als dass er selbst angeregt habe, auf diesem Grundstück eine Fläche von ca. 0,4 Hektar als Ausgleichsfläche zu nutzen und zur Anpflanzung von Obstbäumen zu verwenden. Dies sehe so auch die Planung vor, die dem Einwender Mitte März dieses Jahres bei einem Vor-Ort-Termin bestätigt worden sei.

Telefonisch wurde dem Einwender jedoch von verschiedenen Stellen mitgeteilt, die Planungen würden vorsehen, eine Fläche von rund 5.800 m<sup>2</sup> zu nutzen. Dies sei nicht möglich.

Er sei mit der Nutzung des Grundstückes des Einwenders zur Anlage einer Streuobstwiese auf einer Fläche von ca. 4.000 m<sup>2</sup> einverstanden, widerspreche aber vorsorglich der Nutzung über diese Größenordnung hinaus.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Gemäß Maßnahmenblatt E2 (Planunterlage 12.1.1) ist eine Nutzung von 0,4 Hektar vorgesehen.

#### **A.5.3.13 Einwender 13**

Durch dieses Bauvorhaben entstehe für das Haus und das Grundstück der Einwender eine Wertminderung. Soll es zu dieser Baumaßnahme kommen, fordere er eine Ausgleichszahlung. Es werde Einspruch gegen die Benutzung des Grundstückes während des Bauvorhabens erhoben. Sollte am Grundstück oder am Haus Schaden entstehen (Risse im Haus), so solle alles wieder in Ordnung gebracht werden (Hecke, Zaun, Wiese). Für die Immobilie werde die Grenze an Lärmschutz überschritten. Als Ausgleich würden sie einen Schallschutz (Schallschutzwände) fordern, da sonst die Lebensqualität und Gesundheit stark beeinträchtigt würde. Er fordere ein Nachtfahrverbot für laute Züge und Tempolimit. Er fordere den Bau der Gleisstrecke und der Brücke nach neuester Bautechnologie durchzuführen. Durch die Zunahme des Straßenverkehrs und durch die Baumaßnahme entstünden erhöhter Feinstaub und Lärmbeeinträchtigung durch Baufahrzeuge. Die Lärmbelastigung nachts stelle ein Gesundheitsrisiko für Herz-Kreislauf dar und fördere Schlafstörungen.



Es liege kein Gutachten für die Überprüfung von Altlasten vor; Altlasten des alten Gaswerkes (Sammelgrube und Grundwasser). Es zeichne sich eine Nutzungsbeeinträchtigung der Immobilie beim Bau der Strecke ab. Ob der zweigleisige Ausbau der Strecke überhaupt nötig wäre? Sei denn die Auslastung der Strecke überhaupt gesichert? Seien Gefahrguttransporte abgesichert? Gebe es ein Sicherheitskonzept bei Personen- und Güterverkehr? Bei Schadensereignissen bei Personen- und Güterverkehr und zur Gewährleistung für Anwohner zum Schutz bei Unfällen solle der Vorhabensträger Rettungswege vorsehen. Eine Risikoabschätzung, wie sie auch Gegenstand der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie sei, würde fehlen. Für die eventuelle Inanspruchnahme der Fläche müsse ein provisorischer Zaun gesetzt werden (Einbruchgefahr). Die erforderlichen Umweltmaßnahmen seien unbedingt einzuhalten. Durch den zweigleisigen Ausbau rücke die Strecke zu nah an die Grundstücksgrenze der Einwender. Sei der Hochwasserschutz berücksichtigt?

Da sich das Bahngelände direkt neben dem Grundstück des Einwenders befinde, befürchte er eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität durch die unmittelbar zu erwartende Erhöhung der Luftschadstoffe, der zusätzlich zu erwartenden Lärmemission und Geräuschentwicklung sowie der Erhöhung der Erschütterungen der Bahnstrecke und des direkten Umfeldes. Dies alles werde zu wesentlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen (Herz, Kreislauf, Stressfaktoren u. a.) führen.

Durch die angekündigte Baustelle und deren Laufzeit (1,5 Jahre) und die aus den Plänen ersichtliche vorübergehende Inanspruchnahme von 55 m<sup>2</sup> privater Grundstücksfläche über die komplette Grundstücksseite zum Bahngelände während der kompletten Bauzeit kämen große Belastungen auf die Einwender zu. Er würde gezwungen, für diese Maßnahme privates Gelände abzutreten. Das sei ein Eingriff in das Besitzrecht der Einwender. Der dadurch entstehende vorübergehende Besitzverlust und die Einschränkung der Lebensqualität am Grundstück der Einwender erfordere eine ausreichende Entschädigung, Schadensersatz und Wiederherstellung für entstehende Einbußen.

Grundsätzliche Einwände, z. B. Notwendigkeit und wirtschaftliche Zumutbarkeit:

Wirtschaftliche Nachteile entstünden durch die Wertminderung der Immobilie der Einwender. Die lärmbedingte Wertminderung der Immobilie, die ständig erhöhten Erschütterungen der Immobilie durch die Bauarbeiten, den zweigleisigen Ausbau und Betrieb der Bahnstrecke sowie den Neubau der Brücke über die Olbernhauer Straße, eine Verschmutzung der Immobilie durch höhere Luftschadstoffe, eine erhöhte Verkehrsbelastung und Verkehrszunahme der Immobilie und Anwohner, eine Nutzungsbeeinträchtigung der Immobilie sowie der dadurch erhebliche Wertverlust der Immobilie erfordere einen ausreichenden Schutz und ausreichende Entschädigung sowie einen geldwerten Schadenersatz für alle zu erleidenden Einbußen und Schädigungen.

Die Planfeststellung enthalte für den unmittelbaren Bereich des Grundstückes der Einwender und des Nachbargrundstückes eine 1,0 m hohe Lärmschutzwand. An keiner Stelle der Planung seien deren Wirksamkeit, Funktionsweise und Wirkungen beschrieben und nachgewiesen. Eine optische Verschlechterung des Lebensumfeldes durch die Schallschutzwand werde auch befürchtet. Er erwarte einen Nachweis und Erläuterung zu der geplanten Schallschutzwand sowie einen Ausgleich für die Verschlechterung des Lebensumfeldes.

Ein Konzept für die notwendige diebstahlhemmende Abgrenzung der Baustelle und der zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen zum übrigen Grundstück sei vorzuweisen, um bewegliches Eigentum zur Nutzung des Gartens und Grundstückes sowie der Immobilie zu sichern und eine Fest-

legung darüber, wie entsprechende Schäden durch Diebstahl oder Beschädigung geregelt werden sollten.

Anstelle der Nutzung von großen Teilen des Grundstücks der Einwender solle geprüft und nachgewiesen werden, wie die brachliegenden Flächen hinter dem ehemaligen Selgrosmarkt mit anwohnerferner Zufahrt am Scontomarkt vorbei für die vorübergehende Inanspruchnahme als alternative Baustelleneinrichtungsf lächen und Baustellenzufahrt genutzt werden könnten.

Weitere Einwände dagegen, dass

1. kein Sicherheitskonzept vorliege, wie bei erhöhtem Personenverkehr bei Mischnutzung mit Güterverkehr die Sicherheit für Reisende und Anwohner gewährleistet werden solle. Eine Risikoabschätzung, wie sie auch Gegenstand der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie sei, würde fehlen.

2. das Planfeststellungsverfahren keine Untersuchung bei Benutzung durch Güterzüge und Gefahrguttransporte erkennen lasse. Er fordere die Offenlegung der tatsächlich geplanten Transportvarianten an dieser Strecke und lehne eine Nutzung durch Güterzüge und Gefahrguttransporte generell ab.

3. kein Rettungs- und Zugangskonzept für den Abschnitt zwischen der Übergangsstelle am Uni-campus und dem Haltepunkt Reichenhain vorliege, dass im Falle eines Unfalls greifen könne.

4. es keinen aktiven Lärmschutz an den Gebäuden für die Anwohner geben solle, obwohl sich die Zugfolge deutlich gegenüber der bisherigen erhöhen würde und obwohl durch den zweigleisigen Ausbau die Lärmquellen deutlich näher an die Grundstücksgrenzen rücken würden. Er befürchte negative Auswirkungen auf den Schlaf, die Erholung und die Gesundheit.

5. die Sicherheit der Brücke auch durch eine einfache Unterfahrsperre nicht gewährleistet sei, da sich in den ca. neun Jahren seit dem Einzug der Einwender mehrmals pro Monat Lastkraftwagen unter der Brücke festgefahren hätten, von denen nur die wenigsten Fälle polizeilich und damit auch schadenersatzpflichtig aufgenommen worden seien. Insbesondere fordere er eine Prüfung, wie ein generelles Fahrverbot für Lastkraftwagen auf der Straße unter der Brücke die Sicherheit dieser verbessern würde und gleichzeitig einen Ausgleich für den zunehmenden Lärm durch die intensivere Streckennutzung durch das Chemnitzer Modell schaffen werde.

6. offensichtlich keine Maßnahmen erkennbar seien, wie verhindert werden solle, dass ober- und unterirdisch Wasser aus der Zwönitz aus Richtung der Erfenschlager Straße/Zwönitzufer im und unter dem Gleisbettkörper in Richtung Stadt ströme. Insbesondere bei Hochwasser drücke es fingerdicke Strahlen Wasser durch die Steinmauer unter der Brücke auf den Gehweg und gefährde Brückenbauwerk und Bahntrasse sowie auch die an die Olbernhauer Straße angrenzenden Grundstücke.

7. keine Untersuchung von Altlasten und gefährlichen Stoffen aus den Sammelgruben und Flächen des ehemaligen Gaswerkes erkennbar seien. Durch starke Regenfälle seien die Sammelgruben schon mehrfach zum Überlaufen gebracht worden. Er fordere ein entsprechendes Gutachten zur Schadstoffbelastung des Baufeldes und die Überwachung während der Bauzeit und des entsorgten Erdmaterials.

Einwände in Bezug auf die Auswirkungen auf den Menschen:

Es seien eine Schädigung der Gesundheit und die Störung des Schlafs durch Schienenverkehrs-

lärm, aber auch durch erhöhte Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Erschütterungen sowie eine Belastung durch Baustellenverkehr, Baustellenbetrieb und Baubetrieb während des Ausbaus der Bahnstrecke zweigleisig und den angekündigten Brückenneubau zu erwarten. Ebenso eine Gesundheitsgefährdung sowohl während als auch nach der Beendigung der Baumaßnahme durch Luftschadstoffe, Geräuschentwicklung sowie die Erschütterungen durch die Bahnstrecke, insbesondere auch für die folgenden Generationen.

Der geplante erhöhte Fahrverkehr sei verbunden mit einer Erhöhung der Emissionen von Luftschadstoffen der Bahnstrecke und des direkten Umfeldes. Die Erhöhung der Fahrfrequenz führe zu einer Erhöhung von motorbedingten Emissionen (Dieselantrieb) wie Feinstaub und den nicht motorbedingten Emissionen wie Abrieb- und Aufwirbelungsprozessen.

Eine Änderung der Fahrpläne auf dem Abschnitt Chemnitz-Süd und Thalheim und die Änderung des Zugtyps von VT 642 auf Citylink seien mit zusätzlichen Lärmemissionen sowohl am Tag als auch nachts verbunden.

Mit dem abschnittswisen zweigleisigen Ausbau sei eine Erhöhung der Erschütterungen der Bahnstrecke und des direkten Umfeldes zu erwarten.

Die Einhaltung der gesetzlichen Anhaltswerte sei ohne einen Ansatz von Güterverkehr erfolgt. Die Planunterlagen würden aber auch eine optional zukünftig vorgesehene Nutzung der Bahnstrecke für Güterverkehr ausweisen. Er fordere eine Einbeziehung dieser Verkehrsart in die Berechnungen und eine Neuauswertung.

Durch den Bau eines weiteren Gleises werde der gesetzlich vorgeschriebene Abstand zur Grundstücksgrenze der Einwender nicht mehr eingehalten, auch dafür werde eine entsprechende Entschädigung und Schadensersatz gefordert. Er sehe in dieser Maßnahme auch eine mangelnde Planrechtfertigung mit dem Ausbau zur Zweigleisigkeit. Die derzeitige Auslastung des Streckennetzes und der vorbeifahrenden Züge sei nicht gegeben. Die Züge seien oft unterbesetzt und mangelhaft ausgelastet bis leer. Aus den Planunterlagen sei die Wirtschaftlichkeit der Zweigleisigkeit nicht erkennbar. Eine Kosten-Nutzen-Analyse fehle, die belegen würde, dass die zu erwartenden Nutzerzahlen und Beeinträchtigungen tatsächlich im Verhältnis zum Nutzen stünden. Er fordere den Nachweis für die Notwendigkeit des Ausbaues zur Zweigleisigkeit in diesem kleinen geplanten Bereich.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Gutachten zum Baulärm, die schalltechnische Untersuchung, das lufthygienische Gutachten und das Erschütterungsgutachten würden erhebliche Mängel in Bezug auf den Erschütterungs-, Gesundheits- und Eigentumsschutz während der Bauphase und danach für die Einwender als unmittelbare Anwohner aufweisen. Er fordere die Nachbesserung aller Konzepte.

Der Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht zu Feinstaubbelastungen durch Dieselfahrzeuge habe erneut gezeigt, wie gesundheitsschädlich Feinstaub sei und Fahrverbote von Dieselfahrzeugen dringend angeraten seien. Mit dieser höchstrichterlichen Entscheidung sei ein Prinzip des deutschen Luftqualitätsrechts bestätigt worden. Auf dieser Bahnstrecke komme es direkt vor der Haustür der Einwender zu einer erheblichen Erhöhung des Fahrverkehrs durch die geplanten Vorhaben wie Zweigleisigkeit, erhöhter Zugtakt und Wechsel des Zugtyps. Für die Einwender sei nicht erkennbar, dass gerade für den Bereich des Grundstückes der Einwender und des unmittelbaren Umfeldes die gesundheitlichen Auswirkungen ausreichend geprüft worden seien und wir-

kungsvolle Schutzmaßnahmen des Lebens und das der Nachfahren der Einwender vorgesehen seien. Es gebe ein Recht auf saubere Luft.

Es erfolge eine Störung der Lebensumstände der Einwender während der Bauphase, wegen unzureichendem Ruheschutz, überarbeitungsbedürftiger Lärmschutzgesetzgebung, Nichtbeachtung der Folgeschäden, fehlender Nachhaltigkeit der Planung, Nichtbeachtung europäischer Gesetzgebung und des Verdachts auf Verfahrensmängel.

Es seien zusätzliche Belastungen durch die Bauphase mit Tag- und Nacht-Lärmstress für Anwohner durch Signalhupen, Maschinenlärm und Baustellenverkehr zu erwarten. Mit einer weiteren Belastung durch Lärm- und Schadstoffe sei er nicht einverstanden.

Er erwarte, dass die in nur ca. drei Metern Entfernung von der geplanten Baustellenfläche bisher zur Erholung genutzte Grünfläche weiterhin mit den minimalst möglichen Einschränkungen weiter zu Erholungs- und Freizeit Zwecken genutzt werden könne. Das betreffe den Schutz vor Lärm, den Schutz vor Einsichtnahme in den Privatsphärenbereich, den Schutz vor Staub und den Schutz vor Abgasen und Schadstoffen von Baumaschinen. Widrigenfalls fordere er geldwerten Schadenersatz für die Nutzung externer Erholungsmöglichkeiten.

Der Nachweis auf Untersuchungen des alten Gleisbettes auf Altlasten des Eisenbahnverkehrs und insbesondere von Schadstoffen aus dem alten Gaswerk sei vorzulegen und der Nachweis sei zu erbringen, wie die Anwohner bei einer etwaigen Freisetzung von Schadstoffen während der Bauarbeiten geschützt werden könnten.

Er fordere eine Erneuerung der Brücke unter den Gesichtspunkten des maximalen Schallschutzes und der neuesten technischen und technologischen Erkenntnisse.

Er fordere den neuesten Stand der Technik an Gleisen und den Einbau der neuesten Schallschutztechnologien und die Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt sowie den neuesten Stand der Technik am rollenden Material zur weitestgehenden Verminderung der Lärm- und Staubbelastung. Dazu seien aus den Planunterlagen keine Maßnahmen erkennbar. Er fordere deren Umsetzung.

Für die Immobilie und das Grundstück der Einwender würden die gesetzlichen Grenzwerte an Lärmschutz nach Abschluss der Bauphase weiterhin deutlich überschritten. Das schränke wesentlich die Lebensqualität, die der Mieter, der zukünftigen Generationen (Gartennutzung, Sitzecken u. a.) ein. Er schlafe generell bei offenem Fenster, was sich zukünftig negativ auf die Schlafqualität der Einwender auswirken werde. Er habe ein Recht auf körperliche Unversehrtheit nach dem Grundgesetz und das werde mit diesen Planunterlagen nicht erfüllt. Er fordere Nachbesserungen der Planung.

Er fordere ein Fahrverbot in der Nacht und ein Tempolimit während des Tages und eine Ablehnung der Zweigleisigkeit im Wohnbereich der Einwender.

Einwände in Bezug auf die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und Biologie:

Des Weiteren sei eine Beeinträchtigung auf das Lokalklima durch die Flächenüberbauungen und den großen Verlust von Gehölzbeständen und Naturzerstörungen zu erwarten. Gerade im Umfeld der Einwender würden und werden im Zuge der Baumaßnahme große bewaldete Flächen gerodet und beseitigt.

Das Landschaftsbild verändere sich zu Ungunsten, es werde zerstört und zerschnitten. Ein unbeschwerter Genuss der Natur und deren Schönheit seien hier nicht mehr möglich.

Schutzwürdige Tier- und Pflanzenwelt werde beeinträchtigt, insbesondere der Vogelschutz werde außer Kraft gesetzt.

Das ökologisch bedeutsame Funktionsgefüge würde beeinträchtigt.

Für die geplanten Entwässerungsmaßnahmen fordere er einen Nachweis, wie die Ableitung des Wassers erfolgen solle und keine Grundwasserabsenkung im Grundstück der Einwender und in den angrenzenden Grundstücken erfolge. Des Weiteren fordere er den Nachweis, dass keine Beeinträchtigungen für die heimischen Tierarten, wie Salamander, Kröten erfolgen werde und wie dieser Lebensraum erhalten und geschützt werden solle.

Er fordere eine umfangreiche Aufforstung des unmittelbaren Umfeldes, eine Wiederherstellung mindestens des heutigen Zustandes des Grundstückes der Einwender, der Grundstücksgrenzen und des äußeren Erscheinungsbildes der Immobilie immer unter Beachtung der neuesten technischen, technologischen und umweltgeltenden Richtlinien.

Er fordere die Ausstattung der Fenster nach neuesten schallschutztechnischen Richtlinien mit einer entsprechenden Verglasung.

Er fordere ein Konzept für die Wiederherstellung der angrenzenden Lebensräume für die Flora und Fauna.

Der Ausbau der Strecke stelle auch eine massive Gefährdung für die freilaufenden Katzen der Nachbarn dar und schränke ihren Lebensraum erheblich ein. Das Gefährdungspotential erhöhe sich erheblich für sie durch die Baumaßnahme.

Die Nachweispflicht für einen gefahrlosen Anlagenbetrieb liege bei der Vorhabensträgerin, eine ordnungsgemäße Risikoermittlung und Risikobewertung sei öffentlich auszulegen. Diese fehle, so dass keine Stellungnahme dazu möglich sei.

Die geplante Maßnahme befürworte er prinzipiell, aber in wesentlichen Punkten sei eine Überarbeitung notwendig und gefordert.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin ist ein Eingriff in das Grundstück des Einwenders nicht mehr vorgesehen. Ein bauzeitlicher Ersatz der Einzäunung ist damit nicht mehr notwendig. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Im Rahmen der 1. Planänderung wurde eine Lärmschutzwand vorgesehen. Die Vorhabensträgerin hat bereits im Antrag auf Planfeststellung zugesagt, die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wertminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht. Entschädigung kommt nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG u. a. in Betracht, wenn aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen weitere Schutzvorkehrungen erforderlich, diese jedoch mit dem Vorhaben unvereinbar oder untunlich wären. Dies ist nicht der Fall. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird sich die Lärmbelastung aus dem Zugbetrieb verringern. Durch die Auflagen zum Immissionsschutz (vgl. Punkt A.4.4) sind unzumutbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen.

Über zivilrechtliche Fragen, wie Schadenshaftung, wird in der Planfeststellung nicht entschieden.

In der Planfeststellung werden die baulichen Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen genehmigt. Betriebliche Regelungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Den Forderungen eines Nachfahrverbotes für laute Züge und eines Tempolimits kann deshalb nicht gefolgt werden. Die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV kann bereits durch den vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutz auf das rechtlich zulässige Maß verringert werden. Im Einzelnen: Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung werden bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Der verbleibende Schutzfall in der Nacht (3. Obergeschoss in Nord-West-Richtung) wird mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.

Seitens der Vorhabensträgerin wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nicht zu beanstandender Weise untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden.

Wie bereits dargelegt, wurden die Auswirkungen des Vorhabens seitens der Vorhabensträgerin in nachvollziehbarer und plausibler Weise untersucht. Demnach besteht ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden. Auch eine Verschlechterung des Lebensumfeldes durch die 1 m hohe Lärmschutzwand ist aufgrund der geringen Höhe nicht zu befürchten.

Der Bereich der Bahnbrücke ist bereits jetzt für eine Zweigleisigkeit ausgelegt. Eine optische Verschlechterung des Lebensumfeldes durch eine lediglich 1 m hohe Lärmschutzwand ist nicht nachvollziehbar. Deren Wirksamkeit wurde im Schallschutzgutachten hinreichend erläutert.

Zu 1.: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen besitzt eine Sicherheitsgenehmigung, die diese Bestandteile beinhaltet. Ein Sicherheitskonzept liegt vor (vgl. Planunterlage 17).

Zu 2.: Der diskriminierungsfreie Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Eisenbahnstrecken des Bundes ist gemäß § 10 ERegG<sup>20</sup> vorgeschrieben. Verbindliche Aussagen zur zukünftigen Nutzung der Strecke sind nicht möglich. Deshalb kann die schalltechnische Untersuchung auch nur eine Verkehrsprognose enthalten. Für den Fall, dass eine Prognose in der Erwartung unzutreffend ist und nicht voraussehbare Wirkungen auftreten, besteht die Möglichkeit, einen Antrag auf Vorkehrungen, Errichtung und Unterhaltung von Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu stellen.

Zu 3.: Im Falle eines Unfalls greift das bestehende Notfallmanagement auf der Basis der Richtlinie 123 (Organisation und Managementsysteme - Notfallmanagement, Brandschutz).

Zu 4.: Als aktiver Schallschutz wird eine Lärmschutzwand errichtet.

Zu 5.: Durch die Errichtung der geplanten Höhenbegrenzung werden Schäden am Brückenbauwerk durch anfahrende Fahrzeuge vermieden. Zuständig für weitere verkehrsrechtliche Anordnungen

gen ist die Stadt Chemnitz.

Zu 6.: Mit der vorliegenden Baumaßnahme sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen. Zuständig für den Hochwasserschutz ist die Landestalsperrenverwaltung.

Zu 7.: Die Flächen des ehemaligen Gaswerkes werden durch das vorliegende Vorhaben nicht berührt. Die Sanierung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Ergänzend wird auf die Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz (Punkt A.4.7) hingewiesen.

Wie bereits dargelegt, wurden die Auswirkungen des Vorhabens seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des luft-hygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nicht zu beanstandender Weise untersucht. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Es wurde auch eine Baulärmuntersuchung durchgeführt und verschiedene Maßnahmen zur Minderung benannt. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden. Eine immissionsbedingte Gesundheitsgefährdung kann auf der Grundlage der Gutachten ausgeschlossen werden.

Das vorgeschriebene Lichtraumprofil wird eingehalten und ist ausweislich des Querprofils (Planunterlage 7.1.37) ausreichend weit von der Grundstücksgrenze entfernt. Im Hinblick auf die Planrechtfertigung wird auf Punkt B.4.1 verwiesen.

Die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und die biologische Vielfalt wurden im Artenschutzfachbeitrag, der FFH-Verträglichkeitsprüfung, der Umweltverträglichkeitsstudie und im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend berücksichtigt. Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet gemäß der Eingriffs- und Ausgleichbilanzierung entsprechende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird vollständig kompensiert.

Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der zuständigen Behörden verwiesen.

#### **A.5.3.14 Einwender 14**

Zunächst wolle man die Empörung zum Ausdruck bringen, dass man als Anwohner und Betroffene nicht direkt und sachgemäß über die geplanten Maßnahmen in Kenntnis gesetzt worden sei. Man sei gegen die geplanten Maßnahmen, die zu einer Lärmbelästigung schon beim Bau führen würden. Die derzeitige Auslastung der Züge würde an der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zweifeln lassen. Außerdem verlange man eine Offenlegung der geplanten Nutzung der Strecke, ob Güterzüge oder Gefahrguttransporte zu erwarten seien, spiele keine untergeordnete Rolle.

Man sei gegen den zweigleisigen Ausbau der Strecke, weil der damit verbundene Lärm die Gesundheit beeinträchtige, da zukünftig Tag und Nacht verkehrende Züge das Schlafen bei geöffnetem Fenster unmöglich machen würden. Mit einer gesundheitsgefährdenden Schlafstörung müsse gerechnet werden. Es sei ebenfalls unakzeptabel, dass ein nötiger Schallschutz mit der Begründung abgelehnt werde, dass dieser unwirtschaftlich sei. Den zu erwartenden Lärm und die steigende Feinstaubbelastung werde man nicht hinnehmen. Gegebenenfalls werde man Schmerzensgeld fordern.

Man lege Einspruch gegen die geplanten Baumaßnahmen ein, weil das eigene Grundstück und die Immobilie einen großen Wertverlust erleiden würden und fordere für den Fall, dass der Einspruch abgelehnt würde, eine Entschädigung in noch zu benennender Höhe. Der zu erwartende Mietausfall erfordere ebenfalls eine Entschädigung. Die Baufahrzeuge in unmittelbarer Nähe könnten zu

Schäden an der Immobilie führen und man müsse Schadensersatz fordern. Eine Nutzung des Grundstückes zu Erholung und Entspannung werde durch das Vorhaben unmöglich gemacht. Der geplante passive Lärmschutz sei nicht verständlich und man bitte um Aufklärung.

Durch den Bau eines weiteren Gleises verringere sich der Abstand zur Immobilie und man erwarte, dass genauestens geprüft werde, inwieweit die Schadstoffbelastung (Altlasten) im Boden durch das ehemalige Gaswerk freigelegt oder herübergespült werden könnte. Um erneute Hochwasserschäden zu verhindern, bitte man dies beim Bau zu beachten.

Man fordere ein Sicherheitskonzept für den Ausbau der Strecke, für Schadensereignisse sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr, welches Anwohner vor Gefahren bei Unfällen schütze. Die Abnahme und Freigabe sollte unbedingt durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Seitens der Vorhabensträgerin wurden am 18. und 20. Oktober 2016 öffentlich angekündigte Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Die Planunterlagen haben zudem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegen.

Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung vom 31. Juli 2012 hat einen wirtschaftlichen Betrieb der Strecke nachgewiesen. Der diskriminierungsfreie Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Eisenbahnstrecken des Bundes ist gemäß § 10 ERegG vorgeschrieben. Verbindliche Aussagen zur zukünftigen Nutzung der Strecke sind nicht möglich. Deshalb kann die schalltechnische Untersuchung auch nur eine Verkehrsprognose enthalten. Für den Fall, dass eine Prognose in der Erwartung unzutreffend ist und nicht voraussehbare Wirkungen auftreten, besteht die Möglichkeit, einen Antrag auf Vorkehrungen, Errichtung und Unterhaltung von Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu stellen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung werden bereits ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht eingehalten. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nicht zu beanstandender Weise untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Über zivilrechtliche Fragen, wie Haftung bzw. Schadenersatz, wird in der Planfeststellung nicht entschieden. Eine Gefährdung der Immobilie durch Baufahrzeuge ist nicht erkennbar.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wert- oder Mietminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht. Entschädigung kommt nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG u. a. in Betracht, wenn aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen weitere Schutzvorkehrungen erforderlich, diese jedoch mit dem Vorhaben unvereinbar oder untunlich wären. Dies ist nicht der Fall. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird sich die Lärmbelastung aus dem Zugbetrieb verringern. Durch die Auflagen zum Immissionsschutz (vgl. Punkt A.4.4) sind unzumutbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Etwaige Mietminderungen oder Vermietungser-



schwernisse sind in das private mietrechtliche Verhältnis und somit in das allgemeine unternehmerische Risiko der Vermieter gestellt.

Die Flächen des ehemaligen Gaswerkes werden durch das vorliegende Vorhaben nicht berührt. Die Sanierung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Ergänzend wird auf die Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz (Punkt A.4.7) hingewiesen.

Mit der vorliegenden Baumaßnahme sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen. Zuständig für den Hochwasserschutz ist die Landestalsperrenverwaltung.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen besitzt eine Sicherheitsgenehmigung. Ein Sicherheitskonzept liegt mithin vor.

#### **A.5.3.15 Einwender 15**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fehle gänzlich ein Konzept zum Lärm-, Feinstaub-, Erschütterungs-, Gesundheits- und Eigentumsschutz während der Bauarbeiten für die unmittelbaren Anwohner. Man fordere den Nachweis eines solchen Konzepts.

Insbesondere fordere man, dass

1. durch ein Konzept des aktiven Lärmschutzes während der Bauarbeiten gewährleistet werde, dass der im Mehrschichtsystem arbeitende Einwender zu allen Tages- und Nachtzeiten ausreichend Schlaf finden könne und er seiner verantwortungsvollen Tätigkeit in der Altenpflege uneingeschränkt im bisherigen Umfang ausführen könne. Widrigenfalls fordere man Schadenersatz für geldwerte Einbußen oder die Übernahme der Kosten der zeitweilig notwendigen externen Unterbringung.
2. die in nur ca. vier Metern Entfernung von der geplanten Fläche für die vorübergehende Inanspruchnahme liegende Terrasse weiterhin mit den minimalst möglichen Einschränkungen zu Erholungs- und Freizeitwecken genutzt werden könne. Das betreffe den Schutz vor Lärm, den Schutz vor Einsichtnahme in den Privatsphärenbereich, den Schutz vor Staub und den Schutz vor Abgasen von Baumaschinen. Widrigenfalls fordere man geldwerten Schadenersatz für die Nutzung externer Erholungsmöglichkeiten.
3. der Vermieter unabhängig von Punkt 2 für die zu erwartende und den Mietern zustehende Mietminderung in vollem Umfang entschädigt werde, damit das bestehende gute Verhältnis zueinander nicht beeinträchtigt werde.
4. der Vermieter dafür zu entschädigen sei, dass er für die überdachte straßeneinsichtferne Unterstellmöglichkeit für das Fahrrad der Einwender einen Ersatz schaffen müsse, da auch diese Fläche vom Vorhaben zeitweilig beansprucht werden würde.
5. ein Konzept für die notwendige diebstahlhemmende Abgrenzung der Baustelle und der zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen zum übrigen Grundstück vorzuweisen sei, damit bewegliches Eigentum zur Nutzung der Terrasse und des Grundstücks gesichert sei und eine Erklärung darüber, wie entsprechende Schäden durch Diebstahl oder Beschädigung geregelt werden würden.
6. der Nachweis auf Untersuchungen des alten Gleisbettes auf Altlasten des Eisenbahnverkehrs und insbesondere auf Eintrag von Schadstoffen aus dem alten Gaswerk vorzulegen und der Nachweis zu erbringen sei, wie die Anwohner bei einer etwaigen Freisetzung solcher während der Bauarbeiten geschützt werden würden.

7. anstelle der Nutzung von großen Teilen des Grundstücks brachliegende Flächen hinter dem ehemaligen Selgrosmarkt mit anwohnerferner Zufahrt am Scontomarkt vorbei für die vorübergehende Inanspruchnahme genutzt werden würden und als Alternative entsprechend zu prüfen seien.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erhebe man Einwand dagegen, dass

8. kein Sicherheitskonzept vorliege, wie bei erhöhtem Personenverkehr bei Mischnutzung mit Güterverkehr die Sicherheit für Reisende und Anwohner gewährleistet werden solle.

9. kein Rettungs- und Zugangskonzept für den Abschnitt zwischen der Übergangsstelle am Uni-campus und dem Haltepunkt Reichenhain vorliege, das im Falle eines Unfalls greifen könne.

10. es keinen aktiven Lärmschutz für die Anwohner gebe, obwohl sich die Zugfolge deutlich gegenüber der bisherigen erhöhen würde und obwohl durch den zweigleisigen Ausbau die Lärmquellen deutlich näher an die Grundstücksgrenzen rücken würden. Man befürchte negative Auswirkungen auf den Schlaf, die Erholung und die Gesundheit. Insbesondere bleibe das im Punkt 1 beschriebene Problem, wenn auch gegenüber der Bauphase in vermindertem Umfang, weiterhin bestehen.

11. die Sicherheit der Brücke auch durch eine einfache Unterfahrsperrung nicht gewährleistet sei, da sich in den ca. neun Jahren, seit man hier eingezogen wäre, mehrmals pro Monat Lastkraftwagen unter der Brücke festgefahren hätten, von denen nur die wenigsten Fälle polizeilich und damit auch schadenersatzpflichtig aufgenommen worden wären. Insbesondere fordere man eine Prüfung, wie ein generelles Fahrverbot für Lastkraftwagen auf der Straße unter der Brücke die Sicherheit dieser verbessern könne und gleichzeitig einen Ausgleich für den zunehmenden Lärm durch die intensivere Streckennutzung durch das Chemnitzer Modell schaffen würde.

12. offensichtlich keine Maßnahmen erkennbar seien, wie verhindert werden könne, dass ober- und unterirdisch Wasser aus der Zwönitz aus Richtung der Straße Zwönitzufer im und unter dem Gleisbettkörper in Richtung Stadt ströme. Insbesondere bei Hochwasser drücke es fingerdicke Strahlen Wasser durch die Steinmauer unter der Brücke auf den Gehweg und gefährde Brückenbauwerk und Bahntrasse sowie auch die an die Olbernhauer Straße angrenzenden Grundstücke.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Der Einwender ist zwischenzeitlich umgezogen und mithin von der Baumaßnahme nicht mehr betroffen. Im Übrigen wird auf die weitgehend inhaltsgleiche Einwendung 13 verwiesen.

#### **A.5.3.16 Einwender 16**

0.

Es sei festgestellt worden, dass vor Ort bereits Bauarbeiten im Bereich des Grundstückes des Einwenders stattfinden, obwohl das Planfeststellungsverfahren noch nicht beendet ist. Ein Planfeststellungsbeschluss liege noch nicht vor. Es dürfe davon ausgegangen werden, dass die Arbeiten im unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme, welche Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, stehen. Insofern seien auch die in Angriff genommenen Arbeiten vor Ort durchaus planrelevant.

Es werde gefordert, jegliche Beeinträchtigungen des Grundstückes und insbesondere auch jegliche Beeinträchtigungen des Zufahrtsbereiches zu unterlassen.

1.

Das Haus befände sich ca. vier bis sechs Meter vom Baufeld und den Gleisen entfernt. Durch die Maßnahme wäre das Recht auf Eigentum eingeschränkt. Es sei eine Fläche von ca. 287 m<sup>2</sup> des Eigentums für vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Man werde gezwungen, für diese Maßnahme dieses Gelände abzutreten. Dies sei ein Eingriff in das Besitzrecht und vermindere die Lebensqualität wesentlich. Deswegen lehne man eine Abtretung ab. Des Weiteren könne man aus diesem Grund auch die Miete im Grundstück nicht in erforderlicher Höhe erheben, weil auch die Mieter in erheblichem Maße erholungsmäßig, gesundheitlich, lärmmäßig, staubmäßig und wohnqualitätsmäßig erheblich beeinträchtigt seien und man fordere Entschädigung. Diese Maßnahme stelle eine Zunahme des Straßenverkehrs auf den Zuwegungen zu den Baustelleneinrichtungen mit den damit verbundenen Lärm- und Luftbelastungen (Feinstaub) dar. Des Weiteren erfolge eine lärmbedingte Wertminderung der Immobilie, eine Erschütterung der Immobilie durch die zu erwartenden Bauarbeiten und den Ausbau der Strecke in die Zweigleisigkeit sowie den Neubau der Brücke über die Olbernhauer Straße, eine Verschmutzung der Immobilie durch höhere Luftbelastung, eine Verkehrszunahme und erhöhte Verkehrsbelastung der Immobilie, eine Nutzungsbeeinträchtigung der Immobilie sowie dadurch ein erheblicher Wertverlust der Immobilie, die eine umfangreiche Entschädigung und vor allem Schutz erfordere.

Beeinträchtigung durch Bauplätze und Baustraßen:

Es würden durch das Baufeld zusätzlich Baulärm und Erschütterungen erzeugt, insbesondere nachts. Man fordere den Einsatz neuester schallarmer Bautechnologien und angemessene Entschädigung.

Durch den Bau eines weiteren Gleises werde der gesetzlich vorgeschriebene Abstand zur Grundstücksgrenze nicht mehr eingehalten, auch dafür werde entsprechende Entschädigung gefordert. Man sehe hier auch eine mangelnde Planrechtfertigung dieser Maßnahme mit dem Ausbau zur Zweigleisigkeit. Die derzeitige Auslastung des Streckennetzes und der vorbeifahrenden Züge sei nicht gegeben (Züge seien oft unbesetzt bzw. mangelhaft ausgelastet). Die Zweigleisigkeit sei mangelhaft geprüft worden. Man fordere die entsprechende Nachweise (Kosten-Nutzen-Analyse), die belegen würden, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen tatsächlich im Verhältnis zum Nutzen stünden.

Man fordere eine Erneuerung der Brücke unter den Gesichtspunkten des Schallschutzes und der neuesten Erkenntnisse.

Man fordere den neuesten Stand der Technik an Gleisen (Einbau neuester Schallschutztechnologien und Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt) und Zügen (neuester Stand der Technik am rollenden Material) zur weitestgehenden Verminderung der Lärmbelastung und den Nachweis, dass das auch tatsächlich umgesetzt werde.

Für den betroffenen Bereich seien überhaupt keine schallschutztechnischen Maßnahmen vorgesehen, außer passiver Schallschutz. Für das Wohlergehen der Einwender, deren Freizeit und die der Mieter fordere man weiterhin einen aktiven Schallschutz während und nach der Bauphase. Für den passiven Schallschutz fordere man die Darlegung, welche Maßnahmen dieser Art des Schallschutzes alles umfassen werde.

Für die Immobilie würden die gesetzlichen Grenzwerte an Lärmschutz nach Abschluss der Bauphase weiterhin deutlich überschritten sein. Da sich das wesentlich auf die Lebensqualität des

Einwenders und die der Mieter auswirke (Garten- und Terrassennutzung, Sitzecken, Pavillon, Schlafen bei offenem Fenster), fordere man den aktiven Lärmschutz an der Strecke zur Erreichung der gesetzlichen Werte. Der mögliche Mehraufwand dafür könne nicht gegen die Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner aufgerechnet werden (Recht auf körperliche Unversehrtheit gemäß Grundgesetz).

Man fordere ein Fahrverbot, mindestens jedoch ein Tempolimit für die Züge in der Nacht zur Minderung der Lärmbelastung.

Das Planfeststellungsverfahren lasse keine Untersuchung bei Benutzung durch Güterzüge und Gefahrentransporte erkennen. Man fordere eine Offenlegung der tatsächlich geplanten Transportvarianten an dieser Strecke.

Das Planfeststellungsverfahren lasse keine Untersuchung von Altlasten von gefährlichen Stoffen aus den ehemaligen Sammelgruben des ehemaligen Gaswerkes erkennen. Durch Regen würden diese Gruben mehrmalig zum Überlaufen gebracht. Man fordere entsprechende Gutachten zur Schadstoffbelastung des Baufeldes.

Des Weiteren fehle der Nachweis von geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen bzw. von Maßnahmen, wenn die Zwönitz im Gleisbett wieder in Richtung Olbernhauer Straße ströme bei Übertritt über die Ufer.

In der Unterlage fehle ein Sicherheitskonzept für diese Strecke für Schadensereignisse im Personen- und Güterverkehr zur Gewährleistung des Schutzes der Anwohner vor Gefahren bei Unfällen. Eine Risikoabschätzung, wie sie auch Gegenstand der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie sei.

Für die geplanten Entwässerungsmaßnahmen fordere man einen Nachweis, wie die Ableitung des Wassers erfolgen solle und keine Grundwasserabsenkung im Grundstück der Einwender und in angrenzenden Grundstücken erfolgen könne.

Des Weiteren fordere man den Nachweis, dass keine Beeinträchtigungen für heimische Tierarten, wie Lurche, Salamander, Kröten, erfolgen werde. Der Lebensraum solle erhalten werden.

Die Baumaßnahme sei von erheblichen Baumfällungen und Naturzerstörungen begleitet. Ein Konzept für die Wiederherstellung dieser ganzen Lebensräume für alles hier lebende Getier sei nicht ausgereift erkennbar. Man fordere ein ausgereiftes Konzept für die angrenzende Tierwelt (Eichhörnchen, Dachs, Sperber, Falken, Meisen, Finken, Amseln, Tauben, Fuchs, Eichelhäher, Spatzen, Fledermäuse u. a.) und Fauna (Umweltverträglichkeitsprüfung/Umweltverträglichkeitsgesetz).

Es ergäben sich wirtschaftliche Nachteile durch lärmbedingte Minderung der Mieteinnahmen, denn die Mietrechtsprechung erkenne ein Minderungsrecht bei Baulärm an, ohne dass die Planung derzeit dem Vermieter gegen die Vorhabensträgerin/Bahn einen Ausgleichsanspruch eröffnen würde (Signalhupen, Maschinenlärm, Baustellenverkehr, erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Zweigleisigkeit), die eine Entschädigung erfordern.

Eine detaillierte Erfassung des Tierbestandes im Maßnahmenggebiet sei nur bedingt erfolgt und werde gefordert.

Man fordere ein Konzept für notwendige diebstahlsichere Abgrenzung der Baustelle und des Grundstücks und wie es im Fall eines Schadens/Diebstahls geregelt werde.

Des Weiteren sei in den Planfeststellungsunterlagen keine Nachhaltigkeit der Planung erkennbar.

Die vorliegende Planung reiche für eine ausreichende Beurteilung nicht aus und sei dringend zu ergänzen.

Der Ausbau der Strecke stelle auch eine massive Gefährdung von freilaufenden Katzen dar und schränke deren Lebensraum erheblich ein.

Die Nachweispflicht für einen gefahrlosen Anlagenbetrieb liege bei der Vorhabensträgerin, eine ordnungsgemäße Risikoermittlung und Risikobewertung sei öffentlich dazulegen, um hierzu Stellung nehmen zu können.

Grundsätzliche Einwände, z. B. Notwendigkeit und wirtschaftliche Zumutbarkeit:

Wirtschaftliche Nachteile entstünden durch die Minderung oder den Wegfall von Mieteinnahmen und durch Wertminderung der Immobilie. Die lärmbedingte Wertminderung der Immobilie, die ständig erhöhten Erschütterungen der Immobilie durch die Bauarbeiten, den zweigleisigen Ausbau und Betrieb der Bahnstrecke sowie den Neubau der Brücke über die Olbernhauer Straße, eine Verschmutzung der Immobilie durch höhere Luftschadstoffe, eine erhöhte Verkehrsbelastung der Immobilie und Anwohner, eine Nutzungsbeeinträchtigung der Immobilie sowie der dadurch erhebliche Wertverlust der Immobilie erfordere einen ausreichenden Schutz und ausreichende Entschädigung sowie einen geldwerten Schadenersatz für alle zu erleidenden Einbußen und Schädigungen.

Die Planfeststellung enthalte für den unmittelbaren Bereich des Grundstückes des Einwenders eine 1 m hohe Lärmschutzwand. An keiner Stelle der Planung sei deren Wirksamkeit, Funktionsweise und Wirkungen beschrieben und nachgewiesen. Eine optische Verschlechterung des Lebensumfeldes der Einwender durch die Schallschutzwand werde auch befürchtet. Man erwarte einen Nachweis und Erläuterung zu der geplanten Schallschutzwand sowie einen Ausgleich für die Verschlechterung des Lebensumfeldes.

Die Einwender seien als Vermieter dafür zu entschädigen, dass man für die überdachte straßeneinsichtsferne Unterstellmöglichkeit für die Fahrräder einen Ersatz schaffen müsste, da auch diese Fläche während der Bauphase beansprucht werden solle.

Ein Konzept für die notwendige diebstahlhemmende Abgrenzung der Baustelle und der zeitweilig in Anspruch genommenen Flächen zum übrigen Grundstück sei vorzuweisen, um bewegliches Eigentum zur Nutzung der Terrasse, des Gartens und des Grundstücks sowie der Immobilie zu sichern und eine Festlegung darüber, wie entsprechende Schäden durch Diebstahl oder Beschädigung geregelt werden sollten.

Anstelle der Nutzung von großen Teilen des Grundstücks der Einwender solle geprüft und nachgewiesen werden, wie die brachliegenden Flächen hinter dem ehemaligen Selgrosmarkt mit anwohnerferner Zufahrt am Scontomarkt vorbei für die vorübergehende Inanspruchnahme als alternative Baustelleneinrichtungsflächen und Baustellenzufahrt genutzt werden könnten.

Weitere Einwände dagegen, dass

1. kein Sicherheitskonzept vorliege, wie bei erhöhtem Personenverkehr bei Mischnutzung mit Güterverkehr die Sicherheit für Reisende und Anwohner gewährleistet werden solle. Eine Risikoabschätzung, wie sie auch Gegenstand der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie sei, würde fehlen. Das Planfeststellungsverfahren lasse keine Untersuchung bei Benutzung durch Güterzüge und Gefahrguttransporte erkennen. Man fordere die Offenlegung der tatsächlich geplanten Transportvarianten an dieser Strecke und lehne eine Nutzung durch Güterzüge und Gefahrguttransporte generell ab.

2. kein Rettungs- und Zugangskonzept für den Abschnitt zwischen der Übergangsstelle am Uni-campus und dem Haltepunkt Reichenhain vorliege, welches im Falle eines Unfalls greifen könnte.
3. es keinen aktiven Lärmschutz an den Gebäuden für die Anwohner geben solle, obwohl sich die Zugfolge deutlich gegenüber der bisherigen erhöhen würde und obwohl durch den zweigleisigen Ausbau die Lärmquellen deutlich näher an die Grundstücksgrenzen rücken würden. Man befürchte negative Auswirkungen auf den Schlaf, die Erholung und die Gesundheit.
4. die Sicherheit der Brücke auch durch eine einfache Unterfahrsperrung nicht gewährleistet sei, da sich in den ca. neun Jahren seit dem Einzug der Einwanderer mehrmals pro Monat Lastkraftwagen unter der Brücke festgefahren hätten, von denen nur die wenigsten Fälle polizeilich und damit auch schadenersatzpflichtig aufgenommen worden seien. Insbesondere fordere man eine Prüfung, wie ein generelles Fahrverbot für Lastkraftwagen auf der Straße unter der Brücke die Sicherheit dieser verbessern werde und gleichzeitig einen Ausgleich für den zunehmenden Lärm durch die intensivere Streckennutzung durch das Chemnitzer Modell schaffen werde.
5. offensichtlich keine Maßnahmen erkennbar seien, wie verhindert werden solle, das ober- und unterirdisch Wasser aus der Zwönitz aus Richtung der Erfenschlager Straße/Zwönitzufer im und unter dem Gleisbettkörper in Richtung Stadt ströme. Insbesondere bei Hochwasser drücke es fingerdicke Strahlen Wasser durch die Steinmauer unter der Brücke auf den Gehweg und gefährde Brückenbauwerk und Bahntrasse sowie auch die an die Olbernhauer Straße angrenzenden Grundstücke.
6. keine Untersuchung von Altlasten und gefährlichen Stoffen aus den Sammelgruben und Flächen des ehemaligen Gaswerkes erkennbar seien. Durch starke Regenfälle seien die Sammelgruben schon mehrfach zum Überlaufen gebracht worden. Man fordere ein entsprechendes Gutachten zur Schadstoffbelastung des Baufeldes und die Überwachung während der Bauzeit und des entsorgten Erdmaterials.

Einwände in Bezug auf die Auswirkungen auf den Menschen:

Es seien eine Schädigung der Gesundheit und die Störung des Schlafs durch Schienenverkehrslärm, aber auch durch erhöhte Schadstoffbelastung durch Feinstaub und Erschütterungen sowie eine Belastung durch Baustellenverkehr, Baustellenbetrieb und Baubetrieb während des Ausbaus der Bahnstrecke zweigleisig und den angekündigten Brückenneubau zu erwarten. Ebenso eine Gesundheitsgefährdung sowohl während als auch nach der Beendigung der Baumaßnahme durch Luftschadstoffe, Geräuschentwicklung sowie die Erschütterungen durch die Bahnstrecke, insbesondere auch für die folgenden Generationen.

Der geplante erhöhte Fahrverkehr sei verbunden mit einer Erhöhung der Emissionen von Luftschadstoffen der Bahnstrecke und des direkten Umfeldes. Die Erhöhung der Fahrfrequenz führe zu einer Erhöhung von motorbedingten Emissionen (Dieselantrieb) wie Feinstaub und den nicht motorbedingten Emissionen wie Abrieb- und Aufwirbelungsprozesse.

Eine Änderung der Fahrpläne auf dem Abschnitt Chemnitz-Süd und Thalheim und die Änderung des Zugtyps von VT 642 auf Citylink seien mit zusätzlichen Lärmemissionen sowohl am Tag als auch nachts verbunden.

Mit dem abschnittswisen zweigleisigen Ausbau sei eine Erhöhung der Erschütterungen der Bahnstrecke und des direkten Umfeldes zu erwarten. Die Einhaltung der gesetzlichen Anhaltswerte sei

ohne einen Ansatz von Güterverkehr erfolgt. Die Planunterlagen würden aber auch eine optional zukünftig vorgesehene Nutzung der Bahnstrecke für Güterverkehr ausweisen. Man fordere eine Einbeziehung dieser Verkehrsart in die Berechnungen und eine Neuauswertung.

Durch den Bau eines weiteren Gleises werde der gesetzlich vorgeschriebene Abstand zu den Grundstücksgrenzen der Einwender nicht mehr eingehalten, auch dafür werde eine entsprechende Entschädigung und Schadensersatz gefordert. Man sehe in dieser Maßnahme auch eine mangelnde Planrechtfertigung dieser Maßnahme mit dem Ausbau zur Zweigleisigkeit. Die derzeitige Auslastung des Streckennetzes und der vorbeifahrenden Züge sei nicht gegeben. Die Züge seien oft unterbesetzt und mangelhaft ausgelastet bis leer. Aus den Planunterlagen sei die Wirtschaftlichkeit der Zweigleisigkeit nicht erkennbar. Eine Kosten-Nutzen-Analyse fehle, die belegen würde, dass die zu erwartenden Nutzerzahlen und Beeinträchtigungen tatsächlich im Verhältnis zum Nutzen stünden. Man fordere den Nachweis für die Notwendigkeit des Ausbaues zur Zweigleisigkeit in diesem kleinen geplanten Bereich.

Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgelegten Gutachten zum Baulärm, die schalltechnische Untersuchung, das lufthygienische Gutachten und das Erschütterungsgutachten würden erhebliche Mängel in Bezug auf den Erschütterungs-, Gesundheits- und Eigentumsschutz während der Bauphase und danach für alle unmittelbaren Anwohner aufweisen. Man fordere die Nachbesserung aller Konzepte.

Der Prozess vor dem Bundesverwaltungsgericht zu Feinstaubbelastungen durch Dieselfahrzeugen habe erneut gezeigt, wie gesundheitsschädlich Feinstaub sei und Fahrverbote von Dieselfahrzeugen dringend angeraten seien. Mit dieser höchstrichterlichen Entscheidung sei ein Prinzip des deutschen Luftqualitätsrechts bestätigt worden. Auf dieser Bahnstrecke komme es direkt vor der Haustür der Einwender zu einer erheblichen Erhöhung des Fahrverkehrs durch die geplanten Vorhaben wie Zweigleisigkeit, erhöhter Zugtakt und Wechsel des Zugtyps. Für die Einwender sei nicht erkennbar, dass gerade für den Bereich des Grundstückes der Einwender und des unmittelbaren Umfeldes die gesundheitlichen Auswirkungen ausreichend geprüft worden seien und wirkungsvolle Schutzmaßnahmen des Lebens und das der Nachfahren der Einwender vorgesehen seien. Es gebe ein Recht auf saubere Luft.

Es erfolge eine Störung der Lebensumstände der Einwender während der Bauphase, wegen unzureichendem Ruheschutz, überarbeitungsbedürftiger Lärmschutzgesetzgebung, Nichtbeachtung der Folgeschäden, fehlender Nachhaltigkeit der Planung, Nichtbeachtung europäischer Gesetzgebung und des Verdachts auf Verfahrensmängel.

Es seien zusätzliche Belastungen durch die Bauphase mit Tag- und Nacht-Lärmstress für Anwohner durch Signalhupen, Maschinenlärm und Baustellenverkehr zu erwarten. Mit einer weiteren Belastung durch Lärm- und Schadstoffe sei man nicht einverstanden.

Man erwarte, dass die in nur ca. drei Metern Entfernung von der geplanten Baustellenfläche liegende Terrasse sowie der Gartenpavillon und die bisher zur Erholung genutzte Grünfläche weiterhin mit den minimalst möglichen Einschränkungen zu Erholungs- und Freizeitzwecken genutzt werden könne. Das betreffe den Schutz vor Lärm, den Schutz vor Einsichtnahme in den Privatsphärenbereich, den Schutz vor Staub und den Schutz vor Abgasen und Schadstoffen von Baumaschinen. Widrigenfalls fordere man geldwerten Schadenersatz für die Nutzung externer Erholungsmöglichkeiten.

Der Nachweis auf Untersuchungen des alten Gleisbettes auf Altlasten des Eisenbahnverkehrs und insbesondere von Schadstoffen aus dem alten Gaswerk sei vorzulegen und der Nachweis sei zu erbringen, wie die Anwohner bei einer etwaigen Freisetzung von Schadstoffen während der Bauarbeiten geschützt werden könnten.

Man fordere eine Erneuerung der Brücke unter den Gesichtspunkten des maximalen Schallschutzes und der neuesten technischen und technologischen Erkenntnisse.

Man fordere den neuesten Stand der Technik an Gleisen und den Einbau der neuesten Schallschutztechnologien und die Freigabe durch das Eisenbahn-Bundesamt sowie den neuesten Stand der Technik am rollenden Material zur weitestgehenden Verminderung der Lärm- und Staubbelästigung. Dazu seien aus den Planunterlagen keine Maßnahmen erkennbar. Man fordere deren Umsetzung.

Für die Immobilie und das Grundstück der Einwender würden die gesetzlichen Grenzwerte an Lärmschutz nach Abschluss der Bauphase weiterhin deutlich überschritten. Das schränke wesentlich die Lebensqualität, die der Mieter, der zukünftigen Generationen (Garten- und Terrassennutzung, Sitzecken, Pavillon) ein. Man schlafe generell bei offenem Fenster, was sich zukünftig negativ auf die Schlafqualität auswirken würde. Man habe ein Recht auf körperliche Unversehrtheit nach dem Grundgesetz und das würde mit diesen Planunterlagen nicht erfüllt. Man fordere Nachbesserungen der Planung. Man fordere ein Fahrverbot in der Nacht und ein Tempolimit während des Tages und eine Ablehnung der Zweigleisigkeit im Wohnbereich der Einwender.

Einwände in Bezug auf die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und Biologie:

Des Weiteren sei eine Beeinträchtigung auf das Lokalklima durch die Flächenüberbauungen und den großen Verlust von Gehölzbeständen und Naturzerstörungen zu erwarten. Gerade im Umfeld der Einwender würden und werden im Zuge der Baumaßnahme große bewaldete Flächen gerodet und beseitigt.

Das Landschaftsbild verändere sich zu Ungunsten, es werde zerstört und zerschnitten. Ein unbeschwerter Genuss der Natur und deren Schönheit sei hier nicht mehr möglich.

Schutzwürdige Tier- und Pflanzenwelt werde beeinträchtigt, insbesondere der Vogelschutz werde außer Kraft gesetzt.

Das ökologisch bedeutsame Funktionsgefüge würde beeinträchtigt.

Für die geplanten Entwässerungsmaßnahmen fordere man einen Nachweis, wie die Ableitung des Wassers erfolgen solle und keine Grundwasserabsenkung im Grundstück und in den angrenzenden Grundstücken erfolge. Des Weiteren fordere man den Nachweis, dass keine Beeinträchtigungen für die heimischen Tierarten, wie Salamander, Kröten erfolgen werde und wie dieser Lebensraum erhalten und geschützt werden solle.

Man fordere eine umfangreiche Aufforstung des unmittelbaren Umfeldes, eine Wiederherstellung mindestens des heutigen Zustandes des Grundstückes der Einwender und des äußeren Erscheinungsbildes der Immobilie immer unter Beachtung der neuesten technischen, technologischen und umweltgeltenden Richtlinien.

Man fordere die Ausstattung der Fenster nach neuesten schallschutztechnischen Richtlinien mit einer entsprechenden Verglasung.



Man fordere ein Konzept für die Wiederherstellung der angrenzenden Lebensräume für die Flora und Fauna.

Der Ausbau der Strecke stelle auch eine massive Gefährdung für die freilaufende Katze der Einwanderer und die der Nachbarn dar und schränke ihren Lebensraum und Lebensqualität erheblich ein. Das Gefährdungspotential erhöhe sich erheblich für sie durch die angrenzende Baumaßnahme. Man fordere entsprechende Maßnahmen zu ihrem Schutz, Schadenersatz für die Nutzung externer Pensionsmöglichkeiten.

Die Nachweispflicht für einen gefahrlosen Anlagenbetrieb liege bei der Vorhabensträgerin, eine ordnungsgemäße Risikoermittlung und Risikobewertung sei öffentlich auszulegen. Diese fehle, so dass keine Stellungnahme dazu möglich sei.

Die geplante Maßnahme befürworte man prinzipiell, aber in wesentlichen Punkten sei eine Überarbeitung notwendig und gefordert.

2.

Es sei bereits keine Planrechtfertigung für den Ausbau des Schienennetzes zu erkennen. Bekanntermaßen bedürfe jede Planfeststellung einer Planrechtfertigung im Sinne eines bestehenden Bedürfnisses für das beabsichtigte Vorhaben (ständige Rechtsprechung, beispielhaft Bundesverwaltungsgerichtsentscheidung BVerwGE 48, 56, 60; 56, 110, 118). Die Realisierung des geplanten Vorhabens müsse zwar nicht unausweichlich, jedoch vernünftigerweise mindestens geboten sein (BVerwGE, a.a.O.).

Eine solche Planrechtfertigung im Sinne eines Gebotenseins des Schienenausbaus sei nicht gegeben. Hierfür fehlten jegliche vernünftige Anhaltspunkte. Der Ausbau des Schienennetzes und insbesondere die Schaffung einer Zweigleisigkeit unmittelbar vor dem Grundstück des Einwenders sei nicht zu rechtfertigen. Es sei kein Bedarf zu erkennen, welcher den Ausbau des Schienennetzes rechtfertigen würde. Eine vernünftige prognostische Ermittlung von Fahrgastzahlen in der Weise, dass mit einer signifikanten Erhöhung der Fahrgastzahlen zu rechnen sei, was wiederum zu einer Planrechtfertigung führen würde, sei nicht gegeben.

Zwar bestehe im Rahmen der Planrechtfertigung ein recht weitgezogener Gestaltungs- bzw. Beurteilungsspielraum. Allerdings finde dieser seine Grenze dort, wo planerische Vorhaben in grober Weise keinen Bedarf im Sinne einer Rechtfertigung erkennen lassen. Dies sei hier der Fall. Die Bahnstrecke erschließe den Bereich von Chemnitz über Thalheim nach Zwönitz. Eine Aufrechterhaltung der Streckenführung bis nach Aue sei nach bisherigem Stand wohl noch nicht einmal geplant. Im Gegenteil. Die alte Streckenführung sei eingekürzt worden und eine Anbindung der Region Aue sei nicht mehr gegeben.

Im Übrigen ergebe sich, dass die Einwohnerzahlen im Hinblick auf den bereits angebotenen Bereich über Thalheim nach Zwönitz derart geringfügig ausfallen, das bereits im Rahmen des bisherigen Streckenbetriebs nicht ansatzweise eine irgendwie geartete vernünftige Auslastung des Bahnverkehrs zu erkennen gewesen sei. Die Folge hieraus sei, dass es schon keine Rechtfertigung für eine Erhöhung der Frequenz der fahrenden Züge gibt. Erst recht rechtfertige sich in keiner Weise die Schaffung eines weiteren Gleises. Es sei nicht zu erkennen und werde auch tatsächlich nicht der Fall sein, dass durch die Schaffung eines zweiten Gleises und/oder die Schaffung einer erhöhten Zugfrequenz mehr Personen veranlasst sein würden, die Bahnstrecke von und nach Chemnitz zu nutzen. Wie vorstehend dargelegt, würden jegliche fundierten Ausführungen und prognosti-

schen Ermittlungen dahingehend fehlen, woraus sich die Planrechtfertigung im Sinne des Ausbaus des Schienennetzes ergeben soll.

Zentrale Prüfstation der Planrechtfertigung sei das Erfordernis der fachplanerischen Zielkonformität. Diese liege dann vor, wenn das Vorhaben den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes entspricht (BVerwGE, 114, 364; BVerwGE 125, 116; Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18, Rn. 104).

Die der Planrechtfertigung dienenden Ziele dienen naturgemäß in erster Linie der Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes (BVerwGE 112, 140 - in Bezug auf Straßen).

Soweit für das Vorhaben nicht eine gesetzliche Bedarfsfeststellung greife, müsse seitens der Planfeststellungsbehörde eine Bedarfsprognose erstellt werden. Hierbei verhalte es sich so, dass im Rahmen von Eisenbahnvorhaben die Bauentscheidung regelmäßig nicht vom gegenwärtigen Bedarf getragen werden kann, sondern von dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsbedürfnis. Ein Verzicht auf eine Bedarfsprognose sei mit den Grundsätzen einer rechtsstaatlichen Planung unvereinbar (BVerwG NuR 2003, 619; Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 Rn. 107).

Eine solche fundiert erstellte, belastbare und nachvollziehbare Bedarfsprognose sei nicht gegeben. Eine solche würde auch nicht zu dem Ergebnis kommen, dass sich für das hiesige Vorhaben eine Planrechtfertigung ergeben würde. Wie dargelegt, werde bereits die vorhandene Trasse nur in äußerst unzureichendem Maße durch Bahnreisende in Anspruch genommen. Die verkehrenden Züge seien bereits jetzt überwiegend leer. Es bestehe keinerlei Bedürfnis, den Bahnverkehr hinsichtlich der Frequenz und der Gleisanlagen zu erweitern.

3.

Das geplante Vorhaben verstoße darüber hinaus gegen das bestehende Abwägungsgebot.

Gemäß § 18 AEG seien im Rahmen der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Im Rahmen dieser Abwägung seien durch die Planfeststellungsbehörde die für und gegen ein Vorhaben sprechenden Belange zu ermitteln und eigenverantwortlich gegeneinander abzuwägen (Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 Rn. 137).

Es sei nicht erkennbar, dass überhaupt eine Abwägung dahingehend vorgenommen wurde, ob unter Berücksichtigung der privaten Belange der Betroffenen unter Einschluss der Umweltverträglichkeit das Vorhaben überhaupt realisiert werden darf. Insbesondere sei nicht abgewogen worden, ob aufgrund einer fundierten Prognoseentscheidung im Hinblick auf das Gebotensein des Ausbaus des Schienennetzes (schon hieran fehlt es), unter abwägungsrechtlichen Gesichtspunkten und bei Berücksichtigung der betroffenen privaten Belange unter Einschluss der Umweltverträglichkeit das Vorhaben realisiert werden darf. Da insofern ein Abwägungsvorgang überhaupt nicht ersichtlich sei, liegt bereits ein Abwägungsausfall als schwerwiegender Abwägungsfehler vor.

In jedem Fall sei jedoch vom Bestand eines Abwägungsdefizits auszugehen. Ein solches liege dann vor, wenn sich die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials als fehlerhaft erweist. Dies sei insbesondere deshalb der Fall, weil vorliegend schon kein Planbedürfnis im Sinne einer Planrechtfertigung zu erkennen ist. Der Ausbau des Schienennetzes sei schlichtweg nicht erforderlich, da nicht ansatzweise ein entsprechender Bedarf für den Ausbau des Schienennetzes zu erkennen ist. Ein solcher werde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bislang auch nicht dargelegt.

Insofern fehle es an hinreichendem Abwägungsmaterial, woraus sich wiederum ohne weiteres ein bestehendes Abwägungsdefizit ergibt.

4.

Unbeachtet sei des Weiteren geblieben, dass keine Alternativvarianten geprüft worden seien. So sei insbesondere nicht erkennbar, dass geprüft worden sei, dass lediglich eine Umstellung des Bahnverkehrs auf den neuen Zugtyp zur Herstellung einer Konformität mit dem Zugverkehr innerhalb der Stadt Chemnitz vorgenommen wird, ohne dass eine Erweiterung der Gleisanlage im Sinne einer Zweigleisigkeit vorgenommen werden müsse. Diese Alternative wäre jedoch zwingend zu prüfen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass unter keinen denkbaren Gesichtspunkten eine Kapazitätserweiterung auf eine Zweigleisigkeit gegeben sei. Zumindest fehle hierzu jegliche Datengrundlage, welche den Rückschluss auf ein solches Planerfordernis rechtfertigen würde.

Im Rahmen der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssten jedoch alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und auch privaten Belange eingehen (BVerwGE 81, 128; BVerwGE 121, 72; Kämper in Bader/Ronellenfitsch, § 74, Rn. 87).

So müsse immer die sogenannte "Null-Variante" in Betracht gezogen werden. Von deren Betrachtung entbindet auch die gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht. Die Prüfung der Null-Variante bedeute, dass zu berücksichtigende Belange, insbesondere private Belange unter Einschluss von Umweltfaktoren, dazu führen können, dass selbst bei Bestehen einer ansatzweise zu bejahenden Planrechtfertigung (diese liegt hier schon nicht vor), im Ergebnis festzustellen sei, dass von dem in Aussicht gestellten Vorhaben Abstand zu nehmen ist (BVerwGE 104, 236).

Auch sonstige Alternativen müssten in den Blick genommen werden, sofern sie sich ernsthaft anbieten (BVerwGE 101, 166; BVerwGE 81, 128; BVerwGE 69,256).

Zusammenfassend ist hierzu festzustellen, dass von einer hinreichenden Abwägung unter Beachtung der entwickelten Abwägungsgrundsätze nicht ausgegangen werden kann.

5.

Zu rügen sei die nichthinreichende Beachtung des Lärmschutzes. Soweit ersichtlich, werde schon nicht das notwendige dreistufige Schutzkonzept in Ansatz gebracht (Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 Rn. 179).

Auf Stufe 1 bestehe das Erfordernis gemäß § 50 BImSchG die Vermeidung von Verkehrslärmbelastungen durch eine lärmempfindliche Nutzung schonender Trassenführung. Dies betreffe insbesondere Erschütterungen als Emissionen sowie Immissionen gemäß § 3 Abs. 2, 3 BImSchG, welche schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG hervorrufen können, welche Drittschutz vermitteln. Da durch den Gesetzgeber das Problem nicht unmittelbar geregelt wurde, müsse durch den Planungsträger im Rahmen des Abwägungsgebotes eine hinreichende Berücksichtigung der privaten Belange im Sinne der Beachtung des Lärmschutzes erfolgen. Insbesondere müsse im Rahmen der Planfeststellung ein Erschütterungskonzept erarbeitet werden. Dass ein solches hinreichendes Erschütterungskonzept vorliegt, sei nicht ersichtlich.

Verbleibende Verkehrslärmbelastungen - welche durch den Ausbau des Schienennetzes ohne weiteres entstehen werden - müssten vorrangig durch aktiven Lärmschutz vermindert werden. Dies

betreffe die 2. Stufe des gesetzlichen Lärmschutzkonzeptes. Zu Gunsten der Planbetroffenen müsse die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sichergestellt werden. Vorliegend sei schon nicht zu erkennen, inwieweit solche aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Zwar werde vereinzelt darauf hingewiesen, dass aktiver Lärmschutz vorgesehen sei. In welcher konkreten Form dies jedoch geschehen soll, sei nicht ersichtlich. Dies entspreche nicht einem hinreichenden Lärmschutzkonzept.

Im Gegenteil, wie aus der Behandlung bzw. der Beantwortung der Einwendungen hervorgeht, würden sich gemäß dem Schallschutzgutachten sogar Grenzwertüberschreitungen zur Nachtzeit ergeben. Es werde sodann ausgeführt, dass im Rahmen der ersten Planänderung aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m über Schienenoberkante der nicht überhöhten Schiene geplant sei. Diesbezüglich sei schon nicht ansatzweise zu erkennen, dass bzw. inwieweit mit einer derart niedrigen Lärmschutzwand ein signifikanter aktiver Lärmschutz erreicht werden soll. Gutachterliche Ausführungen hierzu würden fehlen.

Sodann werde des Weiteren ausgeführt, dass immer noch vier Schutzfälle verbleiben, welche mit passiven Lärmschutzmaßnahmen auszugleichen seien. Diese Ausführungen könnten keinesfalls akzeptiert werden. Wie seitens der Vorhabensträgerin selbst festgestellt wird, genüge ganz offensichtlich selbst ohne Vorhandensein einer erforderlichen gutachterlichen Feststellung der - pauschaliert und unkonkret - geplante aktive Schallschutz nicht den Erfordernissen, um den notwendigen Schallschutz sicherzustellen. In diesem Fall sei ein Ausweichen auf passiven Schallschutz im Sinne der dritten Stufe des dreistufigen Lärmschutzkonzeptes nur dann zulässig, wenn das Schutzziel des Schallschutzes aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht zu verwirklichen ist (§ 71 Abs. 2 BImSchG; Hermes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 Rn. 179). Es werde hierzu schon nicht dargelegt, dass es unverhältnismäßig sei, einen aktiven Schallschutz zu installieren, welcher das Auftreten von Schutzfällen verhindert. Es sei mehr als offenkundig, dass ein weiterführender und weitergehender aktiver Schallschutz als geplant ohne weiteres vorgenommen werden könnte. Insofern stehe das Argument der Verhältnismäßigkeit nicht entgegen. Das Argument der Verhältnismäßigkeit werde jedoch seitens der Vorhabensträgerin noch nicht einmal ins Feld geführt, so dass sich der Planer hiermit schlichtweg nicht auseinandergesetzt hat. Dies begründe wiederum ein Planungsdefizit im Sinne eines signifikanten und zur Rechtswidrigkeit führenden Planungsfehlers. Somit sei ein Ausweichen auf passiven Lärmschutz nicht zulässig.

Hinzu trete, dass auch nicht dargelegt wird, in welcher Form passiver Lärmschutz zum Schutz der privaten Belange betrieben werden soll. Hierzu fehlten jegliche Ausführungen in der Beantwortung der Einwendungen. Das mache es jedoch zwingend erforderlich, dass im Rahmen der vorzunehmenden Abwicklung und der Behandlung des Aspektes des Lärmschutzes das dreistufige Schutzkonzept konkret darzulegen und zu planen ist. Es genüge nicht, lediglich darauf zu verweisen, dass man eine bestimmte Form des Schallschutzes, hier passiven Schallschutz, betreiben will, ohne auszuführen, wie sich dies in seiner Konkretheit gestalten soll. Damit erschöpfe sich die Planung in Gemeinplaces ohne jede inhaltliche Substanz. Dies würde im Ergebnis einen Freibrief dahingehend mit sich bringen, zunächst einen Planfeststellungsbeschluss ohne weitestgehend konkrete Inhalte zu erlassen, um die konkrete Umsetzung dann der Zukunft und der Zeit nach Erlass und Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zuzuordnen. Damit werde jedoch das Erfordernis der - konkreten - Planfeststellung ausgehöhlt und unterwandert. Die Planfeststellung verkomme zu allgemeinen und phrasenhaften Ausführungen ohne inhaltliche Substanz.

Berücksichtigt werden müsse darüber hinaus, dass auch eine Lärmvorbelastung besteht. Diese sei im Rahmen der Abwägung miteinzubeziehen und zu bewerten. Die Lärmvorbelastung ergebe sich aus dem Umstand der bereits vorhandenen Bahntrasse. Auch hierzu würden belastbare Ausführungen fehlen.

6.

Auch den privaten Belangen des Erschütterungsschutzes werde nicht hinreichend Rechnung getragen. Es bedürfe hierzu der Vorlage eines sogenannten Erschütterungsschutzkonzeptes, welches den Bestimmungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG Rechnung trägt. Dass ein solches in hinreichender Konkretheit erstellt worden sei, sei nicht zu erkennen.

Auch in diesem Zusammenhang setze die Feststellung der Erheblichkeit der Belästigungen eine Güterabwägung voraus. Entscheidend sei in diesem Zusammenhang insbesondere, was die Nachbarn bzw. die Anlieger aufgrund der bestehenden baurechtlichen Situation billigerweise an Schutz erwarten dürfen. Auch vor dem Hintergrund der im Zuge des Ausbaus notwendigerweise einhergehenden Erweiterung der Erschütterungsbelastung sei eine hinreichende Abwägung der privaten Belange der Betroffenen nicht erfolgt. Nochmals sei zu wiederholen, dass insbesondere nicht erörtert wird, woraus sich überhaupt das Erfordernis des Ausbaus und insbesondere der Schaffung der Zweigleisigkeit ergeben soll.

7.

Nicht hinreichend behandelt werde auch das Problem des Zusammentreffens von Schienenlärm und Erschütterungen. Insbesondere müsse das Problem des Körperschalls, welcher durch die Übertragung von Erschütterungen entsteht, gesondert behandelt und berücksichtigt werden (BVerwG NVwZ-RR 2002, 178; BVerwG NVwZ-RR 1997, 336).

Insbesondere würden durch die Übertragung des Körperschalls in die Innenräume von benachbarten Gebäuden auch bei geschlossenen Fenstern und auch auf trassenabgewandten Gebäudeseiten in ganz überwiegendem Umfang tieffrequente Geräusche entstehen. Es sei nicht ersichtlich, dass diese hinreichend prognostisch untersucht und behandelt worden sind. Auch hiergegen seien Schutzmaßnahmen vorzusehen, was nicht der Fall ist.

Auch in diesem Zusammenhang stelle sich wiederum die Problematik, dass im Zuge der durchzuführenden Abwägung, das Vorhaben des Ausbaus der Trasse schon an sich nicht umgesetzt werden darf. Die Erweiterung des Schienennetzes führe zu einer Erweiterung der Körperschallproblematik. Hier müsse eine Abwägung erfolgen, ob vor dem Hintergrund der stärker nachteilig betroffenen privaten Belange das Vorhaben überhaupt zu rechtfertigen ist. Im Zuge der Durchführung einer solchen Abwägung müsse man zwingend zu dem Ergebnis kommen, dass dies nicht der Fall ist.

8.

Auch die Belange des Umwelt- und Landschaftsschutzes seien nicht hinreichend berücksichtigt worden. Inwieweit den Anforderungen des Naturschutzes genügt wurde, sei nicht ersichtlich. Es sei davon auszugehen, dass naturschutzrechtliche Belange somit nicht in hinreichendem Maße berücksichtigt worden sind.

9.

Die geplante Maßnahme greife in erheblichem Maße in Eigentumsrechte des Einwenders ein (Art. 14 GG), da mit der geplanten Maßnahme eine erhebliche Wertminderung des Grundstückes einhergeht. Die Erweiterung des Schienennetzes sowie des Fahrverkehrs führe naturgemäß zu einer Erhöhung der Belastung in Bezug auf das Grundstück, insbesondere was Lärmschutz und Erschütterungen sowie Luftbelastung anbelangt. Dies wiederum führe naturgemäß zu einer Entwertung des Grundstückes, dies im durchaus erheblichen Bereich.

Auch werde nicht festgelegt, inwieweit durch die Maßnahme eine Kompensation bzw. ein Schutz des Grundeigentums erreicht werden soll. Es fehle insbesondere an der Festlegung von Ausgleichs- bzw. Entschädigungsleistungen.

Die Trassenerweiterung trage insbesondere den Charakter eines enteignungsgleichen Eingriffs in sich, welcher grundrechtsrelevant ist. In diesem Zusammenhang würde sich die Vermietungssituation in Bezug auf Teile des Gebäudes in erheblichem Maße nachteilig gestalten, da Mieter vor dem Hintergrund der geplanten Maßnahme bereits ausgezogen sind und neue Mieter vor dem Hintergrund der geplanten Maßnahme nicht gewonnen werden können. Der Einwender befinde sich somit in der Situation, dass sein Grundeigentum zumindest faktisch und in erheblichen Teilen enteignet ist, da es nicht der vorgesehenen Nutzung - Vermietung - zugeführt werden kann. Auch dies sei im Rahmen der Abwägung gänzlich unberücksichtigt gelassen worden. Im Rahmen der Abwägung seien jedoch sämtliche objektiven Belange unter Einschluss der subjektiven Betroffenheit des jeweiligen Anliegers bzw. Grundstückseigentümers in Relation zu setzen, zu bewerten und gegeneinander abzuwägen. Es bedürfe einer spezifischen enteignungsrechtlichen Gesamtabwägung der Gemeinwohlgesichtspunkte mit den privaten Interessen des Betroffenen (Herrnes/Sellner, Beck'scher AEG-Kommentar, § 18 a Rn. 86). An einer solchen Gesamtabwägung auch unter dem Gesichtspunkt enteignungsrechtlicher Gesichtspunkte, insbesondere unter Bezug des vorliegenden enteignungsgleichen Eingriffs, fehle es.

10.

Nach wie vor würden auch die schützenswerten privaten Belange im Rahmen der Bauausführung selbst nicht berücksichtigt. Die geplante Baumaßnahme nehme mit 1,5 Jahren eine erhebliche Zeit in Anspruch. In diesem Zusammenhang stehe auch zu befürchten, dass sich diese Bauzeit, wie andere Fälle zeigen, in erheblichem Maße verzögern kann. Es könne somit nicht damit gerechnet werden, dass es bei der 1,5-jährigen Bauzeit bleibt.

Darüber hinaus sei für diese Zeit eine Flächeninanspruchnahme des Grundstückes im Umfang von 287 qm vorgesehen. Auch dies stelle eine durchaus erhebliche Inanspruchnahme dar. Sowohl unter dem Gesichtspunkt der Bauzeit als auch der Flächeninanspruchnahme sei der Einwender in erheblichem Maße belastet.

Diesbezüglich sei schon nicht nachvollziehbar, dass hinreichende Schutzmaßnahmen während der Bauphase, insbesondere im Hinblick auf einen aktiven, hilfsweise passiven Lärmschutz, vorgenommen werden. Das Gleiche gelte im Hinblick auf den Erschütterungsschutz und den Schutz vor Schmutz, Staub usw. Die vorgenommenen allgemeinen Ausführungen, welche sich in aller Regel in sinngemäßen Formulierungen, dass eine schonende Bauausführung erfolgt, erschöpfen, würden diesbezüglich nicht genügen. Konkrete Vorkehrungen zum Schutz des Einwenders sowie dessen Grundeigentums seien konkret zu planen und im Rahmen der Planung auch darzulegen und zu

begründen. Hieran fehle es.

Gleiches gelte im Hinblick auf den angesprochenen Sicherheitsaspekt. Es sei nicht erkennbar, dass in ausreichendem Maße für Sicherheit zur Vermeidung von Unfällen während der Bauausführung Sorge getragen wird.

Zu rügen sei darüber hinaus generell, dass die geplante Inanspruchnahme des Grundeigentums während der Bauzeit für den angesprochenen erheblichen Zeitraum, welcher nach oben im Ergebnis auch nicht begrenzt ist, kein vertraglicher Regelungsvorschlag vorgelegt worden ist. Diesbezüglich erschöpfe sich die Stellungnahme lediglich in der Behauptung, dass dies zu gegebener Zeit geregelt würde. Auch dies sei jedoch keine hinreichend konkrete Planung. Es dürfe davon ausgegangen werden, dass es ohne weiteres möglich ist, einen entsprechenden Vertragsentwurf vorzulegen und zum Bestandteil der Planung zu machen. Anhand dessen seien die konkreten Bedingungen der Inanspruchnahme zu prüfen. Dies betreffe insbesondere die zeitliche und räumliche Komponente. Darüber hinaus seien im Rahmen einer solchen vertraglichen Vereinbarung nähere Regelungen im Hinblick auf die spätere Kompensation von Schäden bzw. die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes zu treffen. Eine solche Regelung sei derzeit nicht, auch nicht als Entwurf, vorgelegt.

11.

Zusammenfassend sei somit festzustellen, dass die bisherige Behandlung der bereits vorgetragenen Einwendungen gänzlich unzureichend ist. Die vorgebrachten Einwendungen wurden so gut wie gar nicht berücksichtigt. So folgten, wenn überhaupt, lediglich pauschale Verweise auf allgemeine Inhalte der Planung ohne konkreten Bezug und ohne konkrete Behandlung der jeweils konkret vorgebrachten Einwendungen. Es erfolgte keine konkrete Auseinandersetzung mit den jeweils einzelnen und substantiiert vorgebrachten Einwendungen. Zwar wurden diese schlagwortartig der Reihe nach abgehandelt, dies jedoch wiederum nicht mit inhaltlich plausiblen und nachvollziehbaren und konkreten Argumenten, sondern vielmehr durch allgemeine und unkonkrete Formulierungen ohne inhaltliche Substanz.

Darüber hinaus sei auf die vorstehend konkret dargelegten Einwendungen zu verweisen. Insgesamt sei zu konstatieren, dass die vorliegende Planung rechtswidrig ist. Es bestehe schon keine Planrechtfertigung im Hinblick auf die Umsetzung des Vorhabens mit einer Erweiterung des Schienennetzes sowie einer Erhöhung der Zugfrequenz. Die Interessen des Lärmschutzes sowie des Schallschutzes würden nicht berücksichtigt. Darüber hinaus blieben die Belange des Umweltschutzes unbeachtet. Des Weiteren sei hinsichtlich der Planung vom Vorliegen eines enteignungsgleichen Eingriffes in Bezug auf das Eigentum (Art. 14 GG) auszugehen, bezüglich welchem keine hinreichende Kompensation im Sinne einer Eingriffsrechtfertigung vorliegt. Die individuellen Grundrechte, hier Art. 14 GG, finden über die zentralen Normen des Rechts, vorliegend des Planungsrechts, Eingang in die private Rechtsposition des Einzelnen. Es werde insofern ein mittelbarer Grundrechtsschutz bewirkt und vermittelt, auf welchen der betreffende Grundrechtsinhaber sich berufen kann. Dies sei mit den vorstehenden Ausführungen erfolgt.

Schließlich werden auch die Belange des Einwenders im Sinne ausreichender Schutzmaßnahmen während der Durchführung der Bautätigkeit nicht hinreichend berücksichtigt. Die verantwortliche Behörde werde hiermit aufgefordert, sich mit den vorstehenden Ausführungen hinreichend konkret auseinanderzusetzen und diese zu berücksichtigen. Dies müsse im Ergebnis dazu führen, dass ei-

ner Erweiterung des Schienennetzes sowie auch einer Erweiterung der Zugfrequenz zu unterbleiben hat. Ein Ausbau dürfe maximal in der Weise erfolgen, dass gegebenenfalls neue Züge in Kompatibilität mit den in der Stadt Chemnitz verkehrenden Zügen eingesetzt werden, um so eine nahtlose Anbindung des schon vorhandenen Schienenstrangs zu ermöglichen. Auch dies dürfe jedoch nur insoweit geschehen, als hiermit keine Verschlechterung der ohnehin bereits bestehenden Situation auf der Grundlage des schon vorhandenen Schienennetzes in Bezug auf den Einwender gegeben ist bzw. entsteht.

**Entscheidung:** Die Einwendungen haben sich teilweise erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat bereits im Antrag auf Planfeststellung zugesagt, die anerkannten Regeln der Technik einzuhalten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, im Falle der vorübergehenden Grundstücksinanspruchnahme hinsichtlich der Sicherung des Grundstücks des Einwenders einen in der Schutzwirkung gleichwertigen Zaun zu errichten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass die farblichen Gestaltungswünsche des Einwenders für die Lärmschutzwandansicht vom Grundstück aus berücksichtigt werden. Es wird ein Farbton in grün bevorzugt. Die Festlegung mit RAL-Angabe erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Einwender.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen eines Ortstermins, der am 30. November 2018 auf dem Grundstück des Einwenders stattgefunden hat, weitere Abstimmungen und Zusagen zugunsten des Einwenders getroffen. Diesbezüglich wird auf die verbindlichen Festlegungen des Protokolls zum Ortstermin am 30. November 2018 verwiesen.

In Auswertung des Baulärmgutachtens hat das Eisenbahn-Bundesamt Schutzauflagen erlassen (vgl. Punkt A.4.4). Diese enthalten dem Grunde nach auch Entschädigungsregelungen.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

0.

Bei den derzeit stattfindenden Baumaßnahmen handelt es sich um bauvorbereitende Maßnahmen. Diese dienen dazu, die notwendige Bauzeit im Bereich der Eisenbahnüberführung während der Hauptbaumaßnahme so kurz wie möglich zu halten und damit die Beeinträchtigung der Anwohner zu minimieren. Es handelt sich um die Auswechslung bzw. Umverlegung von Versorgungsleitungen zur Baufeldfreimachung.

Diese Arbeiten sind nicht planfeststellungsrelevant, das heißt sie können auch ohne Vorlage eines Planfeststellungsbeschlusses im öffentlichen Bauraum durch den jeweiligen Leitungseigentümer durchgeführt werden. Eine Beeinträchtigung des Grundstückes sowie des Zufahrtbereiches des Einwenders findet nach Aussage der Vorhabensträgerin nicht statt.

1.

Auf die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender kann nicht verzichtet werden, da sich unmittelbar angrenzend die Baustelle der Eisenbahnüberführung befindet. Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrs-



wert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die Vorhabensträgerin wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wert- oder Mietminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht. Entschädigung kommt nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG u. a. in Betracht, wenn aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen weitere Schutzvorkehrungen erforderlich, diese jedoch mit dem Vorhaben unvereinbar oder untunlich wären. Dies ist nicht der Fall. Darüber hinaus hat der Einwender in den Festlegungen des Protokolls zum Ortstermin am 30. November 2018 erklärt, er werde keine weiteren Ansprüche auf Entschädigung im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Chemnitzer Modell Stufe 2 erheben.

Seitens der Vorhabensträgerin wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nicht zu beanstandender Weise untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden.

Das vorgeschriebene Lichtraumprofil wird eingehalten und ist ausweislich des Querprofiles (Planunterlage 7.1.37) ausreichend weit von der Grundstücksgrenze entfernt. Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung vom 31. Juli 2012 hat einen wirtschaftlichen Betrieb der Strecke nachgewiesen. Der diskriminierungsfreie Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Eisenbahnstrecken des Bundes ist gemäß § 10 ERegG vorgeschrieben. Verbindliche Aussagen zur zukünftigen Nutzung der Strecke sind nicht möglich. Deshalb kann die schalltechnische Untersuchung auch nur eine Verkehrsprognose enthalten. Für den Fall, dass eine Prognose in der Erwartung unzutreffend ist und nicht voraussehbare Wirkungen auftreten, besteht die Möglichkeit, einen Antrag auf Vorkehrungen, Errichtung und Unterhaltung von Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu stellen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (1. und 2. Obergeschoss in Nord-West- und Nord-Ost-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Die gutachterliche Berechnung des Anspruches hat die Vorhabensträgerin bereits vorgenommen (vgl. Protokoll zum Ortstermin am 30. November 2018). Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen gehören auch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für Schlaf- und Kinderzimmer sowie für Räume mit Ofenheizung. Mit den Lärmschutzmaßnahmen werden auch die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht eingehalten. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht. Das vorgesehene Lärmschutzkonzept reicht zur Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte aus. In der Planfeststellung werden die baulichen Änderungen an den Eisenbahnbetriebsanlagen genehmigt. Betriebliche Regelungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Den Forderungen eines Nachtfahrverbotes für laute Züge und eines Tempolimits kann

deshalb nicht gefolgt werden.

Entsprechend der erschütterungstechnischen Untersuchung werden die Anhaltswerte für die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bezüglich der Erschütterungen nach DIN 4150-2 und des sekundären Luftschalls eingehalten.

Die Flächen des ehemaligen Gaswerkes werden durch das vorliegende Vorhaben nicht berührt. Die Sanierung obliegt grundsätzlich dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Ergänzend wird auf die Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz (Punkt A.4.7) hingewiesen.

Mit der vorliegenden Baumaßnahme sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen. Zuständig für den Hochwasserschutz ist die Landestalsperrenverwaltung.

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen besitzt eine Sicherheitsgenehmigung. Ein Sicherheitskonzept liegt mithin vor.

In den Planfeststellungsunterlagen ist dargestellt, dass das Oberflächenwasser aus dem Gleisbereich in einer neuen Entwässerungsleitung rechts neben dem Gleis gefasst wird und nicht auf die benachbarten Grundstücke gelangen kann. Eine Grundwasserabsenkung ist nicht geplant.

Die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und die biologische Vielfalt wurden im Artenschutzfachbeitrag, der FFH-Verträglichkeitsprüfung, der Umweltverträglichkeitsstudie und im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend berücksichtigt. Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet gemäß der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung entsprechende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird vollständig kompensiert.

Der Bereich der Bahnbrücke ist bereits jetzt für eine Zweigleisigkeit ausgelegt. Eine optische Verschlechterung des Lebensumfeldes durch die geplante, lediglich 1 m hohe Lärmschutzwand ist nicht gegeben. Deren Wirksamkeit wurde im Schallschutzgutachten hinreichend nachgewiesen.

Zu 1.: Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen besitzt eine Sicherheitsgenehmigung, die diese Bestandteile beinhaltet. Ein Sicherheitskonzept liegt vor. Der diskriminierungsfreie Zugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Eisenbahnstrecken des Bundes ist gemäß § 10 ERegG vorgeschrieben. Verbindliche Aussagen zur zukünftigen Nutzung der Strecke sind nicht möglich. Deshalb kann die schalltechnische Untersuchung auch nur eine Verkehrsprognose enthalten. Für den Fall, dass eine Prognose in der Erwartung unzutreffend ist und nicht voraussehbare Wirkungen auftreten, besteht die Möglichkeit, einen Antrag auf Vorkehrungen, Errichtung und Unterhaltung von Anlagen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG zu stellen.

Zu 2.: Im Falle eines Unfalls greift das bestehende Notfallmanagement auf der Basis der Richtlinie 123.

Zu 3.: Als aktiver Schallschutz wird eine Lärmschutzwand errichtet und mit passivem Lärmschutz ergänzt, so dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können.

Zu 4.: Durch die Errichtung der geplanten Höhenbegrenzung werden Schäden am Brückenbauwerk durch anfahrende Fahrzeuge vermieden. Zuständig für weitere verkehrsrechtliche Anordnungen ist die Stadt Chemnitz.

Zu 5.: Mit der vorliegenden Baumaßnahme sind keine Hochwasserschutzmaßnahmen vorgesehen. Zuständig für den Hochwasserschutz ist die Landestalsperrenverwaltung.

Zu 6.: Die Flächen des ehemaligen Gaswerkes werden nicht in Anspruch genommen. Die Sanie-

zung obliegt u. a. dem jeweiligen Grundstückseigentümer. Auf die Auflagen zu Abfall, Altlasten und Bodenschutz (Punkt A.4.7) wird hingewiesen.

Wie bereits dargelegt, wurden die Auswirkungen des Vorhabens seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des luft-hygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nicht zu beanstandender Weise untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Es wurde auch eine Baulärmuntersuchung durchgeführt und verschiedene Maßnahmen zur Minderung benannt. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden.

Das vorgeschriebene Lichtraumprofil wird eingehalten und ist ausweislich des Querprofiles (Planunterlage 7.1.38) ausreichend weit von der Grundstücksgrenze entfernt.

Die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und die biologische Vielfalt wurden im Artenschutzfachbeitrag, der FFH-Verträglichkeitsprüfung, der Umweltverträglichkeitsstudie und im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend berücksichtigt. Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet gemäß der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung entsprechende Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird vollständig kompensiert.

Ergänzend wird auf die Stellungnahmen der zuständigen Behörden verwiesen.

2.

Wesentliche Ziele des Chemnitzer Modells sind die Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen ohne Zeitverlust zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland sowie die Bündelung der Verkehrsströme von Bus und Bahn auf einer leistungsfähigen Bahntrasse.

Die zu planende Maßnahme zielt mit der Verbesserung des Fahrkomforts außerdem auf die Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im RegioNetz der "Erzgebirgsbahn" (vor allem zwischen den Städten Chemnitz, Aue, Schwarzenberg - in den Regionen des Erzgebirgskreises) und die effektive Anbindung des Erzgebirges und des Siedlungsbandes "Zwönitztal" an das Oberzentrum Chemnitz

Das künftige Betriebsprogramm unterstellt eine Verdichtung der Zugfolge zwischen Chemnitz Süd und Aue, was verbunden mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs führt.

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit im hier relevanten Abschnitt erfolgt aus Gründen des zukünftigen Fahrplanregimes. Mit der Verdichtung des Angebotes von einem Stunden- auf einen Halbstundentakt ist gleichwohl ein Bedürfnis für einen Ausbau der Streckeninfrastruktur gegeben. Die vorhandenen Kreuzungspunkte werden durch dazwischen liegende neue Kreuzungsmöglichkeiten ergänzt, um neben den planmäßigen, halbstündigen Zugfahrten auch weiterhin einen diskriminierungsfreien Zugang gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten. Somit macht sich der Neubau der Kreuzungsstellen in Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz, sowie die Wiederherstellung des zweiten Gleises zwischen Chemnitz-Süd und Chemnitz-Reichenhain erforderlich. Darüber hinaus hat ein zweites Gleis an dieser Stelle schon einmal existiert und das zweigleisige Planum einschließlich der Eisenbahnüberführungen ist bis heute vorhanden.

Der Ausbau des Chemnitzer Modell, Stufe 2, ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau. Darüber hinaus ist das Projekt im Landesverkehrsplan, im Regionalplan und im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Chemnitz enthalten.

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahre 2010 erlangte über alle Ausbaustufen des Chemnitzer Modells einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,5. Eine Sensitivitätsbetrachtung im Jahre 2012 für die Stufen 1 und 2, welche durch das hier betrachtete Vorhaben abgeschlossen werden, erreichte sogar einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,6. Darüber hinaus wird in der Sensitivitätsbetrachtung aus dem Jahre 2012 ein Bedarf von 2.100 Personenfahrten je Tag für das Jahr 2020 prognostiziert.

Gemessen an den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 AEG ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten. Es dient neben der Erfüllung der in § 4 Abs. 3 AEG für die Vorhabensträgerin geregelten Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten, auch der qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der öffentliche Personennahverkehr stellt nach § 2 Abs. 1 SächsÖPNVG<sup>21</sup> eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Nach § 2 Abs. 3 SächsÖPNVG ist in verdichteten Räumen ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen, um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll in verdichteten Räumen - die Stadt Chemnitz liegt laut Landesentwicklungsplan Sachsen innerhalb eines Verdichtungsraumes - der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Die Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, hier insbesondere die Stärkung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs, stellt ein der Planrechtfertigung dienendes Ziel dar (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.07.2009, 5 S 967/08, Rn. 42, zitiert nach juris)

3.

Die vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme ist aus Gründen des derzeitigen Bau- und Bewertungszustandes der vorhandenen Eisenbahnüberführung unumgänglich. Der stählerne Überbau der Eisenbahnüberführung ist 113 Jahre alt, die Widerlager sind sogar 144 Jahre alt. Die normative Nutzungsdauer der Eisenbahnüberführung ist damit weit überschritten. Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung ist daher objektiv notwendig und rechtfertigt die sich ergebenden Auswirkungen auf Belange und Rechte Dritter. Zudem wird mit der notwendigen Errichtung der neuen Lärmschutzwand die jetzt vorhandene Grundstücksgrenze und Zaunlage korrigiert. Diese ist aktuell nicht korrekt.

Die Gesamtabwägung erfolgt im begründenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

4.

Die Trassenführung ist durch die gegenwärtig vorhandene Gleislage vorgegeben. Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten zur Trassierung und Lage der Verkehrsstationen untersucht. Die Vorzugsvariante der Vorplanung bildet die Grundlage für die vorliegende Planung.

Das geplante Betriebsprogramm mit halbstündlich verkehrenden Zügen bis nach Thalheim und stündlich verkehrenden Zügen bis nach Aue erfordert neue Begegnungsstellen entlang der gesamten Strecke. Diese ergeben sich in ihrer Lage in erster Linie aufgrund der Zwangsstellen am Chemnitzer Hbf im weiteren Linienvorlauf der Züge. Daher müssen in Zwönitz, Meinersdorf und

Dittersdorf die jetzt vorhandenen Haltepunkte in Bahnhöfe umgebaut werden. Eine weitere Begegnungsstelle ist aus fahrplantechnischen Gründen innerhalb von Chemnitz notwendig. Hierbei passen jedoch die vorhandenen Haltepunkte nicht zur erforderlichen Kreuzungsstelle. Die Begegnung muss aufgrund des Fahrplans nördlich vom jetzigen Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain - nach dem Entwurf Fahrplan etwa bei km 5,6 - stattfinden.

Ein Kreuzungsbahnhof in Chemnitz-Reichenhain würde Wartezeiten der Züge untereinander verursachen und den Fahrplan unmöglich machen. Eine fliegende Kreuzung auf einem zweigleisigen Abschnitt zwischen Chemnitz-Süd und Chemnitz-Reichenhain ermöglicht die notwendige Kreuzung ohne Wartezeiten und sorgt weiterhin zusätzlich für Fahrplanstabilität besonders auch in Hinblick auf den Zwangspunkt Chemnitz Hauptbahnhof. Nach dem aktuellem Entwurf des Fahrplans kann somit auch die Kreuzung halbstündlich alternierend innerhalb dieses Abschnittes verschoben werden.

Für die Erstellung der Vorplanung wurde die ehemals bereits vorhandene, außer Betrieb befindliche zweite Gleistrasse verwendet, da hieraus die wenigsten neuen Betroffenen entlang der Bahntrasse resultieren. Andere, ernsthaft in Betracht kommende Varianten sind nicht ersichtlich und werden vom Einwender auch nicht vorgetragen.

5. bis 7.

Der Einwender hat sich ganz offensichtlich nicht in erforderlichem Umfang mit den Planfeststellungsunterlagen beschäftigt. Wie weiter oben bereits ausgeführt, wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Erstellung einer schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.1), eines lufthygienischen Gutachtens (Planunterlage 15.2), eines Erschütterungsgutachtens (Planunterlage 15.3), und eines Baulärmgutachtens (Planunterlage 15.4) untersucht.

Wie ebenfalls schon ausgeführt wurde, ergeben sich laut Schallschutzgutachten am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (1. und 2. Obergeschoss in Nord-West- und Nord-Ost-Richtung) wird mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Die gutachterliche Berechnung des Anspruches hat die Vorhabensträgerin bereits vorgenommen (vgl. Protokoll zum Ortstermin am 30. November 2018). Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.

Das lufthygienischen Gutachten und das Erschütterungsgutachten weisen keine Betroffenheit des Einwenders aus. Im Übrigen wird zum Immissionsschutz auf die Ausführungen in Punkt B.4.10 verwiesen.

8.

Der Einwender hat sich auch hier ganz offensichtlich nicht in erforderlichem Umfang mit den Planfeststellungsunterlagen beschäftigt. Wie weiter oben bereits ausgeführt, wurden die Auswirkungen auf Landschaft, Natur und die biologische Vielfalt in einer Umweltverträglichkeitsstudie (Planunterlage 11), einem landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12), einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 13) und einem Artenschutzfachbeitrag (Planunterlage 14) hinreichend berücksichtigt. Die Einwendung ist diesbezüglich nicht ausreichend substantiiert, um hier konkrete Ansatzpunkte nachzuvollziehen.

9.

Ein dauerhafter Grunderwerb ist nicht vorgesehen. Auf die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender kann nicht verzichtet werden, da sich unmittelbar angrenzend die Baustelle der Eisenbahnüberführung befindet. Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch (vgl. Punkt A.4.10). Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsbeschluss festgelegt. Die Vorhabensträgerin wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine privatrechtliche Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, kann dies in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt werden.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wert- oder Mietminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht.

Ein Grundeigentümer darf nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Baut er auf die Lagegunst, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG hat. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04, Rn. 402, zitiert nach juris).

Ungeachtet dessen ist die gewidmete Eisenbahnstrecke mit dem zweigleisigen Planum bereits seit weit vor dem Erwerb des Grundstückes durch den Einwender (gemäß Aussage im Erörterungstermin wurde das Haus und Grundstück vor 20 bis 30 Jahren erworben) vorhanden. Die Bahnanlage ist grundsätzlich als zweigleisige Bahnstrecke ausgelegt. Deutlich sichtbar sind die beiden vorhandenen Brückenüberbauten. Die vorhandene Zweigleisigkeit war zeitweise nicht in Betrieb und wird jetzt wieder hergestellt.

Darüber hinaus hat der Einwender in den Festlegungen des Protokolls zum Ortstermin am 30. November 2018 erklärt, keine weiteren Ansprüche auf Entschädigung im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum Chemnitzer Modell Stufe 2 zu erheben.

10.

Wie weiter oben bereits dargelegt, wird über zivilrechtliche Fragen, wie Entschädigung oder Haftung, in der Planfeststellung nicht entschieden.

Die Vorhabensträgerin geht in der Planung von einer Bauzeit von 1,5 Jahren aus. Zur Beschleunigung wurden bereits Leitungsumverlegungen als bauvorbereitende Maßnahmen durchgeführt. Nach Aussage der Vorhabensträgerin kann die bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders weiter minimiert werden, ausgenommen im Bereich des neu herzustellenden Brückenwiderlagers. In diesem Bereich wird derzeit eine Grenzfeststellung durchgeführt. Die Ergebnisse werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Weiter wird die Vorhabensträgerin ein Wertgutachten erstellen. Dieses bildet die Grundlage für die vertraglichen Regelungen zu Entschädigungen für den Einwender.

Während der Baumaßnahme wird durch den Sicherheitskoordinator der Vorhabensträgerin auf die Vermeidung von Unfällen während der Bauausführung Einfluss genommen.

11.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich der Einwender ganz offensichtlich nicht in erforderlichem Umfang mit den Planfeststellungsunterlagen beschäftigt hat. Die ausgesprochenen Rügen sind weitgehend unbegründet. Die Abwägung obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde und kann nicht durch den Einwender vorgegeben werden. Darüber hinaus sind die Einwendungen mit Ausnahme der Einwendungen unter 1. präkludiert.

#### **A.5.3.17 Einwender 17**

Die derzeitige Durchfahrtshöhe zwischen Unterkante Gleisbrücke und Oberkante Straßendecke sei zu gering, um einen ungehinderten Verkehr mit Lastkraftwagen zu gewährleisten. Dieser Mangel sollte im Zuge der Baumaßnahme durch konstruktives Anheben der Unterkante der neuen Brücke oder durch Tieferlegen der Oberkante Straßenfahrbahndecke behoben werden.

Sollte die Fahrbahndecke abgesenkt werden, so bitte man um eine verbindliche Aussage, dass durch diese Maßnahme die Zufahrt zum Grundstück nicht berührt werde und bauliche Maßnahmen an der Zufahrt nicht erforderlich seien.

Der Zaun des Grundstücks müsse für die Baumaßnahme teilweise entfernt werden. Das Grundstück sei vom ausführenden Bauunternehmen gegen unbefugten Zutritt während der gesamten Bauzeit zu schützen.

In der Draufsichtzeichnung sei die Ausführung der neuen Böschung nur bedingt und der Anschluss des neuen Zauns nicht ersichtlich. Wenn es hierzu bereits Detailzeichnungen gäbe, wäre man für eine Übermittlung dankbar.

Teilweise sei das benötigte Baugelände (gelb angelegt) vermietet. Eine Zustimmung des Mieters zur Fremdnutzung während der Bauzeit liege bisher nicht vor. Wer übernehme die vom Mieter eventuell in Rechnung gestellten Kosten für Nutzung und Freiräumen?

Man danke für die telefonischen Auskünfte (der Stadt Chemnitz): Die Unterkante Brücke würde auf 4,44 m über Oberkante Straßenfahrbahn angehoben, das Straßenniveau würde nicht geändert, die Einfahrt zum Grundstück werde durch die Baumaßnahme nicht berührt. Nach Beendigung der Baumaßnahme werde der Zaun bis an den Brückenpfeiler geführt.

Man bitte um Gewährleistung, dass während der Bauzeit das Grundstück gegen Zutritt Unbefugter gesichert sei.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Die Zufahrt zum Grundstück ist nicht betroffen. Die Vorhabensträgerin wird für die vorübergehende Inanspruchnahme auf der bestehenden Böschung während der Bauzeit des Brückenbaus eine Entschädigung über ein Wertgutachten festsetzen und einen zur Sicherung des Grundstückes erforderlichen Zaun vorsehen sowie Detailzeichnungen aus der Ausführungsplanung übergeben.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Bezüglich der lichten Durchfahrtshöhe liegt kein Aufweitungsverlangen des Straßenbaulastträgers vor. Mithin erfolgt weder eine Absenkung der Straße noch ein Anheben der Eisenbahnüberführung.

Seitens der Vorhabensträgerin wird garantiert, dass sich die derzeitige Durchfahrtshöhe nicht verschlechtern wird. Die fortgeschriebene Planung der Vorhabensträgerin sieht im Bauwerksbereich eine lichte Höhe von 4,13 m vor.

Eine Zustimmung des Mieters ist im Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich.

#### **A.5.3.18 Einwender 18**

Im Planfeststellungsverfahren seien Teile der Flurstücke des Einwenders überplant worden. Dazu gebe es im Zuge einiger Gespräche mit der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH seitens des Einwenders Zustimmung, den Verkauf von Teilflächen zeitnah zu begleichen, wenn klar sei, wie man das Baurecht für den Einzelhandel erhalte. Die entsprechenden Grundstücke, die durch die neue Verkehrslösung in Anspruch genommen würden, wären im durch den Einwender eingereichten Plan grün markiert. Die Fläche des Einzelhandels sei rot umrandet dargestellt. Diese Fläche sei momentan Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens, um diese müsse das Gebiet des Plangebietes reduziert werden.

Die Kaufverträge wären so aufschiebend bedingt geschlossen, dass man ohne das Baurecht Einzelhandel selbst nicht über die Plangrundstücke verfügen könne. Dadurch sei möglicherweise das Bauvorhaben der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH bis zur Klärung unmöglich.

Man habe erfahren, es solle die Straße "Wiesenufer" als Einbahnstraße ausgelegt werden. Dieser Regelung müsse man widersprechen. Mit dem Eingriff in die derzeitige Verkehrslösung würden die Erschließung des Bestandsobjektes und die Neuplanung massiv behindert.

Das entsprechende Überfahrtsrecht über die Grundstücke der Einwender müsse geregelt werden. Der Ankauf von Teilflächen durch die Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH sei zu regeln, hier liege jedoch noch kein Angebot vor.

Man habe erfahren, dass sich die Höhensituation der Zufahrtsstraßen verändern würde, sodass man um Übersendung eines Lageplanes mit Höhensituation bitte. Gleichzeitig sei darauf zu verweisen, dass Teile der Grundstücke im Überschwemmungsgebiet lägen und man dazu keine Aussagen in den Unterlagen gesehen habe. Dies sei offensichtlich nicht berücksichtigt worden.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Die Vorhabensträgerin versichert, dass aufgrund der 1. Planänderung keine Grundstücke des Einwenders überplant oder vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf die ursprünglich vorgesehene Einbahnstraßenregelung der Straße "Wiesenufer" wird verzichtet. Die Straßen "Am Einsiedler Bahnhof" und "Wiesenufer" sollen so ausgebaut werden, dass für Personenkraftwagen Zweirichtungsverkehr möglich und zulässig ist.

Das vorliegende Vorhaben ändert an der Geländegestaltung des Überschwemmungsgebietes der Zwönitz in diesem Bereich nichts.

#### **A.5.3.19 Einwender 19**

Durch die Verlegung des zweiten Gleises sei der Neubau der Bahnsteige am Haltepunkt Reichenhain erforderlich. Aus den Plänen sei ersichtlich, dass der Bahnsteig in Fahrtrichtung Thalheim etwa an der gleichen Stelle wie jetzt, nur weiter in Richtung Erfenschlager Straße, bedingt durch das zweite Gleis, errichtet werden solle.

Der neu zu bauende Bahnsteig in Fahrtrichtung Chemnitz solle allerdings nicht gegenüber, son-



dem versetzt um etwa 100 m in Richtung Stadt entstehen. Damit ergebe sich eine Verlängerung des Zuganges zu diesem Bahnsteig. Das allerdings sei völlig unverständlich, weil die Fahrgäste dadurch einen viel längeren Laufweg sowohl von der Erfenschlager als auch - und vor allem - von der Lengfelder Straße in Kauf nehmen müssten. Die höheren Baukosten für diesen längeren Zugang von der Lengfelder Straße seien ebenfalls nicht nachvollziehbar.

Die Begründung für den Versatz, dass sich damit kürzere Schließzeiten für die künftige Fußgängerschranke ergäben, könne nicht nachvollzogen werden, da sich laut Aussage der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH nicht beide Züge gleichzeitig auf dem Bahnsteig befänden.

In Vorbereitung der Baumaßnahmen würden bereits erste Bäume und Sträucher entfernt. Dadurch werde nicht nur den Vögeln ein Stück Lebensraum genommen, sondern auch den Anwohnern ein gewisser Sicht- und Lärmschutz. Welche Pläne gebe es zur Wiederbegrünung bzw. -aufforstung?

Entlang des Haltepunktes/Gleisbettes sei es bereits mehrfach zu Hochwasser und damit auch zu Überflutungen anliegender Privatgrundstücke gekommen. Die neuen Haltepunkte dürften zu noch mehr "Staufläche" führen. Was sei daher zum Hochwasserschutz vorgesehen?

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Bei der von der Vorhabensträgerin gewählten versetzten Anordnung der Bahnsteige können die Schranken nach dem eingefahrenen Zug geöffnet werden. Wenn, wie vom Einwender vorgeschlagen, beide Bahnsteige hinter dem Bahnübergang angeordnet wären, müssten die Schranken bis zur Abfahrt des Zuges Richtung Chemnitz geschlossen bleiben. Eine signifikante Erhöhung der Baukosten sowie eine Erschwerung des Zugangs sind mit der gewählten Bahnsteiganordnung nicht verbunden.

Die Vorhabensträgerin muss - unabhängig vom vorliegenden Planfeststellungsverfahren - regelmäßig Bewuchspflegemaßnahmen zur Herstellung des vorgeschriebenen Wuchsprofils durchführen. Dies dient der Erhaltung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und dem Schutz baulicher Anlagen. Ein Ausgleich für die Herstellung des Wuchsprofils ist nicht erforderlich, da es sich um Unterhaltungsmaßnahmen handelt.

Der Haltepunkt liegt außerhalb des Hochwasserschutzkonzeptes der Zwönitz, womit diesbezüglich keine Folgemaßnahmen aus dem vorliegenden Vorhaben begründet sind.

#### **A.5.3.20 Einwender 20**

Es seien für das Bauvorhaben keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Durch den doppelten Schienenverkehr und die extrem lauten neuen Triebwagen werde die Lärmbelastung enorm. Es seien zumindest Platten/Matten anzubringen, an denen der Krach der Räder abgefangen werde. Dies gebe es bereits im Rheintal. Besonders für den Gleisabschnitt Paul-Franke-Straße zur Zwönitzbrücke/Am Gutsberg bestehe Bedarf.

Man befürchte, dass für die hohe Zugfolge kein Bedarf bestünde. Tagsüber und abends werde nur warme Luft transportiert. Genutzt werde der Zug in den Früh- bzw. Nachmittagsstunden.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Das Schallschutzgutachten wurde mit der 1. Planänderung fortgeschrieben. Daraus leiten sich Schallschutzmaßnahmen ab, soweit diese erforderlich sind. Im benannten Bereich besteht kein Anspruch auf Schallschutz, da nach 16. BImSchV eine wesentliche Änderung vorliegen muss. Die-

se Voraussetzung ist vorliegend jedoch nicht gegeben.

Mit dem Vorhaben ist eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes verbunden, welches zu einer höheren Nutzungsakzeptanz führen wird. Ein wirtschaftlicher Betrieb der Strecke ist gegeben.

#### **A.5.3.21 Einwender 21**

Der Ausbau der Strecke sei sehr begrüßenswert. Da aber die jetzige Busverbindung der Linie 53 Richtung Einsiedel voraussichtlich wegfallen solle, bliebe als Alternative nur die vorgesehene Bahnstrecke Richtung Thalheim.

Um den Haltepunkt Reichenhain zu erreichen, sei dann die Weiternutzung der Straßenbahn der Linie 6 oder C11 bis Altchemnitz erforderlich. Von da aus sei dann ein längerer Fußweg oder evtl. eine Busliniennutzung bis zum Bahnhof Reichenhain erforderlich. Dies sei keine gute Lösung, um zu den günstigen Ausflugszielen nach Einsiedel und Umgebung zu gelangen oder weiter Richtung Thalheim zu fahren. Eine weitere Möglichkeit sei der Fußweg zur geplanten Haltestelle Nähe Fraunhoferstraße. Bei ungünstiger Witterung und im Winter sei es schwierig, da dieser Weg bisher nicht beräumt und gestreut worden wäre. Außerdem fehle es an einer ordnungsgemäßen Straßenbeleuchtung.

Eine gute Alternative sei für das Wohngebiet eine Haltestelle Nähe Uhlestraße, sodass ein wesentlich kürzerer Weg und ohne mehrfach umzusteigen ermöglicht werden würde. In dem Wohngebiet würden über 1.500 Bürger wohnen, die bestimmt so eine Lösung begrüßen würden. Es sei sinnvoll, wenn eine diesbezügliche Lösung in die Planung einfließen würde.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die vorgeschlagene Lösung ist weder Gegenstand des Nahverkehrsplans für die Stadt Chemnitz noch der Nutzen-Kosten-Untersuchung des plangegenständlichen Vorhabens. Die Verbindung zwischen dem in Rede stehenden Wohngebiet und dem Stadtzentrum Chemnitz ist auch zukünftig über die bestehende Straßenbahnstrecke im Zuge der Annaberger Straße (Linien 5 und C11) gesichert, vom Stadtzentrum erreicht man Einsiedel dann über das vorliegende Vorhaben. Insofern käme der vom Einwender angeregte zusätzliche Haltepunkt tatsächlich nur den vergleichsweise wenigen Reisenden zwischen dem vom Einwender benannten Wohngebiet und Erfenschlag bzw. Einsiedel zu Gute. Den tatsächlichen Vorteilen für die wenigen Nutzer der vom Einwender genannten Relation stehen erhebliche Zeitverluste für die übrigen Reisenden im Zug sowie ein unverhältnismäßiger Investitionsaufwand (wegen Zweigleisigkeit zwei Bahnsteigkanten einschließlich geeigneter Zuwegung erforderlich) entgegen.

#### **A.5.3.22 Einwender 22**

Man bringe zur Niederschrift, dass der geplante Haltepunkt an der Salzstraße sich unmittelbar in der Nähe des Bahnhofes befinde. Es wäre wünschenswert, diesen geplanten Haltepunkt im niederen (Parkstraße) oder oberen (Bauhof) Stadtteil anzulegen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Lage des Haltepunktes dient der Erschließung der Ortsmitte von Thalheim. Über die Gornsdorfer Straße bzw. die Helenenstraße und Am Plan ist die fußläufige Erreichbarkeit aus den nördlichen bzw. unteren Ortsteilen von Thalheim sichergestellt.

### A.5.3.23 Einwender 23

Der Bahnübergang Robert-Koch-Straße in Thalheim sei Hauptzufahrtsweg für die landwirtschaftlichen Flurstücke des Einwenders. Die Flurstücke seien verpachtet. Für den Bahnübergang bestehe öffentliches Wegerecht. Eine Zufahrt zu den Grundstücken des Einwenders ohne die Nutzung des Bahnüberganges sehe man als problematisch an.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Bahnübergang über die Robert-Koch-Straße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Für diesen Bahnübergang wird ein gesondertes Planrechtsverfahren durchgeführt. Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wurde im Rahmen des gesonderten Planrechtsverfahrens eine Abstimmung mit dem Einwender durchgeführt.

### A.5.3.24 Einwender 24

Man bitte um Prüfung, ob der Haltepunkt in Richtung des Bahnüberganges am km 26,1 verlegt werden könne. Dort seien Flächen für Park + Ride vorhanden. Die Entfernung des geplanten Punktes zum Bahnhof betrage mehr als 300 m. Es ergebe sich eine bessere Anbindung der Einwohner des unteren Ortsteils und die Zuwegung sei besser.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Lage des Haltepunktes dient der Erschließung der Ortsmitte von Thalheim. Über die Gornsdorfer Straße bzw. die Helenenstraße und Am Plan ist die fußläufige Erreichbarkeit aus den nördlichen bzw. unteren Ortsteilen von Thalheim sichergestellt.

### A.5.3.25 Einwender 25

Der Bahnübergang Robert-Koch-Straße in Thalheim soll zukünftig nur für Fußgänger nutzbar sein, dagegen erhebe man fristgemäß Einspruch.

Der Einwender bewirtschaftete oberliegend der Bahnlinie Eigentums- und Pachtflächen, die landwirtschaftlich genutzt würden. Der Bahnübergang sei derzeit der Hauptzufahrtsweg, der ein öffentlich-rechtliches Wegerecht ermögliche, um die landwirtschaftlichen Flächen und Waldflächen zu erreichen. Eine Zufahrt zu den Flächen über den Roßtaler Weg schätze man als sehr problematisch ein, was die Bemessung der Zufahrt angehe sowie überhaupt eine öffentliche Nutzung (Wege-recht) vorliege.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Bahnübergang über die Robert-Koch-Straße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Für diesen Bahnübergang wird ein gesondertes Planrechtsverfahren durchgeführt. Nach Auskunft der Vorhabensträgerin wurde im Rahmen des gesonderten Planrechtsverfahrens eine Abstimmung mit dem Einwender durchgeführt.

### A.5.3.26 Einwender 26

Die Einwendungen würden sich an der Nummerierung, wie sie im Erläuterungsbericht verwendet werde, orientieren.

#### 4.1.8.1.2 Beschreibung geplanter Zustand

Bei der Anordnung der Verkehrsinseln auf der Erfenschlager Straße dürfe die Linksabbiegespur in Richtung Lengfelder Straße nicht geopfert werden.

Aus der Formulierung im Erläuterungsbericht "Die Verkehrsinsel am Bauende wird im Knoten hinter der Brücke eingeordnet, um einen Eingriff in das bestehende Brückenbauwerk zu vermeiden", gehe nicht klar hervor, ob eine Entfernung der Linksabbiegespur geplant sei. Sollte dies der Fall sein, so wäre die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die mit den Verkehrsinseln erreicht werden sollte, durch eine Verschlechterung an anderer Stelle erkauft. Die Kreuzung wäre aufgrund ihrer Unübersichtlichkeit (Überhöhung durch die Brücke sowie Kurve der Erfenschlager Straße), bereits als potenziell gefährlich einzuschätzen. Auf der Erfenschlager Straße sei daher in diesem Bereich Tempo 30 ausgeschildert. Ein Rückbau der Linksabbiegespur würde deshalb abgelehnt.

#### 4.4.7.2 Beschreibung geplanter Zustand

Die Verschiebung des Haltepunktes Einsiedel Gymnasium sei unverhältnismäßig und werde abgelehnt.

Aus dem Erläuterungsbericht gehe nicht hervor, welche Vorteile sich die Vorhabensträgerin aus der Verschiebung des Haltepunktes verspräche. Vermuten könnte man, dass die Verschiebung durch die Neuanlage des Haltepunktes Kurt-Franke-Straße nötig wäre, um einen Mindestabstand zwischen den Haltepunkten einzuhalten. Diese oder andere vorstellbare Gründe würden nicht die Verschlechterung aufwiegen, die insbesondere für Schüler durch die Verschiebung des Haltepunktes entstünde. Auch mit der prognostizierten Steigerung des Fahrgastaufkommens würden Schüler einen großen Anteil der Fahrgäste ausmachen. Schüler seien altersbedingt anfälliger für Gefahren im Straßenverkehr und würden ihren Schulweg in großen Gruppen antreten. Die Verschiebung des Haltepunktes sei unter diesen Gesichtspunkten eine nicht vertretbare Geldverschwendung. Sie sei daher abzulehnen. Wäre bei Beibehaltung der jetzigen Lage des Haltepunktes Einsiedel Gymnasium die Errichtung des Haltepunktes Kurt-Franke-Straße nicht mehr in der geplanten Form möglich, müsste umgeplant oder die Errichtung aufgegeben werden. Sollte die Verschiebung des Haltepunktes Einsiedel Gymnasium dennoch nach Abwägung beibehalten werden, sei sie mit Schutzmaßnahmen für die Schüler zu flankieren. Dabei seien eine Verbreiterung der Gehwege und die Anbringung von Geländern auf dem Schulweg zwischen dem Haltepunkt Einsiedel Gymnasium (neu) und dem Gymnasium Einsiedel zu prüfen.

#### 4.9 Abschnitt km 12,389 - km 13,544, einschließlich Bf Dittersdorf

Die Hochwasserschutzkonzeption in Verbindung mit dem hydraulischen Gutachten (Unterlage 18) lehne man ab.

Das hydraulische Gutachten führe aus, dass das Ziel eines Schutzniveaus HQ 100 nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand erreichbar sei. Schlussfolgernd würde eingeschätzt, dass der Neubau der Eisenbahnbrücke nach dem Bahnhof Dittersdorf (in Kilometrierungsrichtung) in der geplanten Form zumindest besseren Schutz biete, als die vorhandene Brücke. In jedem Fall sei daher auch bei Unterschreitung des Schutzniveaus HQ 100 keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung zu erhoffen.

In dieser Argumentation blieben jedoch einige Faktoren unberücksichtigt. So sei nicht erkennbar, ob die Auswirkung von zukünftigen Hochwasserschutzmaßnahmen seitens der Gemeinde Amtsberg berücksichtigt worden seien. Sollte die Gemeinde Amtsberg ihre Bürger davor schützen, dass die Bahnhofsstraße als Sekundärfließweg diene, würden sich auch die Abflussverhältnisse in der Zwönitz ändern. Jede Baumaßnahme solle daher derlei zu erwartende oder zumindest mögliche Maßnahmen vorwegnehmen. Im Nachgang der Baumaßnahme seien bestenfalls noch kosmeti-

sche Änderungen möglich. Diese Abstimmung fehle oder gehe nicht aus den Unterlagen hervor.

Es werde ebenso darauf abgestellt, dass die Aufstauung nicht nur durch die genannte Eisenbahnbrücke erfolge, sondern auch durch die ein kurzes Stück stromabwärts gelegene Fußgängerbrücke bzw. deren Rampen. Eine Fußgängerbrücke anzuheben oder ihre Rampen mittels Rohren durchlässiger zu machen, sei jedoch ein geringer Aufwand. Sollte der Baulastträger der Fußgängerbrücke diese Maßnahmen zukünftig treffen, fiel dieses Argument fort und die dann neugebaute Eisenbahnbrücke sei ein Hindernis, dessen Beseitigung unvertretbar wäre.

Ebenso werde im hydraulischen Bericht erwähnt, dass insbesondere die Abknickung der Zwönitz unter der Eisenbahnbrücke ein Problem darstelle, hierdurch steige zwar der Wasserspiegel nicht, es komme jedoch zu einer "hochgradig turbulenten Strömung", die nicht nur für die genaue Einschätzung der Pegel im Gutachten ein Problem sei, sondern auch ganz praktische Auswirkungen zeitigen dürfte. Die im Gutachten genannte stehende Welle führe dazu, dass die Ausuferung im Wellenscheitel eher eintrete, die Verwirbelung setze größere Kräfte frei, die auf die umströmten und angeströmten Oberflächen wirke, belaste sie also in jedem Falle höher. Es sei daher nicht einzusehen, warum beim Neubau diese Abknickung verschärft werde. Im Erläuterungsbericht werde angegeben, dass der Kreuzungswinkel von Brücke und Fluss planerischen Grenzen unterliege. Von diesen abzuweichen, würde sicher einen höheren Aufwand bedeuten. Dieser Versuch und ein darauffolgender Vergleich des erhöhten Aufwands zu einem entgegenstehenden Nutzen sei jedoch nicht gemacht worden.

Der hydraulische Bericht führe weiterhin aus, dass ein Schutzziel Pegel HQ 100 im Bereich der Bahndämme Erhöhungen bis 1,50 m erfordern würden, die aufgrund des begrenzten Platzangebots nur mit hohem Aufwand realisierbar seien. Daher werde von diesem Schutzziel Abstand genommen. Ob diese planerische Alternative jedoch überhaupt in ihren Folgen und Kosten untersucht worden sei, gehe weder aus dem Erläuterungsbericht noch aus dem hydraulischen Gutachten hervor. Um einschätzen zu können, ob der Aufwand unverhältnismäßig sei, müssten Kosten und Nutzen verglichen werden, keine Variante solle vor der Prüfung ausgeschlossen werden.

Planungsrelevante Pegel seien in der Regel HQ 100, HQ 50 und HQ 25. Es werde jedoch ausgeführt, dass eine Brückenerhöhung wenig Zweck habe, da dann andernorts ein Überströmen des Bahndamms zu erwarten sei. Da das Schotterbett des Bahndamms ausgewaschen werden könne, sei dieser Fall nach Möglichkeit zu vermeiden. Jedoch sei nicht untersucht worden, ob in dieser Abwägung Maßnahmen vertretbar erschienen, die zwar das Schutzziel HQ 100 nicht erreichen würden, jedoch über dem Schutzziel HQ 50 lägen. Vielleicht sei mit vertretbarem Aufwand eine Erhöhung von Brücke und Bahndamm um weniger als 1,50 m (an der höchsten Stelle) möglich. Im hydraulischen Gutachten sei nicht untersucht worden, ob eine relevante Verbesserung der Abflusssituation auch schon bei geringerem Aufwand eintreten würde.

Schließlich sei die Anregung des hydraulischen Berichts, einen Treibgutfang an der Brücke anzuordnen, ohne Begründung nicht in die Planung aufgenommen worden. Weder Erläuterungsbericht noch Kartenmaterial würden diesen Vorschlag enthalten. Die Planung sei anfechtbar, wenn der hydraulische Bericht zwar nach Forderung durchgeführt würde, ihm jedoch in den Planungen nicht oder nur unzureichend Rechnung getragen würde.

#### 4.13.8.1.2 Beschreibung geplanter Zustand

Der kleine Park am Bahnhof Meinersdorf dürfe nicht beschnitten werden.

Die Schaffung von mehr Parkflächen sei begrüßenswert. Jedoch würde der ohnehin kleine Park durch die weitere Verkleinerung durch neue Parkflächen zerstört und die geknickte Wegeführung wohl bei keinem Fußgänger Anklang finden. Es würde deshalb gefordert, die Parkfläche unangetastet zu lassen oder nach Möglichkeit zu vergrößern. Eine straßenparallele Anordnung der Parkflächen sei eine Lösung, die den Park erhalte und ihre Zahl nicht so stark reduzieren würde. Insgesamt würde eine deutliche Erhöhung der Parkplätze geplant, hier sei man jedoch über das Ziel hinausgeschossen und hätte diesem Ziel alle anderen Aspekte untergeordnet.

#### 4.15 Abschnitt km 26,561 - km 27,629, einschließlich Bf Thalheim

Der Bahnübergang Roßtaler Weg/Robert-Koch-Straße sei entsprechend aktuellen Vorschriften aufzurüsten. Der Einziehung werde widersprochen.

Der Entscheidungsprozess gehe mindestens bis ins Jahr 2004 zurück. Die damalige Zustimmung zur Einziehung des Bahnübergangs verletze Anlieger in deren Rechten und sei daher aufzuheben. Um die Erschließung der anliegenden Grundstücke zu ermöglichen, werde der Roßtaler Weg als Ersatz ausgewiesen. Dieser erfülle jedoch nicht die Anforderungen und könne auch nur mit hohem Aufwand aufgewertet werden, um die Anforderungen zu erfüllen.

So würden einige Grundstücke landwirtschaftlich genutzt. Die dabei genutzten Maschinen könnten den Roßtaler Weg aufgrund seiner Breite jedoch nicht befahren bzw. würden rasch zu Zerstörungen führen. Auch die Kurvenradien erfüllten diese Anforderung nicht. Der Kreuzungsbereich mit der Salzstraße sei zu schmal. Da Gebäude einer Erweiterung im Wege stünden, sei dies nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Da die Aufhebung des gefassten Stadtratsbeschlusses zur Entwidmung gefordert sei, bzw. auch beabsichtigt sei, die Offenhaltung des Bahnübergangs einzuklagen, solle vielmehr die Planung entsprechend angepasst werden. Dadurch könne die Maßnahme der Aufrüstung des Bahnübergangs innerhalb der geplanten Sperrung der Strecke erfolgen und nicht erst nach einer Gerichtsentscheidung (falls diese zugunsten der Kläger gegen die Stadt Thalheim ausfalle). Es sei nicht absehbar, wohin diese Sache sich entwickeln werde, jedoch sollte ein negativer Einfluss auf den begrüßenswerten Ausbau der Eisenbahnstrecke vermieden werden, da die Ausweitung des Angebots für den öffentlichen Personennahverkehr unbestritten sei. Nachträgliche Planung und Bau würden auch höhere Kosten verursachen. Möglicherweise stehe ein Streit zwischen der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH und Stadt Thalheim im Raum, wer diese Kosten trage, der wiederum für alle Beteiligten nur negative Folgen zeitigen würde.

Die Begründung, dass so viele Bahnübergänge in kurzem Abstand nicht nötig und genehmigungsfähig seien, werde abgelehnt. Auf der beplanten Strecke würden z. B. in Burkhardtsdorf in kurzer Folge (jeweils am Kirchsteig) mehrere Bahnübergänge nur für landwirtschaftlichen Verkehr bzw. wenige Anlieger oder Fußgänger offengehalten und entsprechend aufgerüstet, ohne dass dies als nicht vertretbar gesehen werde. Nicht vertretbar sei hingegen die Schließung des Bahnübergangs, wenn keine gleichwertige Alternative bestünde. Sie stelle hingegen eine Enteignung über die Wertminderung der erschlossenen Grundstücke dar. Es sei daher geboten, nach Möglichkeit vor dem Streckenausbau zu einer gütlichen Einigung zu kommen, die allen Belangen Rechnung tragen würde.

#### 4.15.2.2.2 Beschreibung geplanter Zustand

Der Bahnübergang Bahnhofstraße in Thalheim müsse mit einem Fußweg oder Fußgängerstreifen

ausgerüstet werden.

Die nötige Umrüstung des Bahnübergangs stelle eine Möglichkeit dar, die Verkehrssicherheit auch für Fußgänger zu verbessern. Wie der Erläuterungsbericht darstelle, führe der Bahnübergang nur zu wenigen Anliegern. Allerdings befinde sich darunter auch ein beliebtes Erholungsgebiet, wodurch zu manchen Zeiten ein reger Ausflugsbetrieb herrsche. Der Verkehr spalte sich kurz nach dem Bahnübergang auch in drei bzw. vier Wege auf, der Bahnübergang selbst sei damit die Engstelle. Es sei nicht nachzuvollziehen, warum in diesem Bereich Fußgänger die Straße mitbenutzen sollen. Ein Ausbau der anschließenden Wege sei derzeit nicht geplant, jedoch würde jede Verbesserung wenig Wirkung zeitigen, wenn der Bahnübergang selbst fertig sei und damit nicht in Aussicht stehe, einen Fußgängerweg nachzurüsten.

Im Gegenteil stelle die Planung zwar eine Verbesserung für Kraftfahrzeuge, aber eine Verschlechterung für Fußgänger dar. Diese würden durch den Umbau des Bahnüberganges im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Untere Bahnhofstraße auf die Fahrbahn gezwungen. Der Fußweg würde zugunsten eines weiteren Kurvenradius verkürzt und liefe nicht mehr aus. Gerade der Kreuzungsbereich und der direkt anschließende Bahnübergang fordere die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer und solle deshalb einfach und übersichtlich ausgebildet werden. Alle Verkehrsteilnehmer müssten in der Planung gleichberechtigt berücksichtigt werden, das sei hier nicht der Fall. Daher müsse die Planung abgelehnt werden. Vorgeschlagen werde eine Anlage eines Fußgängerweges auf der dem Bahnhof zugewandten Seite des Bahnüberganges, der nach dem Bahnübergang im Kurvenbereich und darüber hinaus bis zur Abzweigung Hormersdorfer Weg weitergeführt werden solle.

Es sei weiterhin nicht einzusehen, dass bei der Aufweitung der Straße nach dem Bahnübergang der abzweigende Pionierweg vernachlässigt werde. Durch den Abriss der Gastanks und des Kontrollhauses sowie die Notwendigkeit eine Zuwegung zum neu herzustellenden Schalthaus, ergäben sich Möglichkeit und auch Notwendigkeit, einige Meter des Hormersdorfer Weges in den Kurvenbereich hinein zu erweitern. Insbesondere müsse die Sichtbeziehung verbessert werden, indem Gehölze zurückgeschnitten würden und aus Richtung Pionierweg der Bahnübergang gut erkennbar sei.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Auf die Einordnung einer Verkehrsinsel auf der Erfenschlager Straße in Höhe des Haltepunktes Chemnitz-Reichenhain wird verzichtet. Die bestehenden Abbiegebeziehungen bleiben erhalten.

Infolge der 1. Planänderung wird der kleine Park am Bahnhof Meinersdorf nicht mehr beschnitten. Die Einordnung der neuen Parkflächen erfolgt ohne Eingriffe in den bestehenden Park.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des Chemnitzer Modells erfolgt die Anordnung der Haltepunkte mit ihren Zwischenabständen so, dass die dicht besiedelten Ortslagen Erfenschlag und Einsiedel mit den üblichen verkehrsplanerischen Einzugsbereichen (Radien) von 500 m (nach ÖPNV-Standard) bzw. 1000 m (nach SPNV-Standard) nahezu vollständig - und damit besser als bisher - erschlossen werden können. Die konkrete Anordnung des geplanten Haltepunktes Chemnitz-Erfenschlag Ost und des verschobenen Haltepunktes Einsiedel Gymnasium ermöglicht die verbesserte Erschließung der Wohngebiete sowohl entlang der Erfenschlager Straße als auch der Kurt-Franke-Straße und der Lindenstraße. Die Erreichbarkeit des Gymnasiums ist weiterhin durch eine akzeptable Wegstrecke

gewährleistet. Der Ortsvorsteher und die Stadt Chemnitz haben keine Bedenken gegen die Verlegung des Haltepunktes geäußert.

Zuständig für den Hochwasserschutz an der Zwönitz ist die Landestalsperrenverwaltung. Die Vorhabensträgerin hat die Belange des Hochwasserschutzes in Bezug auf Engstellen im Bereich der bestehenden Eisenbahnbrücken mit der Landestalsperrenverwaltung abgestimmt und in einem hydraulischen Gutachten bewertet. Mit dem Neubau der beiden Eisenbahnbrücken tritt eine Verbesserung im Falle einer Hochwassersituation ein. Dieses Einvernehmen spiegelt sich in den Stellungnahmen der Landestalsperrenverwaltung und der Gemeinde Amtsberg wieder. Zu weiteren Maßnahmen ist die Vorhabensträgerin nicht verpflichtet.

Der Bahnübergang über die Robert-Koch-Straße ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Für diesen Bahnübergang wird ein gesondertes Planrechtsverfahren durchgeführt.

Der Bahnübergang über die Bahnhofstraße in Thalheim zeichnet sich durch einen geringen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr aus. Die Stadt Thalheim hat als zuständige Straßenbaulastträgerin demzufolge auch keinen separaten Fußweg gefordert. Mit der Straßenaufweitung für den Begegnungsverkehr und der neuen technischen Ausrüstung hat die Vorhabensträgerin die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs im Bahnübergangsbereich bereits hinreichend erhöht.

#### **A.5.3.27 Einwender 27**

Im Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahnverbindung Chemnitz - Thalheim - Aue "Chemnitzer Modell" schlage man vor, den Vorplatz am Haltepunkt Kemtau/Eibenberg als ordentlichen Parkplatz zu gestalten (Pflaster oder Asphalt). Eine sichere Abstellmöglichkeit für Fahrräder sollte auch gebaut werden. Des Weiteren werde vorgeschlagen, den Seitenstreifen der B 180 Richtung Burkhardtsdorf als Parkfläche zu befestigen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Haltepunkt Kemtau ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens. Mithin können auch keine Folgemaßnahmen, wie z. B. die angeführte Parkplatzgestaltung, abgeleitet werden.

#### **A.5.3.28 Einwender 28**

Hiermit stelle man den Antrag zur Genehmigung der Einbindung des unter dem Haus des Einwenders durchführenden Mühlgrabens in die vorgesehene Entwässerung des Bahndammes (entsprechend den Arbeiten für das Chemnitzer Modell 2). Das führe zu einem effektiven Hochwasserschutz für das Haus des Einwenders, denn bei jedem Hochwasser der Zwönitz steige durch den Rückstau der Zwönitz das Wasser im Haus bis über die Grundmauer. Nach Absprache mit den Projektierern des Chemnitzer Modells sei diese Einbindung vor Erreichen des Hauses des Einwenders in die vorgesehene Entwässerungsleitung des Bahndammes möglich. Die Arbeiten zum Verschluss des Durchlaufes unter dem Haus der Einwender würde man anschließend selbst in die Wege leiten.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Am 24. Oktober 2018 hat ein Ortstermin mit der Vorhabensträgerin stattgefunden. Im Ergebnis wurde sich darauf verständigt, dass die Entwässerungsleitung wie geplant errichtet wird. Eine Einbindung des Mühlgrabens in diese erfolgt im Rahmen des vorliegenden Vorhabens wegen des zusätzlichen Aufwands und der damit verbundenen Kosten nicht.



### A.5.3.29 Einwender 29

Die Höhe der Lärmschutzwand (2 m) am Knotenpunkt Reichenhain erscheine nicht ausreichend, da die Züge schon diese Höhe erreichen würden. Könnte nicht auch der Haltepunkt ca. 200 m landwärts (nach der Brücke) verlegt werden, wo sich keine Wohnhäuser befänden?

Wo würde die Lärmschutzwand errichtet? Direkt an der Grundstücksgrenze? Man habe dort Baumbestand. Müsse der den Baumaßnahmen weichen, da ja die Wurzeln beschädigt würden? Wer trage bei einer Baumfällung die Kosten?

Sei ein Baustellenlärmenschutz zu erwarten, bzw. eine Vergütung - wie z. B bei Haussanierungen, Mietminderungen?

Mit diesen Veränderungen ergebe sich für das Grundstück eine Wertminderung. Wie werde diese ausgeglichen?

Zur Klärung wäre ein Vor-Ort Termin erstrebenswert. Man bitte um eine Prüfung und Information.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (1. und 2. Obergeschoss in Süd-West-Richtung und 2. Obergeschoss in Süd-Ost-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht. Die vom Einwender in diesem Zusammenhang vorgeschlagene Verschiebung des Haltepunktes in Richtung Einsiedel würde an der Schallschutzberechnung nichts ändern, da der Haltepunkt in der schalltechnischen Berechnung wie durchgehende Gleise der freien Strecke behandelt wird.

Im Erörterungstermin wurde zunächst eine mögliche Erhöhung der Lärmschutzwand erwogen. Es konnte jedoch mit den weiteren betroffenen Anliegern, die ebenfalls Einwendungen vorgetragen haben, kein Konsens bezüglich der Erhöhung der Lärmschutzwand erzielt werden. Es besteht mithin keine Veranlassung, von den Festlegungen des Schallschutzgutachtens abzuweichen.

Die Lärmschutzwand wird auf Bahngelände errichtet. Es sind keine Baumfällungen auf privatem Gelände in diesem Bereich erforderlich. Ein Baulärmgutachten liegt vor, welches konkrete Maßnahmen zur Verringerung von Baulärm enthält. Durch die Auflagen zum Immissionsschutz (vgl. Punkt A.4.4) sind unzumutbare Beeinträchtigungen ausgeschlossen.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wertminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht. Entschädigung kommt nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG u. a. in Betracht, wenn aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen weitere Schutzvorkehrungen erforderlich, diese jedoch mit dem Vorhaben unvereinbar oder untunlich wären. Dies ist nicht der Fall. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird sich die Lärmbelastung aus dem Zugbetrieb auf das gesetzlich zulässige Maß verringern.

### A.5.3.30 Einwender 30

Gegen den Rückbau und die Verlegung des Haltepunktes Einsiedel Gymnasium erhebe man fol-

gende Einwendungen:

1. Mit der Verlegung verlängere sich der Weg zum Gymnasium um 1/3 der bisherigen Wegstrecke. Für Behinderte ein unzumutbarer Nachteil. Zugleich steige das Unfallrisiko für die Schüler insgesamt.
2. Die Errichtung des neuen Bahnsteiges (Länge 80 m, Höhe 0,55 m, Breite 2,75 m) führe zu einer weiteren Verschärfung des Hochwasserrisikos. Die beigefügten Fotos zeigten, dass eine weitere erhebliche Einschränkung des Durchflusses der Zwönitz im unmittelbaren Brückenbereich unvorhersehbare Folgen haben könne. Eine weitere Verringerung des Durchlasses könne im Hochwasserfall zu Brückenschäden führen. Zugleich verstärke sich durch eventuellen Rückstau das Risiko für die Anlieger.
3. Mit dem Ausbau der Strecke erhöhe sich die Zugfrequenz deutlich. Insbesondere an Haltepunkten führe dies zu einer erheblichen Zunahme des Lärmpegels (Bremsen, Anfahren, Klingel, Tür öffnen und schließen). Der neue Haltepunkt liege im direkten Wohnbereich zahlreicher Anlieger. Beim bisherigen Standort habe dies keine Rolle gespielt.
4. Unabhängig von den bisher aufgeführten Einwendungen stelle sich grundsätzlich die Kosten-Nutzen-Frage (Kosten Rückbau, Neubau und Nutzungsprognose). Eine Annahme, durch die Verlegung des Haltepunktes würde die Bahn von den Anliegern stärker frequentiert, gehe an den tatsächlichen Gegebenheiten vorbei. Insbesondere die Anwohner "Am Hübel" würden wohl kaum ihre Einkäufe per Fuß erledigen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des Chemnitzer Modells erfolgt die Anordnung der Haltepunkte mit ihren Zwischenabständen so, dass die dicht besiedelten Ortslagen Erfenschlag und Einsiedel mit den üblichen verkehrsplanerischen Einzugsbereichen (Radien) von 500 m (nach ÖPNV-Standard) bzw. 1000 m (nach SPNV-Standard) nahezu vollständig - und damit besser als bisher - erschlossen werden können. Die konkrete Anordnung des geplanten Haltepunktes Chemnitz-Erfenschlag Ost und des verschobenen Haltepunktes Einsiedel Gymnasium ermöglicht die verbesserte Erschließung der Wohngebiete sowohl entlang der Erfenschlager Straße als auch der Kurt-Franke-Straße und der Lindenstraße. Die Erreichbarkeit des Gymnasiums ist weiterhin durch eine akzeptable Wegstrecke gewährleistet. Der Ortsvorsteher und die Stadt Chemnitz haben keine Bedenken gegen die Verlegung des Haltepunktes geäußert.

Die Landestalsperrenverwaltung wurde am Verfahren beteiligt und hat mitgeteilt, dass die Hochwasserschutzmaßnahmen aus dem Hochwasserschutzkonzept für die Ortslagen Einsiedel und Erfenschlag abgeschlossen sind. Das Schutzziel liegt bei einem HQ 25. Nach einer im Rahmen der Planung durchgeführten Wasserspiegelberechnung ergeben sich bei einem HQ 25 keine signifikanten Auswirkungen. Mit einer weiteren Verschärfung des Hochwasserrisikos durch den Bahnsteigbau ist somit nicht zu rechnen.

Bezüglich des Lärmschutzes wird auf das Schallgutachten (Planunterlage 15.1) verwiesen. Im Bereich des Haltepunktes Einsiedel Gymnasium gibt es keinen erheblichen baulichen Eingriff (vgl. Punkt B.4.10.2). Ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht daher nicht.

Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Untersuchung vom 31. Juli 2012 hat einen wirtschaftlichen Betrieb der Strecke nachgewiesen.

### A.5.3.31 Einwender 31

Durch die Infrastrukturmaßnahmen, im Speziellen der Ausbau des Knotenpunktes Bahnhof Reichenhain, seien die Belange des Einwenders betroffen. Ursachen der Betroffenheit seien der zunehmende Verkehrslärm, die zunehmenden Emissionen und Immissionen, bedingt durch Kraftstoff und Staub, die optische Beeinträchtigung, der sinkende Verkehrswert des Grundstückes und der zu erwartende Vermietungsnachteil. Weiterhin seien verschiedene Grundlagen der Herangehensweise von Berechnungen nicht korrekt.

Eine Unklarheit bestehe in der Verwendung der Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Im Operationellen Programm des Freistaates Sachsen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2014 - 2020 stehe im Punkt 49:

"Um Energie- und Klimaziele zu erreichen, müssen insbesondere auch umweltfreundliche Verkehrsträger einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen erbringen. Die fehlende Elektrifizierung von wichtigen Eisenbahnstrecken in den tendenziell wachsenden Ballungsräumen Leipzig, Chemnitz und Dresden vermindert die Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems und ist zudem mit dem Einsatz von Dieseltriebwagen bzw. -lokomotiven verbunden. Dadurch besteht eine hohe Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen, verbunden mit erhöhten CO<sup>2</sup>-Ausstößen sowie einer maßgeblichen Feinstaubbelastung."

Vor diesem Hintergrund sei vollkommen unklar, wieso Fördermittel, die hauptsächlich aus Steuermitteln stammten, für Projekte genehmigt würden, die den eigenen Richtlinien widersprächen.

Da die Elektrifizierung kein Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sei, müssten die Finanzierung, die Fördermethoden sowie die Verwendung von Fördermitteln kritisch hinterfragt werden.

Da der Ausbau der Strecke von der derzeitigen Endhaltestelle an der Fraunhoferstraße bis zum Knotenpunkt Bahnhof Reichenhain grundlegend erfolge und als Neubauprojekt zu betrachten sei, beantrage man die Prüfung der Elektrifizierung.

Die im lufthygienischen Gutachten, Punkt 4.2.1, Tabelle 2, angenommenen kraftstoffbedingten Emissionen könnten nicht nachvollzogen werden, da es keine allgemein zugänglichen veröffentlichten Berichte über die tatsächlichen Werte der Citylink Bahnen gebe.

Aufgrund des Wechsels vom Eingleissystem auf das Zweigleissystem am Knotenpunkt Reichenhain entstünden automatisch Wartezeiten der Züge, wobei während dieser Zeit die Motoren liefen. Diese punktuellen Erhöhungen der Emissionen und Immissionen seien in keiner Weise berücksichtigt. Das gelte auch für den Lastfall Straße im Bereich der Buswendeschleife. Eine Exposition von Spitzenbelastungszeiten in diesem Bereich sei nicht enthalten. Die Kenngrößen der Hintergrundbelastungen seien zwar nicht älter als 5 Jahre (TA Luft 4.6.3.1), könnten so jedoch nicht herangezogen werden, da sich durch den Ausbau der Fraunhoferstraße und des daraus abfließenden Verkehrs über die Lengfelder Straße eine wesentliche Änderung ergebe (TA Luft 4.6.3.1).

Im Punkt 4.1 des schalltechnischen Gutachtens werde festgestellt, dass die Citylink Bahnen, wenn sie im Dieselbetrieb gefahren würden, eine sehr ungünstige Variante darstellen würden. Warum werde aus dieser Feststellung heraus keine Elektrifizierung in Erwägung gezogen?

Der zusammenhängenden Betrachtung von Schallemissionen im Fahrbetrieb und der Schallemissionen beim Ein- und Ausfahren in Bahnhöfen müsse man widersprechen, da der Ausgangspunkt der Berechnung (Quellhöhe) eine grundlegend andere sei.

Das Dieselaggregat der Citylink Bahnen befindet sich auf dem Dach in 3,90 m Höhe. Da im Bereich Bahnhof Reichenhain die meisten Schallemissionen vom Dieselaggregat ausgehen würden, könne eine 2 m hohe Lärmschutzwand in ca. 3 m Abstand zur Quelle nicht die geforderte Minderung erzielen. Daher sei der Beurteilung der Immissionen in der Unterlage 15.1.1 ohne Lärmschutzwand in der Schalltechnischen Untersuchung zu folgen.

Auch eine Betrachtung und Beurteilung des sekundären Luftschalls im Gebäude finde keine Beachtung.

Die in der Unterlage 15.1.1 aufgeführten Geschosse seien nicht korrekt, da das Wohngebäude in SW-Ausrichtung vier Geschosse habe. Weiterhin seien Außenwohnbereiche am Gebäude nicht berücksichtigt. Es befänden sich außerdem zwei Außenwohnbereiche auf dem Grundstück, die einen Abstand von ca. 20 - 30 m zur Quelle hätten.

Man bitte um eine nachvollziehbare Aufstellung der zu erwartenden Immissionen in dem Grundstück der Einwender und der darauf befindlichen Immobilie, unterteilt nach Geschossen. Eine Differenzierung nach unterschiedlich hohen Lärmschutzwänden, deren Bauart und Klassifizierung sei notwendig.

Die Anwendbarkeit der DIN 18005 Beiblatt 1 "Schallschutz im Städtebau" sei zu prüfen.

Durch die Erhöhung der Taktfrequenzen der Züge und der Errichtung einer Wendeschleife für Busse des ÖPNV sowie durch deren Wartezeiten bei Anschlüssen entstünden erhebliche optische Einschränkungen. Die Bewohner der Immobilie seien der ständigen Anwesenheit von Bussen und Bahnen ausgesetzt. Der Erholungseffekt und die Wahrscheinlichkeit einer wirtschaftlichen Vermietung würden erheblich sinken. Auch der daraus resultierende Stressfaktor solle nicht übersehen werden, denn Stress und Lärm seien Hauptkrankheitsursachen.

Durch eine erhöhte Ansammlung von Menschen und eine erhöhte Frequentierung des Knotenpunktes werde das Sicherheitsgefühl stark reduziert. Die nachweislich erhöhten kriminellen Handlungen an Bahnhöfen würden in ein Wohngebiet geholt.

Die aus der Baumaßnahme heraus resultierende Wertminderung des Grundstücks und der darauf befindlichen Immobilie, einschließlich der zu erwartenden Mietausfälle, müssten durch einen unabhängigen Gutachter ermittelt werden. Aufgrund der Eigentumsverletzung nach Art. 14 GG werde von der Vorhabensträgerin ein angemessener Ausgleich verlangt.

Nach Wegfall der Zuwegung zur Lippersdorfer Straße solle eine Prüfung der Verlegung des Knotenpunktes Bahnhof Reichenhain erfolgen. Da der Zugang zu den Bahnsteigen von der Erfenschlager Straße bzw. Lengfelder Straße erfolge und es keinen Vorteil der Zuwegung von der Lippersdorfer Straße mehr gebe, könne man den Knotenpunkt auch ca. 300 m weiter in Richtung S/O (nach der Brücke landwärts) verschieben. Folgende Vorteile ergäben sich:

- die Einwendungen der Anlieger hätten sich erledigt,
- die Ruine auf der zu nutzenden Fläche könne abgerissen werden,
- eine moderne Einfahrtsstraße in die Stadt entstünde,
- das Vertrauen in die Politik und in deren Entscheidungsträger könne erhöht werden.
- die Wertschätzung der Stadt durch Professoren und Studenten vom anliegenden Universitätsteil Erfenschlager Straße und anderen Gästen könne wesentlich verbessert werden.

Zusammengefasst würden sich folgende Einwendungen ergeben:

1. Überprüfung der rechtlichen Grundlagen der Förderung dieses Projektes aus EU-Mitteln zur Unterstützung von Dieselfahrzeugen (Prüfung der Elektrifizierung),
2. Überprüfung des lufthygienischen Gutachtens im Bereich Knotenpunkt Bahnhof Reichenhain,
3. Überprüfung der Schalltechnischen Untersuchung,
4. Feststellung der Wertminderung von Grundstück und Immobilie,
5. Überprüfung des Standortes Knotenpunkt Bahnhof Reichenhain.

Vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gebe es eine 3-Punkte-Strategie, die u. a. bis 2020 den Schienenlärm halbieren wolle, ausgehend von 2008. Weiter seien Immissionsrichtwerte in Wohngebieten von 50 dB(A) Tags und 40 dB(A) nachts beschrieben. Auch auf die Wahrung der Distanz zwischen Wohnbebauung und Verkehrswegen (Trennungsgrundsatz) werde hingewiesen (§ 50 BImSchG).

In der DIN 18005 Beiblatt 1 "Schallschutz im Städtebau" seien Orientierungswerte in Wohngebieten von 50 dB(A) tags und sogar 35 dB(A) nachts beschrieben.

Chemnitz werbe mit dem Slogan "Stadt der Moderne", das Chemnitzer Modell finde bundesweit Beachtung. Fortschrittliche und innovative Lösungen seien wünschenswert, auch wenn diese einer Kosten-Nutzen-Rechnung nicht standhalten würden.

Dieses Großprojekt solle, gerade in Zeiten von vollen Kassen, mit den Menschen und nicht gegen den Menschen realisiert werden. Politiker und Entscheidungsträger wechselten, die Betroffenen und die nachfolgenden Generationen müssten sehr lange mit den jetzt getroffenen Entscheidungen leben. Nachgewiesene gesundheitsschädliche Emissionen, deren Reduzierung in noch keinem Gesetzestext stünde, beeinflussten das Leben der Einwender negativ.

Man sei nicht gegen das Projekt, aber man wolle eine bestmögliche Ausführung.

**Entscheidung:** In Auswertung des Baulärmgutachtens hat das Eisenbahn-Bundesamt Schutzauflagen erlassen (vgl. Punkt A.4.4). Diese enthalten dem Grunde nach auch Entschädigungsregelungen.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (3. und 4. Obergeschoss in Süd-West-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht. Dies gilt auch für die genannten Außenwohnbereiche, da ausweislich der Planunterlage 15.1.2.6 auf dem gesamten Grundstück des Einwenders der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag nicht erreicht wird. Eine unzumutbare optische Beeinträchtigung ist aufgrund der geringen Höhe der Lärmschutzwand und des großen Abstandes des Gebäudes nicht erkennbar.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nachvollziehbarer und nicht zu beanstandender Weise un-

tersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Es wurde auch eine Baulärmuntersuchung durchgeführt und verschiedene Maßnahmen zur Minderung benannt. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden.

Einen allgemeinen Entschädigungsanspruch für Wert- oder Mietminderungen kennt das Fachplanungsrecht aufgrund der Sozialbindung des Eigentums nicht. Entschädigung kommt nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG u. a. in Betracht, wenn aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen weitere Schutzvorkehrungen erforderlich, diese jedoch mit dem Vorhaben unvereinbar oder untunlich wären. Dies ist nicht der Fall. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird sich die Lärmbelastung aus dem Zugbetrieb auf das gesetzlich zulässige Maß verringern.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin erklärt, dass für das vorliegende Vorhaben keine Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) verwendet werden.

Die Vorhabensträgerin hat sich aus wirtschaftlichen Gründen (vorerst) gegen eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke entschieden. Dies begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Wie bereits dargelegt, wurden die Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen hinreichend untersucht und entsprechende Schutzmaßnahmen festgelegt. Die zum Einsatz vorgesehenen Fahrzeuge wurden entsprechend in den jeweiligen Gutachten berücksichtigt. Dies wurde auch im Erörterungstermin seitens der Vorhabensträgerin ausführlich erläutert.

Entsprechend der erschütterungstechnischen Untersuchung werden die Anhaltswerte für die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bezüglich der Erschütterungen nach DIN 4150-2 und des sekundären Luftschalls eingehalten.

Die Verknüpfung von Bus und Bahn bei einer hohen Taktfrequenz ist grundlegende Voraussetzung für die Akzeptanz eines funktionsfähigen öffentlichen Personennahverkehrs. Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der bereits genannten Gutachten untersucht und entsprechende Schutzmaßnahmen festgelegt. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden.

Die Sicherheitsbedenken werden nicht geteilt. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand wird das Grundstück des Einwenders gegen unberechtigtes Betreten des Grundstückes wirksam gesichert.

Eine Verschiebung des Haltepunktes wurde seitens der Vorhabensträgerin untersucht. Die beengten Platzverhältnisse am vorgeschlagenen Alternativstandort (keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse) und auch sicherungstechnische Erfordernisse lassen dies jedoch nicht zu.

Zusammenfassung:

Für das vorliegende Ausbauvorhaben werden weder EFRE-Mittel verwendet, noch geben die vorliegenden Gutachten Anlass, die festgelegten Schutzmaßnahmen in Zweifel zu ziehen. Weitere Entschädigungen und Ansprüche können aus den vorliegenden Gutachten nicht abgeleitet werden. Eine Verschiebung des Haltepunktes ist aus fachtechnischen Gründen nicht realisierbar.

### A.5.3.32 Einwender 32

In der aktuellen Planung werde die Anbindung der Bürger von Reichenhain bzw. Reichenhainer Mühlberg an die neue Bahn nicht berücksichtigt und die direkte Anbindung an die Innenstadt ermöglicht. Ebenso werde den Kindern aus Reichenhain, welche das Gymnasium Einsiedel besuchen, ohne eine Direktanbindung an die Bahn/Haltestelle in Höhe der derzeitigen Bushaltestellen "Gornauer Straße" der Schulweg weiterhin unverhältnismäßig erschwert und um ca. 25 - 40 Minuten pro Richtung verlängert. (Seit Fahrplanwechsel müssten die Kinder am Umstieg Bahnhof Reichenhain aufgrund der Fahrplanlage der Linien 76/53 Wartezeiten von 30 Minuten in Kauf nehmen.)

Er fordere daher, die Konzeption und Aufnahme bzw. den Bau einer zusätzlichen Haltestelle zwischen den geplanten Haltestellen Bahnhof Reichenhain und Haltepunkt Erfenschlag. Alternativ die Verlegung der Haltestelle Bahnhof Reichenhain in Richtung Kreisverkehr Erfenschlager Straße. Auf dem unbebauten Gelände zwischen ehemaligem Ballhaus und dem Kreisverkehr bestehe zudem ausreichend Platz für den geplanten Knotenpunkt zum Umstieg von/auf diverse Buslinien.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die mit dem Ausbau des Chemnitzer Modells einhergehenden Veränderungen des Verkehrsangebots sind Teil des Nahverkehrsplans, der durch den Stadtrat der Stadt Chemnitz beschlossen wurde. Die endgültige Umsetzung des Linienkonzepts aus dem Nahverkehrsplan erfolgt im benannten Gebiet zwischen Altchemnitz und Einsiedel mit Inbetriebnahme des vorliegenden Vorhabens.

Eine Verlegung des Haltepunktes Reichenhain wurde seitens der Vorhabensträgerin untersucht. Die beengten Platzverhältnisse am vorgeschlagenen Alternativstandort (keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse) und auch sicherungstechnische Erfordernisse lassen dies jedoch nicht zu.

Eine zusätzliche Haltestelle ist aufgrund der kurzen Distanz zwischen den geplanten Haltestellen in Reichenhain und in Erfenschlag ebenfalls nicht umsetzbar.

### A.5.3.33 Einwender 33

Die ausgelegten Planunterlagen würden Lärmschutzwände regelmäßig mit Höhen von 2 m bzw. in Einzelfällen mit Höhen von 1 m vorsehen. Die Höhe der Lärmschutzwände sei nicht hinreichend. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass eine wesentliche Lärmquelle im System von Rad und Schiene zu sehen sei. Allerdings seien die vorgesehenen Fahrzeuge Citylink als dieselelektrische Zweisystemfahrzeuge mit Dieselmotoren auf dem Dachträger vorsehen und befänden sich auf einer Höhe von ca. 3,5 m. Diese Motoren stellten eine erhebliche Lärmquelle dar, die im Lärmschutzgutachten nicht hinreichend gewürdigt sei. Nur eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4 m in einer optisch ansprechenden Bauweise trage dem Lärmschutz angemessen Rechnung.

Im Hinblick auf die anhaltende Diskussion zur Emissionsproblematik von Dieselfahrzeugen erscheine es nicht mehr als zeitgemäß, eine Streckenmodernisierung unter Verzicht auf eine Elektrifizierung vorzunehmen. Der Fahrbetrieb mit Citylink-Fahrzeugen werde bereits jetzt unter Missachtung der technischen Möglichkeiten im Dieselmotorenbetrieb durchgeführt. Das gelte für die Relationen Chemnitz - Mittweida und Chemnitz - Stollberg. Da mittelfristig auch eine Elektrifizierung der Relationen Chemnitz - Leipzig und der Mitte-Deutschland-Verbindung mit der Teilstrecke Chemnitz-Gößnitz zu erwarten sei, scheine die Zukunftssicherheit durch Dieselmotorenbetrieb nicht gegeben. Nur die Elektrifizierung der Ausbaustrecke könne als sachgerechte Erweiterung gesehen werden.

Die beantragte Planfeststellung weise Straßenbaumaßnahmen aus, die einen wesentlichen Teil der gesamten Baumaßnahmen darstellen würden. Diese Baumaßnahmen seien nicht Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung geworden und im landschaftspflegerischen Begleitplan nur unzureichend berücksichtigt worden. Die Feststellungen zu den Umweltbelangen seien nachzuholen.

Die begleitenden Straßenbaumaßnahmen würden in erheblichem Umfang in die Budgethoheit der beteiligten Kommunen eingreifen. Den Planfeststellungsunterlagen lasse sich nicht entnehmen, dass die zuständigen Gremien der Gemeinden den geplanten Baumaßnahmen einschließlich erforderlicher Kostenübernahme zugestimmt hätten. Die Gemeinderats- bzw. Stadtratsbeschlüsse seien zur Wahrung der Finanzhoheit einzuholen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in nachvollziehbarer und nicht zu beanstandender Weise untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden. Es wurde auch eine Baulärmuntersuchung durchgeführt und verschiedene Maßnahmen zur Minderung benannt. Auch die Straßenbaumaßnahmen wurden in den Umweltplanungen berücksichtigt, vgl. z. B. die Lagepläne zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12.2).

Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen, flexiblen Fahrzeugeinsatz sowie effiziente Wartungsabläufe ist eine möglichst einheitliche Fahrzeugflotte anzustreben. Die Entscheidung der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Zweisystemfahrzeuge auf dem Streckennetz des Chemnitzer Modells einzusetzen, ist mithin nicht zu beanstanden. Außerdem wäre eine Elektrifizierung der Bahnstrecke Chemnitz - Aue und weiterer Strecken des Chemnitzer Modells mit erheblichen Kosten und auch zusätzlichen Eingriffen verbunden.

Die Finanzierung des Vorhabens ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabensträgerin wird hierzu gesonderte Vereinbarungen mit den Kreuzungsbeteiligten abschließen.

#### **A.5.3.34 Einwender 34**

Der Einwender fordere

1. Wiederherstellung der Bestandseinfahrt Wiesenufer,
2. Straßenführung als Einbahnstraße (Erheblicher Rückstau des Verkehrs, wenn die Schranken in Betrieb seien, Unfallschwerpunkt im Kreuzungsbereich "Post"),
3. Informationen bzw. ein Gespräch zur Inanspruchnahme seines Grundstücks.

Es stimme, dass am 18. Oktober 2016 in der Aula des Gymnasiums Einsiedel zum Bauvorhaben eine Bürgerinformationsveranstaltung stattgefunden habe. Bei dieser Veranstaltung habe der Einwender feststellen müssen, dass der neue Fußweg auf dem in seinem Eigentum befindlichen Grundstück geplant worden sei.

In diesem Plan sei jedoch nicht eine vorübergehende Inanspruchnahme dargestellt, sondern eine Enteignung ohne vorherige Information oder ein Gespräch durch die Vorhabensträgerin. Seit Januar 2016 habe der Einwender das Gespräch mit der Stadt, dem Planungsbüro und dem VMS gesucht um Probleme mit falschen Grundstücksgrenzen und der Planung Straße/Gehweg auf priva-



ten Grundstücken zu klären.

Nachdem seine diesbezüglichen Anfragen in einer öffentlichen Sitzung des Ortschaftsrates Einsiedel am 12. Januar 2016 kein Gehör gefunden hätten, habe er sich mit dem Tiefbauamt und dem Planungsbüro in Verbindung gesetzt. Er sei an den VMS verwiesen worden und habe folgende drei Punkte telefonisch angesprochen:

Grundstücksgrenzen:

Es sei die Information erfolgt, dass diese entsprechend der vorliegenden Planung nicht stimmten.

Straßen- bzw. Gehwegführung auf privaten Grundstücken:

Der Einwender habe mitgeteilt, dass aufgrund der falschen Grundstücksgrenzen die Straßen- bzw. Gehwegführung über private Grundstücke verlaufe und er nicht bereit sei auf einzelne Flächen des Grundstückes zu verzichten bzw. seine Zustimmung dazu zu geben. Weiterhin verwies er auf den Sachverhalt, dass das gegenüberliegende Grundstück nicht bebaut sei und es wäre doch sicherlich möglich, die Trassenführung in Richtung des gegenüberliegenden Grundstücks mit entsprechender Rücksprache mit dem Eigentümer zu verlegen.

Straßenausbau:

Der Einwender habe gefragt, wie der Straßenausbau geplant sei. Ob die Schleusenbindung im Bereich Am Einsiedler Bahnhof/Wiesenufer/Einsiedler Hauptstraße entsprechend dimensioniert werde, da zurzeit Am Einsiedler Bahnhof eine Drainageleitung DN 600 und mehrere Regenwasserleitungen DN 200 in einen Betonschacht, der zum Hochbehälter umfunktioniert worden sei, einbinden würden und dieser wiederum auf eine Regenwasserschleuse DN 400 aufbinde.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Im Erörterungstermin wurde zunächst der Punkt 1 der Einwendung für erledigt erklärt, da die Vorhabensträgerin die Wiederherstellung der bestehenden Grundstückseinfahrt zugesichert hat. Die Betroffenheit des Grundstücks wurde im Rahmen der 1. Planänderung reduziert und beträgt nunmehr lediglich 8 m<sup>2</sup> vorübergehende Inanspruchnahme. Die Vorhabensträgerin hat verbindlich zugesichert, dass im Falle einer Beschädigung der Hecke, des Zaunes oder des Rasens ein entsprechender Ersatz erfolgt.

Weiterhin erfolgte eine Erörterung zur geplanten Entwässerung und der angeführten Schleusenbindung. Hierzu wurde seitens der Vorhabensträgerin erläutert, dass die geplante Lösung ausreichend dimensioniert ist.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Bezüglich der Einwendung zur Verkehrsführung hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin erläutert, dass an den Knotenpunkten der Straßen Am Einsiedler Bahnhof und Wiesenufer mit der Einsiedler Hauptstraße im Rahmen der vorliegenden Planung keine Änderungen erfolgen. Für Personenkraftwagen ist weiterhin ein Zweirichtungsverkehr möglich. Die vorgesehene Einbahnstraßenregelung gilt nur für Lastkraftwagen und Busse. Mithin sind die Befürchtungen des Einwenders, dass es zu Rückstauerscheinungen und einem Unfallschwerpunkt an der Einmündung Wiesenufer/Einsiedler Hauptstraße kommt, nicht begründet.

### A.5.3.35 Einwender 35

Bei der Planung sei zu berücksichtigen, dass die bestehenden Zufahrten zum Grundstück zwingend erhalten bleiben müssten, um eine weitere Ausübung des Gewerbes zu ermöglichen.

Des Weiteren müssten bei der Planung zwingend die vorhandenen Stellflächen/Kundenparkplätze längs zur Straße (auf dem eigenen Grundstück) weiter nutzbar sein, gegebenenfalls seien im öffentlichen Verkehrsraum Parkflächen zu schaffen mit kurzen Wegen für Kunden mit Gehbehinderungen.

Da der Großteil des Kundenverkehrs des gegenüberliegenden Nahversorgungsmarktes zum jetzigen Zeitpunkt über das Wiesenufer Richtung Einsiedler Hauptstraße fahre (ca. 80 %) und diese Fahrzeuge dann über die Bahnhofstraße Richtung Hauptstraße fahren würden, ergäben sich folgende Nachteile:

1. Erhebliche Mehrbelastung/Lärm geschäftlich und privat (Garten angrenzend an Am Einsiedler Bahnhof), mehr PKW-Verkehr auf der Straße Am Einsiedler Bahnhof und zusätzlich noch die Buslinien, da die Wendeschleife nun doch nicht realisiert werden solle und die Busse über die Straße Am Einsiedler Bahnhof fahren würden.
2. Kreuzungsbereich Am Einsiedler Bahnhof/Einsiedler Hauptstraße (Bahnübergang) Rückstau auf Bahnhofstraße stadtauswärts durch mehr Verkehr und zusätzlich halbstündlich geschlossenen Bahnübergang.
3. Kreuzungsbereich Am Einsiedler Bahnhof/Einsiedler Hauptstraße stadteinwärts durch mehr Verkehr an der unübersichtlichen Kreuzung (Kurve Einsiedler Hauptstraße, Baum im Blickfeld, zusätzlich einmündende Nebenstraße) könnte hier ein Unfallschwerpunkt entstehen, zudem sei dies auch für viele Grundschüler Teil des Schulweges.

**Entscheidung:** Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, im Bereich des Flurstücks des Einwenders die Nutzung der vorhandenen Zufahrten und Stellflächen (Kundenparkplätze) durch einen abgesenkten und somit überfahrbaren Bord (Rundbord) auch künftig zu gewährleisten (vgl. Punkt A.4.10).

Die weiteren Einwendungen haben sich erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat versichert, dass die vorgesehene Einbahnstraßenregelung Wiesenufer nur für Lastkraftwagen und Busse gelten soll. Personenkraftwagen können die Straße weiterhin im Zweirichtungsverkehr nutzen.

### A.5.3.36 Einwender 36

1. Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Hp:

Im aktuellen Planentwurf sei der Ausbau des bisherigen Haltepunktes Chemnitz-Reichenhain mit einem Gleis samt zugehörigem Bahnsteig zu einem zweigleisigen Haltepunkt mit zwei Bahnsteigen und einer unmittelbar folgenden Überleitstelle vorgesehen. In Anbetracht der Bedeutung des Haltepunktes für die Erschließung des Universitätsstandortes Erfenschlager Straße mache dies für den Einwender keinen Sinn.

Dem Einwender erscheine stattdessen der Ausbau des Haltepunktes zu einem vollwertigen zweigleisigen Bahnhof mit einem zusätzlichen Abstellgleis als sinnvoll. Letzteres sollte auf dem vorhandenen Planum südöstlich der Straßenüberführung Erfenschlager Straße in Verlängerung von Gleis

1 problemlos einzuordnen sein.

Zur Begründung:

Neben der Nahverkehrsanbindung für die Anwohner im unmittelbaren Umfeld stelle der Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain insbesondere für die Studierenden und Mitarbeiter der Technischen Universität Chemnitz einen wichtigen Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr in Richtung der anderen Universitätsstandorte dar. Wie bedeutend eine schnelle und regelmäßige Verbindung besonders zum Campus an der Reichenhainer Straße ist, sei im Zuge der Umsetzung des neuen Nahverkehrsplanes deutlich. Der Wegfall der bis dato im Zehn-Minuten-Takt verkehrenden Buslinie 51 bringe eine signifikante Verschlechterung des Angebotes mit sich. Diese könne durch die neuen Buslinien 53 und 73 nicht kompensiert werden.

Mit der Umsetzung der 2. Stufe des Chemnitzer Modells solle nun an diesem Standort ab 2019 ein Angebot des Schienenpersonennahverkehrs im 30-Minuten-Takt zur Verfügung stehen. Dazu würden zwei der drei Linien des Chemnitzer Modells, die bisher an der Haltestelle Technopark enden würden, in Richtung Thalheim bzw. Aue verlängert und stellten damit die wohl schnellste Verbindung zwischen dem Campus an der Reichenhainer Straße und dem Universitätsstandort Erfenschlager Straße dar - dies aber eben nur zweimal pro Stunde.

Mit dem vorgeschlagenen Ausbau der Station Reichenhain zum Bahnhof würde sich die Möglichkeit ergeben, auch die dritte Linie des Chemnitzer Modells, die nach aktueller Planung weiterhin am Technopark enden solle, bis zum Bahnhof Reichenhain zu verlängern. Durch das neu einzuordnende Abstellgleis biete sich dabei die Möglichkeit, die Fahrzeuge der Fahrten, die hier enden, in betrieblich bedingten Pausenzeiten wegzustellen, sodass die Hauptgleise weiterhin uneingeschränkt nutzbar blieben.

2. Haltepunkt Kemtau (km 17,39):

Obwohl im entsprechenden Streckenabschnitt gelegen, werde der Haltepunkt Kemtau im Abschnitt 4.10 des Erläuterungsberichtes mit keinem Wort erwähnt. In Anbetracht der Tatsache, dass an allen anderen der vorangegangenen Stationen mehr oder minder große Umbauarbeiten, zumindest aber eine Ertüchtigung in Bezug auf Fahrgastunterstände, barrierefreie Zugänge oder ein dynamisches Fahrgastinformationssystem vorgesehen seien, erschließe es sich dem Einwender nicht, wieso der Haltepunkt Kemtau diesbezüglich außen vor bleiben solle.

3. Haltepunkt Burkhardtsdorf Mitte (km 20,61):

Auch der Haltepunkt Burkhardtsdorf Mitte werde im Erläuterungsbericht nicht erwähnt, obwohl dieser im Abschnitt zwischen km 20,247 und km 22,160 liege, der in Abschnitt 4.12 behandelt werde. Wie schon beim Haltepunkt Kemtau vermisste man auch hier eine Darstellung des Status quo sowie der geplanten Maßnahmen für diese Station.

4. Inhaltliche Anmerkungen zu den Planfeststellungsunterlagen:

Im Erläuterungsbericht, Abschnitt 9.7 (Brand- und Katastrophenschutz), seien auch weiterhin die alten Stationsnamen verwendet unabhängig davon, ob sich diese im Rahmen der 1. Planänderung verändert hätten. Dies betreffe die Stationen Chemnitz Kurt-Franke-Straße (neu: Chemnitz Erfenschlag-Ost) und Thalheim Nord (neu: Thalheim (Erzgeb.) Mitte). Auch in den Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz (17.02 bzw. 17.09) würden die nunmehr veralteten Stationsbezeichnungen weiterhin genutzt.

Der Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain liege nicht im Stadtteil Reichenhain, wie dies im zugehörigen Brandschutzkonzept dargestellt werde. Stattdessen bilde die Bahnstrecke an dieser Stelle die Stadtteilgrenze zwischen den Stadtteilen Bernsdorf und Altchemnitz. Während das zukünftige Gleis 1, mitsamt dem zugehörigen Bahnsteig, im Stadtteil Altchemnitz liege, seien Gleis 2 und der zugehörige Bahnsteig nach Bernsdorf zu verorten. In Bezug auf die ALK-Gemarkungen liege der Haltepunkt vollständig in der Gemarkung Altchemnitz.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die mit dem Ausbau des Chemnitzer Modells einhergehenden Veränderungen des Verkehrsangebots sind Teil des Nahverkehrsplans, der u. a. durch den Stadtrat der Stadt Chemnitz beschlossen wurde. Insoweit ist der Ausbau des Haltepunktes zu einem vollwertigen zweigleisigen Bahnhof mit einem zusätzlichen Abstellgleis im Rahmen des vorliegenden Vorhabens nicht vorgesehen und auch nicht geboten.

Die Haltepunkte Kemtau und Burkhardtsdorf sind nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens und werden somit in den Planfeststellungsunterlagen nicht thematisiert.

Die redaktionellen Hinweise hat die Vorhabensträgerin laut ihrer Erwiderung zur Kenntnis genommen. Sie erfordern nicht zwingend eine Planänderung.

#### **A.5.3.37 Einwender 37**

Laut Akteneinsicht solle der Bahnübergang Posten 10,88 komplett geschlossen werden (befahr- und begehbar). In diesem Zusammenhang sei darauf hinzuweisen, dass in zwei benachbarten Flurstücken regionale Versorgungsleitungen für Gas, Wasser und Strom verlaufen würden. Die entsprechenden Grundstücksteile hätte man bislang schon nicht bebauen dürfen. Der bisherige Gärtnerieweg diene den Versorgern bislang auch als Zuwegung zu ihren Versorgungsleitungen. Auch diese hätten nach der jetzt vorgesehenen Planänderung keine Zuwegung mehr zu ihren Leitungen.

Das Grundstück sei mit einem Wochenendhaus mit ca. 40 m<sup>2</sup> Nutzfläche und einer massiv gemauerten ca. 40 m<sup>2</sup> großen Garage sowie einer massiv angelegten Terrasse bebaut. Die Zufahrt in die Garage erfolge aus südöstlicher Richtung. Auch der Zugang zum Haus sei aus südöstlicher Richtung eingerichtet.

Die Flurstücke hätten an ihrer nordwestlichen Grundstücksgrenze (also entlang der geplanten Ersatzstraße) eine Böschung, die einen Höhenunterschied von ca. 1,20 m überwinde. Zusätzlich sei das Grundstück, wie auf dem anliegenden Luftbild deutlich erkennbar, durch eine hohe Baumreihe entlang dieser Grundstücksgrenze in nordöstlicher Richtung abgegrenzt.

Die wegemäßige Erschließung erfolge derzeit ausschließlich über den Bahnübergang am km 10,88 und daran anschließend über den befestigten Gärtnerieweg.

Das Flurstück sei rundherum eingezäunt. Tore befänden sich an den oben genannten (östlichen) Zugängen.

Durch die Schließung des Bahnübergangs in Verbindung mit dem vorgesehenen Ende der Ersatzstraße an der nördlichen Ecke des Flurstückes werde der bisherige Weg von der Bahnschranke nutzlos. Im Not- oder Havariefall sei dann für Feuerwehr und ähnliches keine Zufahrt möglich.

Die Flurstücke hätten dann an den vorhandenen Eingängen überhaupt keine wegemäßige Er-

schließung mehr. Das Nutzungsrecht sei aber dinglich gesichert.

Es sei auch nicht vertretbar, die Zugänge an die Ersatzstraße zu verlegen. Das wäre mit einem unwirtschaftlichen und auch sonst unzumutbaren Aufwand verbunden.

Dadurch sei auch der wirtschaftliche Wert der Grundstücke massiv nachteilig beeinflusst.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Bei dem Bahnübergang km 10,88 handelt es sich um einen privaten Bahnübergang ohne Widmung für den öffentlichen Verkehr. Derzeit besteht ein vertragliches Nutzungsrecht für den Bahnübergang am km 10,88 für den jeweiligen Eigentümer des Flurstücks 273/8 der Gemarkung Einsiedel, da keine anderweitige Zuwegung zu dessen Flurstück besteht und dieses mit einem ehemaligen Bahnwärterhäuschen bebaut ist.

Dem Einwender und Eigentümer benachbarter Flurstücke ist von der Vorhabensträgerin gestattet worden, unter bestimmten Bedingungen den in Rede stehenden Bahnübergang ebenfalls und mit Fahrzeugen zu nutzen sowie zu diesem Zweck die Schranke zu öffnen. Eine dingliche Sicherung dieses Nutzungsrechtes existiert nicht. Es besteht lediglich ein Gestattungsvertrag, der kündbar ist. Die Kündigung wird seitens der Vorhabensträgerin rechtzeitig vor Beginn der Hauptbaumaßnahmen im Bereich des Bahnübergangs erfolgen.

Als Ersatz bietet die Vorhabensträgerin einen bahnparallelen Weg an, der Bestandteil der 1. Planänderung ist.

Eine alternative Erschließung würde sich gegebenenfalls über das in diesem Bereich geplante künftige Wohngebiet ergeben, für das jedoch noch kein verbindlicher Bebauungsplan vorliegt. Im Erörterungstermin wurde sich darauf verständigt, dass der Weg, wie in der 1. Planänderung enthalten, in der Ausschreibung berücksichtigt wird. Sollte sich zwischenzeitlich eine Anbindung über das Bebauungsplanverfahren regeln lassen, wäre die Ausführung des Ersatzweges nicht erforderlich.

Die Medienträger wurden zur 1. Planänderung erneut beteiligt.

#### **A.5.3.38 Einwender 38**

Für die Nutzung des Flurstückes zur Umnutzung bzw. Bebauung seien bislang keinerlei konkreten Pläne vorgelegt worden. Bei Anfragen im Ortschaftsrat habe man hierzu ebenfalls eine negative Antwort erhalten. Dennoch seien schon Vermessungsarbeiten durchgeführt und Vermessungspunkte markiert worden. Eine solche Vorgehensweise widerspreche dem Verwaltungsverfahrensgesetz (§§ 45, 66, 67, 73 und 75). Man bestehe deshalb umgehend auf einen Vor-Ort Termin, einschließlich konkreter Baupläne, welche das Grundstück betreffen.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die angeführten Grenzvermessungen waren für die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen erforderlich und sind vom Einwender zu dulden, § 17 Abs.1 Satz 1 AEG.

Auf eine Inanspruchnahme des Flurstücks des Einwenders für das vorliegende Vorhaben kann nicht verzichtet werden. Allerdings konnte im Rahmen der 1. Planänderung und im Ergebnis der Grenzvermessung die zu erwerbende Grundstücksfläche von 95 m<sup>2</sup> auf 37,2 m<sup>2</sup> reduziert werden.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin hat diese am 26. November 2018 einen Ortstermin durchgeführt und dem Einwender erklärt, dass ein Versetzen des Mastes auf dem Flurstück des Einwen-

ders zwingend erforderlich ist.

### **A.5.3.39 Einwender 39**

Der geplante Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz grenze unmittelbar an das von dem Einwender bewohnte Grundstück. Laut den Planunterlagen seien fünf Wohngrundstücke mit mehreren Anwohnern unmittelbar betroffen. Sämtliche Grundstücke hätten die Gartenfläche hinter dem Haus bis angrenzend an die Bahnstrecke, da auf der anderen Seite der Grundstücke eine viel befahrene Straße entlang führe und sich dort auch nur Vorgärten befänden. Die Grundstücke würden zu Erholungszwecken genutzt. Sämtliche Grundstücke seien mit Terrassen bebaut, die auch regelmäßig genutzt würden.

Die Bahngleise, die unmittelbar an der Grundstücksgrenze entlang führen würden, lägen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten deutlich höher als die angrenzenden Wohngrundstücke. Wenn, wie geplant, die Züge nunmehr an diesem neu zu errichtenden Haltepunkt hielten, würden die Zuginsassen einen ungehinderten Einblick auf das Grundstück haben, insbesondere auf die sich an der Grundstücksgrenze befindliche Terrasse. Dies stelle einen erheblichen Eingriff in die Privatsphäre dar. Ein ungestörter Aufenthalt auf dem Grundstück und/oder der Terrasse sei nicht mehr möglich. Der bereits bestehende Sichtschutz sei nicht mehr ausreichend. Ein höherer Sichtschutz, der die Einblicke verhindern würde, sei aufgrund des erheblichen Höhenunterschiedes wohl nicht realisierbar.

Die am Grundstück vorbeiführende Bahnstrecke sei eingleisig. Änderungen hierzu seien nicht geplant. Das bedeute, dass zunächst der Zug aus der einen Richtung halten würde und kurze Zeit später der Zug aus der anderen Richtung. Da auch die Taktzeiten der Züge, von einmal in der Stunde auf halbstündlich umgestellt würden, wären die Anwohner quasi einer Dauerbeobachtung ausgesetzt.

Derzeit würden die Züge der Erzgebirgsbahn mit Dieselloks fahren. Die Anwohner seien bereits beim Vorbeifahren der Züge durch die Dieselabgase belastet. Die gesundheitlichen Risiken, die durch Dieselabgase entstünden, sollten hinreichend bekannt sein. Die Anwohner seien durch die Verdopplung der Fahrten (halbstündlich anstelle von stündlich) einer Mehrbelastung ausgesetzt. Wenn die Züge nunmehr hier auch noch hielten und damit auch wieder anfahren würden, stiege die Belastung und damit das Gesundheitsrisiko weiter an.

Es sei zwar bekannt, dass eine Umstellung der Antriebe auf eine umweltfreundlichere Variante geprüft werde, eine Umsetzungsgarantie dafür gebe es aber derzeit nicht.

Der Haltepunkt würde weiterhin zu einer Zunahme der Lärmbelastung der Anwohner führen. Das Anhalten der Züge, das eventuelle Betreiben der Züge im Stand und auch das Abfahren der Züge verursache erheblich mehr Lärm als das ausschließliche Vorbeifahren. Dieser zusätzliche Lärm stelle ebenfalls ein Gesundheitsrisiko dar.

Die Notwendigkeit und das öffentliche Interesse an der Errichtung dieses neuen Haltepunktes werde angezweifelt. Der Stadtteil Einsiedel sei bereits seit Jahren gut an die Erzgebirgsbahn angebunden. Es bestehe im "Unterdorf" ein Haltepunkt am Gymnasium, in der Ortsmitte befinde sich der Bahnhof, im "Oberdorf" an der Brauerei befinde sich ein Bahnsteig, der nunmehr dauerhaft als Haltepunkt genutzt werden solle. Damit sei Einsiedel hinreichend an die Bahnlinie angeschlossen. Sämtliche Anwohner, aus dem Unterdorf, der Ortsmitte und dem Oberdorf könnten in zumutbar kurzen Wegstrecken Haltestellen der Erzgebirgsbahn erreichen. Der Abstand zwischen Bahnhof

und Haltepunkt an der Brauerei sei so kurz, dass die Errichtung eines weiteren Haltepunktes dazwischen nicht angemessen sei.

Der Bau und die Unterhaltung eines zusätzlichen Haltepunktes seien mit hohen Kosten verbunden. Diese Kosten sollten eingespart und für Dinge verwendet werden, die wirklich erforderlich und für die Allgemeinheit notwendig seien. Die Notwendigkeit dieses Haltepunktes erschließe sich nicht.

Der geplante Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz unterscheide sich erheblich von den übrigen Haltepunkten im Ortsteil Einsiedel. Keiner der anderen Bahnhöfe/Haltepunkte habe die Besonderheit der unmittelbaren Angrenzung an Wohngrundstücke. Diese Besonderheit und die sich daraus ergebenden erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner seien in den bisherigen Planungen nicht hinreichend berücksichtigt worden.

Es sei dem Einwender durchaus bewusst, dass in einer Demokratie im Interesse der Allgemeinheit private Interessen schon einmal zurückzustehen hätten, jedoch nicht um jeden Preis. Die Belastungen der Anwohner - Eingriff in die Privatsphäre, Gesundheitsrisiken, Lärm - stellten in diesem Fall eine unzumutbare, unbillige Härte dar.

Der Bau des Haltepunktes führe infolge der vorstehend aufgeführten Belastungen zu einer Wertminderung der fünf betroffenen Wohngrundstücke, welche gegenüber den Grundstückseigentümern auszugleichen wäre. Dieser sicherlich nicht unerhebliche Aspekt müsse bei der Planung noch kostensteigernd berücksichtigt werden.

Bei sachgerechter Abwägung eines möglicherweise bestehenden öffentlichen Interesses an diesem Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz und der damit verbundenen Kosten mit den dadurch entstehenden erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner könne man nur zum Ergebnis kommen, dass dieser Haltepunkt nicht gebaut werde.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Rahmen des Chemnitzer Modells erfolgt die Anordnung der Haltepunkte mit ihren Zwischenabständen so, dass die dicht besiedelten Ortslagen Erfenschlag und Einsiedel mit den üblichen verkehrsplanerischen Einzugsbereichen (Radien) von 500 m (nach ÖPNV-Standard) bzw. 1000 m (nach SPNV-Standard) nahezu vollständig erschlossen werden können. Die konkrete Anordnung des geplanten Haltepunktes Einsiedel August-Bebel-Platz ermöglicht die verbesserte Erschließung der Wohngebiete sowohl rund um den August-Bebel-Platz aber auch an der oberen Anton-Herrmann-Straße und der unteren Berbisdorfer Straße. Die Anordnung des Haltepunktes am vorgesehenen Standort ist deshalb nicht zu beanstanden.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutachtens sowie in den Umweltplanungen in ausreichendem Maße und nachvollziehbar untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden, so dass den immisionsschutzrechtlichen Vorgaben Rechnung getragen wurde.

Soweit es den Sichtschutz betrifft, hat die Vorhabensträgerin in ihrer Erwidern angeboten, Möglichkeiten für eine Optimierung zu erörtern, wenngleich hierfür kein konkreter Anspruch besteht.

Für einen Entschädigungsanspruch wegen Grundstückswertminderung fehlt es an einer rechtlichen Grundlage. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sieht eine Entschädigung lediglich als Ersatz für nicht

zu verwirklichende Ansprüche auf einen technisch-realen Ausgleich unzumutbarer Auswirkungen der Planung vor; unabhängig davon mit der Planung verbundene Verkehrswertminderungen werden hingegen nicht erfasst. Hat eine Planung, die den Vorgaben des strikten Rechts und den Anforderungen des Abwägungsgebots entspricht, Wertminderungen zur Folge, so hat der Betroffene dies als Ausfluss der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (so z. B. BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999, Az. 4 A 7.98, 4 VR 3.98).

#### **A.5.3.40 Einwender 40**

##### **1. Einrichtung Baustraße zur Erstellung der Lärmschutzwand**

Auch unter Maßgabe der Baulast erscheine die geplante Baustraße als unangemessener und unökonomischer Eingriff in die Privatgrundstücke. Die Entfernung der Bebauung und insbesondere der Anpflanzungen und Bäume, die bis dato die einzigen von den Anwohnern getragenen Maßnahmen zur Begrenzung der Lärm und Staubemissionen und eines gewissen Sichtschutzes darstellten, sei unangemessen. Die Teilstücke der Grundstücke seien nicht etwa Schrebergärten, sondern seien durch die unmittelbar angrenzenden Wohngrundstücke auch als solche gestaltet und genutzt. In allen anderen bekannten Fällen der Errichtung einer Lärmschutzwand im Projekt erfolge die Erstellung von den Gleisanlagen aus. Die über Dritte zugetragene Argumentation, dass die Errichtung wegen des an dieser Stelle verbleibenden Bestandsgleiskörpers nicht möglich sei, halte man mit Blick auf die technischen Möglichkeiten für nicht stichhaltig. Zudem sei das fragliche Gelände ansonsten von Industriebrachen bzw. Gewerbeeinheiten umgeben, die bereits über vorhandene Zufahrten verfügten. Mindestens die Überprüfung eines Verzichtes auf die Errichtung über die gesamte Länge des Flurstückes sei geboten. Zudem sei die Abwägung von Kosten und Nutzen im Zusammenhang von Erstellung und Rückbau und Entschädigung respektive Wiederrichtung der Baulichkeiten auf den Privatgrundstücken fraglich.

Der immer wieder vorgetragene mögliche Verzicht auf die Lärmschutzwand zur Vermeidung der Verwüstung der Grundstücke ohne nachvollziehbare Prüfung von Alternativen habe, mit Verlaub, etwas Erpresserisches.

##### **2. Lärmschutzwand**

Es sei schwer vermittelbar, wie eine Lärmschutzwand mit 2 m Höhe eine spürbare Reduzierung der Geräuschemissionen erreichen solle, wenn die maßgebliche Geräuschquelle sich ca. 1,5 m über deren Oberkante befinde. Der Ausbau des Haltepunktes Reichenhain mit zwei Richtungsbahnsteigen im Versatz und der geplanten Verdopplung der Zugfolge werde zur deutlichen Steigerung der Geräuschemissionen führen. Da diese maßgeblich durch die sich auf dem Dach der Fahrzeuge befindlichen Diesellaggregate (Powerpacks) entstünden und insbesondere beim Anfahren deutliche Lärmspitzen generierten. Es seien in den technischen Unterlagen zu den Fahrzeugen keine Angaben zu Stand-/Fahrgeräuschen zu finden. Zudem scheine die Reflexionswirkung auf den Schall, der sich neben dem neu zu errichtenden Schienenstrang befindlichen Werkhalle, die sich mit 25 m Höhe über die Hälfte der angesprochenen Streckenkilometer erstrecke, keine Berücksichtigung gefunden zu haben.

Seien Alternativen in der Gestaltung der Lärmschutzwand geprüft worden, zum Beispiel die Errichtung einer Niedriglärmschutzwand direkt neben dem Gleis und damit auch vom Gleis herab? Diese Bauweise dürfte auch auf die Schallreflexion der landwärtig gelegenen Industriehalle positiv sein. Diese erziele vergleichbare Wirkungen in der Schallausbreitung vom Gleis aus und eine Ein-



schränkung der Motorengeräusche sei auch mit der 2 m-Wand nicht gegeben. Und auch auf die Baustraße könne weitestgehend verzichtet werden.

Damit sei die Wahl der Anwohnerschaft zwischen "einmauern" und Lärmbelästigung möglich. Es bestehe seitens der Einwender durchaus die Bereitschaft, in einem eigenen Lärmschutzgutachten die Baumaßnahmen beurteilen zu lassen.

### 3. Hochwasser

In den Ausführungen zur Lärmschutzwand fänden sich keinerlei Betrachtungen zu den Auswirkungen der periodisch auftretenden Hochwasserlagen bei Starkregen.

Diese dürften ihren Ursprung in der Flächenversiegelung des Mühlberges und seines Umfeldes sowie unzureichender Ableitung bzw. in der Lage des bestehenden Mischwasserkanals des Abwassernetzes der Stadt Chemnitz haben. Die Gleisanlagen wirkten in diesen Fällen wie ein Damm mit der Umleitung der Wassermassen entlang der Strecke und damit zur Wohnbebauung des Einwenders.

Eine Entlastung dieser Situationen sei in der Vergangenheit mit dem Erreichen des Wasserstandes auf Gleisniveau und die damit einhergehende Ausbreitungsmöglichkeit hergestellt.

Die geplante Lärmschutzwand müsse dieses zukünftig unmöglich machen und stehe zudem im Verdacht, die Wassermassen geradezu zur Wohnbebauung hin umzuleiten, respektive zu stauen. Nachweisbar hätten die Maßnahmen der Vergangenheit, Auffangbecken und Betonkanal entlang der Strecke, keine ausreichende Wirkung entfalten können.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde versichert, dass eine Baustraße nur auf dem Grundstück der Bahn erforderlich wird. Das bedeutet, dass für die Herstellung der Lärmschutzwand keine Grundstücke Dritter vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Damit können bestehende Gebäude auf diesen Grundstücken unverändert erhalten bleiben.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich an den Gebäuden des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (jeweils 2. Obergeschoss in Süd-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.

Im Schallschutzgutachten wurden sämtliche Gebäude und ihre Reflexionen sowie die geplanten Fahrzeuge berücksichtigt. Im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse wurden verschiedene Höhen der Lärmschutzwand verglichen. Eine mögliche Erhöhung der Schallschutzwand auf bis zu 4 m unter Reduzierung der passiven Schallschutzmaßnahmen wurde im Erörterungstermin von dem Einwender eindeutig abgelehnt. Die vom Einwender in diesem Zusammenhang vorgeschlagene Verschiebung des Haltepunktes in Richtung Einsiedel würde an der Schallschutzberechnung nichts ändern, da der Haltepunkt in der schalltechnischen Berechnung wie durchgehende Gleise der freien Strecke behandelt wird. Darüber hinaus ist nach Aussage der Vorhabensträgerin eine Ver-

schiebung des Haltepunktes aufgrund der beengten Platzverhältnisse (keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse) und sicherungstechnischer Erfordernisse nicht möglich.

Das Flurstück des Einwenders liegt nicht im Überschwemmungsgebiet der Zwönitz. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens.

Unabhängig davon wurden seitens der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin die entsprechenden Maßnahmen erläutert, die in den letzten Jahren zum Hochwasserschutz im näheren Umfeld erfolgt sind. Im Rahmen eines gesonderten Vorhabens wird durch die Erzgebirgsbahn der Durchlass km 6,6 aufgeweitet und durch die Stadt Chemnitz der Vorflutgraben in Richtung der Zwönitz neu hergestellt. Damit sollten sich künftige Starkregen- und Hochwasserereignisse nicht mehr so intensiv wie bisher auswirken.

#### **A.5.3.41 Einwender 41**

Für die Durchführung der geplanten Maßnahme müssten die gleisseitige Zaunanlage nebst Toren zurückgebaut, eine bauzeitliche Baustellenzufahrt gewährleistet und Teile der Anschlussbahn ersatzlos zurückgebaut werden. Gegebenenfalls nötige Teil- oder Vollsperrungen der umliegenden Straßen würden den Betrieb auf der Fläche während der Bauzeit beeinträchtigen.

Der Einwender habe die Regelungen des Luftsicherheitsprogramms gemäß den geltenden Luftsicherheitsvorschriften zu beachten. Danach sei jederzeit zu verhindern, dass unbefugte Dritte das Grundstück betreten. Dazu sei das Grundstück durch eine Zaunanlage mit Übersteigschutz eingefriedet. Im Bereich der auf dem Grundstück endenden Gleise sei eine Toranlage installiert.

Der Rückbau der Zaunanlage und der Toranlage und die Gewährung einer Baustellenzufahrt über das Grundstück würden den Anforderungen der Luftsicherheitsbestimmungen entgegenstehen. Der Einwender werde seinen Status als reglementierter Beauftragter verlieren, der zur Aufrechterhaltung des Betriebes an dem Standort unbedingt erforderlich sei.

Solche schwerwiegenden Konsequenzen für den Betrieb des Standortes könnten nicht hingenommen werden. Eine Lösung des dargestellten Problems gestalte sich aus der Sicht des Einwenders als schwierig:

Eine Zurücksetzung der Zaunanlage mache die Umfahrt für Lastkraftwagen auf dem Gelände unmöglich, das scheide also aus.

Infrage komme allenfalls die Beauftragung eines Sicherheitsdienstes durch und auf Kosten der Stadt Chemnitz, der 24 Stunden am Tag sieben Tage in der Woche dafür Sorge tragen würde, dass das Grundstück gesichert werde.

Bedenken beständen neben den gravierenden und nicht hinzunehmenden Beeinträchtigungen des Betriebes durch eine Verletzung der Sicherheitsvorschriften auch hinsichtlich des Zugangs zum Grundstück bei Teil- oder Vollsperrungen der umliegenden Straßen.

Je nach Umfang und Dauer der Sperrungen der Straßen sei mit erheblichen Störungen des Betriebes und entsprechenden Umsatzeinbußen zu rechnen, die man nicht hinnehmen könne.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass durch die Herstellung des zweiten Gleises lediglich eine Anpassung der Anschlussweiche und ein Versetzen des Tores des Anschließers unter Erwerb von Teilen des Flurstücks erforderlich sind. Die innerbetriebliche Umfah-

rung der Gebäude mit Lastkraftwagen bleibt somit erhalten. Auch die straßenseitige Anbindung bleibt erhalten. Eine Vollsperrung ist nur auf der Eisenbahnstrecke erforderlich. Das vom Einwender genutzte Grundstück wird bauzeitlich mit einem den bestehenden Zaun in der Schutzwirkung gleichwertigen Bauzaun abgesichert. Soweit Teilsperrungen im Straßenbereich erforderlich werden, werden diese rechtzeitig abgestimmt und die Zufahrtsmöglichkeiten abgesichert.

#### **A.5.3.42 Einwender 42**

Man habe den ausgelegten Unterlagen, insbesondere dem Grunderwerbsverzeichnis, dem Grunderwerbsplan und dem einschlägigen Lageplan entnommen, dass das Baugrundstück vom Umgriff des Planfeststellungsverfahrens in Gestalt der 1. Planänderung (Planungsstand: 8. November 2017) nicht mehr umfasst sei. Für den Fall, dass die vorstehende Annahme unzutreffend sei, wende man sich ausdrücklich gegen die Inanspruchnahme der für das Bauvorhaben benötigten Flächen. Nachfolgend werde jedoch unterstellt, dass sich der Umgriff des Planfeststellungsverfahrens und damit der Geltungsbereich der Veränderungssperre nicht auf das Baugrundstück erstrecke.

Aus den Planunterlagen ergebe sich, dass die Straße "Wiesenufer" im Zuge des Vorhabens geändert werden solle (Erläuterungsbericht, Abschnitt 4.5.2.1.1, Seite 67 ff.). Man bitte in diesem Zusammenhang folgende Interessen zu berücksichtigen:

Das Baugrundstück solle gemäß dem Lageplan vom 8. November 2017 (Plannummer 301) von der Straße "Am Einsiedler Bahnhof" aus erschlossen werden. Es seien zwei Grundstückszufahrten geplant (vergleiche die Anlage zum Antrag auf Vorbescheid). Da die zukünftige Nutzung Kraftfahrzeugverkehr auslöse, sollten die Straßen "Am Einsiedler Bahnhof" und "Wiesenufer" über den erforderlichen Ausbauzustand verfügen und in beide Fahrrichtungen befahrbar sowie für den entsprechenden Richtungsverkehr freigegeben sein.

Wenn das planfeststellungspflichtige Vorhaben der Verwirklichung dieser Rahmenbedingungen entgegenstehen sollte, widerspreche man dem ausdrücklich. Das Bauvorhaben entspreche dem vom Stadtrat der Stadt Chemnitz beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzept und stehe daher im öffentlichen Interesse.

Leider enthielten die Unterlagen für die genannten Verkehrswege keine eindeutigen Aussagen über den Ausbauzustand und die verkehrlichen Regelungen. Man bitte daher ausdrücklich um eine entsprechende Klarstellung sowie um Berücksichtigung dieser Interessen.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Aufgrund der 1. Planänderung das Baugrundstück des Einwenders nicht mehr vom vorliegenden Vorhaben beansprucht. Bei dem Flurstück 273/11 handelt es sich jedoch eine Bahnfläche, für die sich die Vorhabensträgerin weitere Abstimmungen vorbehält.

Die Vorhabensträgerin hat sich in ihrer Erwiderung bereit erklärt, auf Grundlage entsprechender Vereinbarungen zur Kostentragung, gegebenenfalls unter notwendiger Inanspruchnahme von Flurstücken des Einwenders zur Herstellung gegebenenfalls erforderlicher Querschnitte sowie im Einvernehmen mit dem Straßenbaulastträger (Stadt Chemnitz) die vom Einwender gewünschte Straßenverbreiterungen im Rahmen des Vorhabens Chemnitzer Modell Stufe 2 baulich umzusetzen. Zeitliche Verzögerungen für das Vorhaben Chemnitzer Modell Stufe 2 oder Kostenbelastungen für die Vorhabensträgerin dürfen daraus jedoch nicht resultieren.

Darüber hinaus gilt die Veränderungssperre gemäß § 19 AEG. Für das Bauvorhaben des Einwen-

ders besteht bislang kein Baurecht. Der vom Einwender übersandte Antrag auf Vorbescheid datiert vom 23. November 2017, mithin nach erstmaliger öffentlicher Auslegung der Unterlagen des vorliegenden Vorhabens (vgl. Punkt B.1.2).

#### **A.5.3.43 Einwender 43**

Die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Siedlung Lippersdorfer Straße sei nicht erforderlich. Seit Jahrzehnten werde die Bahnstrecke befahren, in der Vergangenheit mit Diesellokomotiven. Zu dieser Zeit sei nie über eine Lärmbelästigung und den Bau einer Lärmschutzwand diskutiert worden. Seit Befahren der Strecke mit Triebfahrzeugen sei die Lärmbelästigung im Bereich der Wohngebäude nicht mehr störend. Der Abstand zum Gleiskörper betrage ca. 35 m und sei ausreichend. Derzeit werde die Strecke stündlich von 2 Zügen befahren. Auch bei einer Verdoppelung der Zugfolge werde die Lärmbelästigung kaum erhöht. Weiterhin sei der Bau einer 2 m hohen Lärmschutzwand nicht sinnvoll, wenn sich auf dem neuen Triebwagendach die Powerpacks in 3,5 bis 4 m Höhe befänden. Der Lärm würde sich doch dann in ca. 4 m Höhe ausbreiten und gehe über die Lärmschutzwand hinweg.

Der Einwender sei Nutzer einer Gartenparzelle und sehe den Abriss von Gebäuden und Bepflanzungen für die Einrichtung einer Baustraße zum Aufstellen der Lärmschutzwand als völlig unverhältnismäßig an. Zwischen Gleiskörper und Gartenanlage befinde sich ein ca. 8 m breiter Streifen Bahngelände, der als Baustraße genutzt werden könne. Es müsse doch möglich sein, von der Bahnseite aus die Lärmschutzwand zu errichten, ohne dass die Gartenanlage teilweise zerstört werde.

Sei bei der Planung der Lärmschutzwand der Hochwasserschutz im Bereich der Siedlung an der Lippersdorfer Straße beachtet worden? Wie wirke sich die Errichtung der Lärmschutzwand bei einem erneuten "Jahrhunderthochwasser" oder Starkregen aus? Man sei bereits zweimal vom Hochwasser betroffen und habe dadurch das Wasser im Keller des Wohnhauses und in der Gartenparzelle. Es stau sich das Wasser des Flusses Zwönitz aus Richtung Erfenschlag kommend und Niederschlagswasser vom Reichenhainer Mühlberg/Gornauer Straße jedes Mal großflächig entlang des Gleisbettes vom Haltepunkt Reichenhain bis zur Olbernhauer Straße und könne nicht abfließen. Das Wasser überflutete die Gartenanlage und Teile der Siedlung. Die Problematik sei dem Umweltamt Chemnitz, untere Wasserbehörde, und der Bahn bekannt. Nach dem Hochwasser 2013 habe die Bahn bereits eine Betonrinne entlang des Gleisbettes zum besseren Abfluss des Wassers angelegt. Werde durch die LSW bei erneutem Hochwasser der Abfluss des Wassers verhindert? Welche Maßnahmen zum Hochwasserschutz seien bei der Erweiterung der Gleisanlage vorgesehen?

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde versichert, dass eine Baustraße nur auf dem Grundstück der Bahn erforderlich wird. Das bedeutet, dass für die Herstellung der Lärmschutzwand keine Grundstücke Dritter vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Damit können bestehende Gebäude auf diesen Grundstücken unverändert erhalten bleiben.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Im Schallschutzgutachten wurden sämtliche Gebäude und ihre Reflexionen sowie die geplanten Fahrzeuge berücksichtigt. Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich an den Gebäuden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Hö-

he von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (jeweils 2. Obergeschoss in Süd-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Auf diese Maßnahmen kann nicht verzichtet werden, da weitere Anlieger Anspruch auf deren Umsetzung haben.

Das Wohngebäude liegt nicht im Überschwemmungsgebiet der Zwönitz. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens.

Unabhängig davon wurden seitens der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin die entsprechenden Maßnahmen erläutert, die in den letzten Jahren zum Hochwasserschutz im näheren Umfeld erfolgt sind. Im Rahmen eines gesonderten Vorhabens wird durch die Erzgebirgsbahn der Durchlass km 6,6 aufgeweitet und durch die Stadt Chemnitz der Vorflutgraben in Richtung der Zwönitz neu hergestellt. Damit sollten sich künftige Starkregen- und Hochwasserereignisse nicht mehr so intensiv wie bisher auswirken.

#### **A.5.3.44 Einwender 44**

Unter Bezugnahme auf die aktuelle Situation der Schadstoffbelastung durch Verbrennungsmotoren, insbesondere von Dieselantrieben, sei es dem Einwender unverständlich, dass ein Betrieb von Fahrzeugen mit Dieselantrieb im Stadtgebiet von Chemnitz durchgeführt werden solle. Da die Fahrzeuge auch im elektrischen Betrieb durch die Innenstadt geführt würden, solle die Strecke zumindest im gesamten Stadtgebiet analog der Linie nach Stollberg elektrifiziert werden. Damit würde die Belastung mit Schadstoffemissionen vollkommen vermieden werden können. Ein weiterer wichtiger Effekt der Elektrifizierung sei die weitestgehend zurückgehende Lärmbelästigung.

Des Weiteren solle dringend geprüft werden, ob eine Verlagerung der neuzubauenden Verknüpfung mit Bussen ca. 400 Meter stadtauswärts auf die ungenutzte Freifläche (ohne Wohnbebauung) möglich sei.

Ebenfalls seien die in der Planung veröffentlichten Pläne zum Lärmschutz nicht nachvollziehbar. Durch die Mehranzahl an geplanten nächtlichen Fahrten würden die direkt angrenzenden Anwohner stark belastet. Wie aus den Unterlagen hervorgehe, solle eine vier Meter hohe Lärmschutzwand im Haltestellenbereich errichtet werden, welche nun aus Kostengründen auf zwei Meter reduziert werden solle. Das Lichtraumprofil der laut Planung einzusetzenden Fahrzeuge liege jedoch bereits bei über 3 Metern. Hinzu käme noch erschwerend, dass sich die lärmzeugenden Dieselantriebe der Fahrzeuge auf dem Dach der Triebfahrzeuge befänden, ergo breite sich der Lärm oberhalb der geplanten Lärmschutzwand aus. Hierin sehe man einen klaren Planungsfehler, welcher dringend überarbeitet werden müsse.

Des Weiteren seien aus den ausliegenden/veröffentlichten Plänen keine Informationen zur Bebauungsnähe der anliegenden Grundstücke ersichtlich, was zu ergänzen sei.

**Entscheidung:** Die Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat sich aus wirtschaftlichen Gründen (vorerst) gegen eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke entschieden. Dies begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen der Erstellung des Schallschutzgutachtens, des Erschütterungsgutachtens und des lufthygienischen Gutach-

tens sowie in den Umweltplanungen nachvollziehbar und folgerichtig untersucht. Mängel, die sich zu Lasten des Einwenders auswirken würden, sind nicht ersichtlich. Die daraus folgenden Schutzmaßnahmen haben Eingang in die Planunterlagen gefunden.

Eine Verschiebung des Haltepunktes wurde seitens der Vorhabensträgerin untersucht. Die beengten Platzverhältnisse am vorgeschlagenen Alternativstandort (keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse) und auch sicherungstechnische Erfordernisse lassen dies jedoch nicht zu.

In den Plänen zur schalltechnischen Untersuchung sind die Immissionsorte eingezeichnet.

Im Schallschutzgutachten wurden die geplanten Fahrzeuge berücksichtigt. Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich am Gebäude des Einwenders Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Weitergehende Ansprüche auf Lärmschutz bestehen nicht.

#### **A.5.3.45 Einwender 45**

Der Bahnübergang am km 8,1 mit verschlossener Bedarfsschranke und Kette sei auf beiden Seiten als "Privatübergang nur für Berechtigte" beschildert und sollte in dieser Form so bleiben. So sei das alles bei Vorortgesprächen gesagt worden. Eine Kfz-Nutzung würde nach der Errichtung des Parallelweges untersagt. Der Einwender müsse mit Handwagen und Schubkarre das Bahngleis sicher überqueren können und da sei eine Umlaufsperr e eher hinderlich beim Verlassen des Bahnkörpers. Der Kettendurchgang sollte auf 1,20 m verbreitert und so wie jetzt die Schranke, auch die Kette verschlossen werden, mit Schlüssel bei ihm.

Erhalte der jeweilige Eigentümer des Flurstückes ein kostenfreies Wegerecht auf dem geplanten Parallelweg? Werde das Wegerecht in das Grundbuch eingetragen? Erhalte er für die 137 m<sup>2</sup> Grundstücksabgabe Geld?

In diesen 137 m<sup>2</sup> befinde sich eine Brunnenwasserleitung. Diese sei bei Erdarbeiten nicht zu beschädigen. Werde dieses Leitungsrecht auch in das Grundbuch eingetragen? Im jetzigen Bahnbereich sei die Wasserleitung in einem Schutzrohr verlegt. Er bitte dieses Schutzrohr in diesen 137 m<sup>2</sup> Grundstückserwerb zu verlängern. Er bitte um eine Kopie des Gesprächsprotokolls vom Orts termin am 1. Februar 2016.

Der Neubau einer Umlaufsperr e werde zur 1. Planänderung das erste Mal genannt, unter B2.3 extra farblich betont. Die 1,30 m Durchgangsbreite sei ihm am 11. September 2018 das erste Mal mitgeteilt worden. Da dieser Übergang ein "Privatübergang nur für Berechtigte" sei, halte er eine abschließbare Kette bzw. Schranke (auf 2,50 m) für sicherer.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dem Einwender ein kostenfreies Wegerecht auf dem geplanten Ersatzweg einzuräumen, solange dieser zum Erreichen dieses Flurstückes notwendig ist und keine anderen Erschließungen existieren.

Der Vorhabensträgerin wurde aufgegeben, die vorhandene Brunnenwasserleitung bis zur neuen Grundstücksgrenze in ein Schutzrohr zu verlegen und nach dem Grunderwerb ein Leitungsrecht in das Grundbuch eintragen zu lassen (vgl. Punkt A.4.10).

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Der Bahnübergang erhält eine Umlaufsperrung mit einer Durchgangsbreite von 1,30 m. Die Einordnung einer Kette mit Schlüssel ist nach der neuen technischen Ausrüstung der Strecke nicht mehr zulässig und damit ausgeschlossen.

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die Vorhabensträgerin wird sich mit den Eigentümern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, wird dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

#### **A.5.3.46 Einwander 46**

1. Einspruch gegen die Errichtung einer Bautrasse auf Privatland:

Die Errichtung der geplanten fünf Meter breiten Bautrasse sei mit dem Abriss vieler Garteneinrichtungen und Bepflanzungen verbunden. Durch diesen Schritt werde die Nutzung der Grundstücke stark eingeschränkt. Gleichzeitig würden Arbeiten, die über mehrere Jahre entstanden seien, vernichtet.

Im größten Teil der Bahnstrecke betrage der Abstand zwischen dem bestehenden Bahngleis und den Grundstücken ca. sieben Meter. Aus diesem Grund könne auf die Errichtung einer zusätzlichen Bautrasse verzichtet werden. Alle bisherigen Baumaßnahmen entlang der Bahnstrecke seien immer auch ohne zusätzliche Bautrasse durchgeführt worden.

2. Einspruch gegen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen:

Die geplante Lärmschutzwand von ca. zwei Metern Höhe erachtet man als nicht ausreichend. Gegenüber den Grundstücken befände sich eine ca. 60 m lange und 20 m hohe Fabrikhalle. Diese reflektiere den Lärm des Bahnbetriebs direkt in das Wohngebiet.

Dadurch entstünde bereits heute eine hohe Lärmbelastung. Durch die Errichtung eines zweiten Bahngleises und der damit einhergehenden Erhöhung der Taktraten der Züge werde die Lärmbelastung weiter ansteigen, wodurch auch ein Wertverlust der betroffenen Grundstücke eintreten werde.

Eine eingerichtete Geschwindigkeitsbegrenzung in der Vorbeifahrt von und zum Bahnhof sei dabei auch eine zusätzliche Möglichkeit.

3. Forderung nach einem zusätzlichen Hochwasserschutz:

Durch die Errichtung der Bautrasse und den damit verbundenen Abrissarbeiten werde der Hochwasserschutz der anliegenden Grundstücke stark geschwächt. Während heute ein Graben zwischen den Bahngleisen und den Grundstücken für einen bestimmten Schutz Sorge, werde sich die Situation mit dem Beginn der Bauarbeiten stark verändern. Aus diesem Grund bestehe die dringende Notwendigkeit, dass der Bauträger einen ausreichenden Hochwasserschutz sicherstelle.

Hintergrund dieser Forderung sei die Lage der Grundstücke. Am Fuß der Straßenbrücke Bahnhof Reichenhain befinde sich eine ca. 40 cm große Öffnung zum Mischwasserkanal des Abwassernetz-

zes der Stadt Chemnitz, durch die offensichtlich Oberflächenwasser abgeleitet oder eine Druckentlastung des Netzes erreicht werden solle.

In der Vergangenheit sei es aber immer wieder vorgekommen, dass an dieser Stelle das Mischwasser auch in großen Mengen herausgetreten sei und in den zuvor genannten Graben laufe. Dieser führe das Wasser dann entlang der Bahngleise in die Grundstücke und an den Wohnhäusern vorbei.

Seit dem Neubau der Brücke sei man mehrfach mit Hochwassersituationen konfrontiert worden. Dabei hätten auch die Keller sowie 50 cm vor dem Haus unter Wasser gestanden und es gebe viele Anwohner, denen es auch so ergangen sei.

Das Haus des Einwenders liege ca. 200 m von der besagten Öffnung entfernt, die für die Entstehung der bisherigen Hochwassersituationen verantwortlich sei. Alle bisherigen Hochwasser seien nicht durch den Fluss Zwönitz verursacht worden, sondern seien bedingt durch das Entwässerungsnetz im Gleisbereich der Bahn entstanden.

Zu diesem Sachverhalt seien bereits mehrere Eingaben gemacht worden und Gespräche mit den Verantwortlichen der Stadt geführt worden. Im Rahmen der geplanten Bauarbeiten sollte aus diesem Grund ein umfassendes Hochwasserschutzkonzept mit integriert werden.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich teilweise erledigt.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde versichert, dass eine Baustraße nur auf dem Grundstück der Bahn erforderlich wird. Das bedeutet, dass für die Herstellung der Lärmschutzwand keine Grundstücke Dritter vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen. Damit können bestehende Gebäude auf diesen Grundstücken unverändert erhalten bleiben.

Die weiteren Forderungen werden aus folgenden Gründen zurückgewiesen.

Laut dem Schallschutzgutachten ergeben sich an den Gebäuden Grenzwertüberschreitungen in der Nacht. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Schienenoberkante werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weitgehend eingehalten. Die Höhe der Lärmschutzwand ergibt sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse. Die verbleibenden Schutzfälle in der Nacht (jeweils 2. Obergeschoss in Süd-Richtung) werden mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. In den Kleingärten werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag nicht erreicht. Ein Wertverlust ist daher nicht zu erwarten. Betriebliche Regelungen sind in der Planfeststellung nicht möglich, da das vorgesehene Lärmschutzkonzept bereits zur Einhaltung der zulässigen Immissionsgrenzwerte führt. Im Erörterungstermin konnte mit den weiteren betroffenen Anliegern kein Konsens bezüglich einer möglichen Erhöhung der Schallschutzwände erzielt werden.

Nach Aussage der Vorhabensträgerin wurde durch die Errichtung des Entlastungsbauwerks des Entsorgungsbetriebes der Stadt Chemnitz im Jahre 2015/2016 die angesprochene Überflutungsproblematik mit der 40 cm Austrittsöffnung am Flügel der Straßenüberführung Erfenschlager Straße beseitigt.

Unabhängig davon wurden seitens der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin die entsprechenden Maßnahmen erläutert, die in den letzten Jahren zum Hochwasserschutz im näheren Umfeld erfolgt sind. Im Rahmen eines gesonderten Vorhabens wird durch die Erzgebirgsbahn der Durchlass km 6,6 aufgeweitet und durch die Stadt Chemnitz der Vorflutgraben in Richtung der Zwönitz



neu hergestellt. Damit sollten sich künftige Starkregen- und Hochwasserereignisse nicht mehr so intensiv wie bisher auswirken.

Das Wohngebäude und der Kleingarten liegen nicht im Überschwemmungsgebiet der Zwönitz. Maßnahmen zum Hochwasserschutz sind deshalb nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens.

#### **A.5.3.47 Einwender 47**

Die Zufahrt zum Grundstück führe zwangsläufig über den Schrebergartenweg. Der Schrebergartenweg befinde sich in einem sehr schlechten Zustand. Darum sollte auch die Zufahrt für die Baumaßnahmen auf keinen Fall über den Schrebergartenweg erfolgen.

Die Gemeinde Einsiedel habe 1994 den Schrebergartenweg als Verbindungsweg mit der Widmungsbeschränkung "Fußgänger" gewidmet.

Der Winterdienst werde im Wechsel durch das Grünflächenamt, den Einwender und die Gartengenossenschaft durchgeführt. Die Räumungsbreite betrage 1,50 m, also nur für Fußgänger. Somit sei im Winter keine Zufahrt garantiert.

Der Schrebergartenweg zwischen Einsiedler Neue Straße und Bahnübergang, sowie Bereiche nach dem Bahnübergang, seien als Baustellenbereiche auf der Zeichnung gekennzeichnet. Während den Bauarbeiten solle der Durchgang von der Einsiedler Neuen Straße Richtung Anton-Herrmann-Straße gewährleistet werden.

**Entscheidung:** Die Einwendung hat sich erledigt.

Im Ergebnis eines Ortstermins hat die Vorhabensträgerin Maßnahmen zur Verbesserung des Schrebergartenweges (ca. 50 m<sup>2</sup> Ausbesserung Wegoberfläche mit Anpassung der Pflasterrinnen und Anschluss an Entwässerung) festgelegt. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass die Zufahrt zur Baustelleneinrichtungsfläche und zum Baufeld nur von der "Einsiedler Neue Straße" (S 232) erfolgen wird.

Die derzeitige Widmungsbeschränkung für Fußgänger des auf den Flurstücken 334 der Gemarkung Einsiedel gelegenen beschränkt-öffentlichen Schrebergartenweges wird auf Anliegerkraftfahrzeuge und Radfahrer erweitert (vgl. Punkt A.3.3). Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass dadurch der Winterdienst in den Winterdienstplan des Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb der Stadt Chemnitz aufgenommen wird.

Der Schrebergartenweg wird in den gekennzeichneten Bereichen als bauzeitliche Zufahrt genutzt. Der Durchgang ist weiterhin möglich.

#### **A.6 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen des Verfahrens trägt die Vorhabensträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

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

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO<sup>22</sup> wird die sofortige Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

## **B BEGRÜNDUNG**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Vorhabensumfang**

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind eine Reihe von Baumaßnahmen zwischen km 3,100 und km 36,900 der Strecke Chemnitz Hbf - Aue (6645). Dies sind im Einzelnen die Anpassung des Spurplanes auf dem Bahnhof Chemnitz-Süd, die Errichtung einer Übergangsstelle zwischen Eisenbahn und Straßenbahn, der zweigleisige Streckenausbau zwischen Bahnhof Chemnitz Süd und der Übergangsstelle Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain, der Ausbau der heutigen Haltepunkte Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz zu Kreuzungsbahnhöfen, die Erneuerung bzw. der Neubau der Haltepunkte Chemnitz Kurt-Franke-Straße, Einsiedel Gymnasium, Einsiedel August-Bebel-Platz, Einsiedel Brauerei und Thalheim-Nord, der Neubau von elektronischen Stellwerken im Bereich der Übergangsstelle Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain, Bahnhof Einsiedel, Bahnhof Dittersdorf, Bahnhof Burkhardtsdorf, Bahnhof Meinersdorf, Bahnhof Thalheim und Bahnhof Zwönitz, der Neubau von Verknüpfungsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs am Haltepunkt Chemnitz-Reichenhain sowie an den Bahnhöfen Einsiedel, Dittersdorf und Meinersdorf, die Erneuerung von Ingenieurbauwerken, die Erneuerung bzw. Anpassung der technischen Streckenausrüstung, die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

Für weitere Einzelheiten wird auf die festgestellten Planunterlagen verwiesen.

Bauliche Veränderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, die über den beschriebenen Umfang hinausgehen, bedürfen wiederum einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung.

#### **B.1.2 Verfahrensgang**

Am 20.10.2016 ging der Antrag der Vorhabensträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Mit Schreiben vom 26.10.2016 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabensträgerin auf Mängel in den Antragsunterlagen hingewiesen. Am 14.12.2016 gingen die überarbeiteten Antragsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit Schreiben vom 15.12.2016 die Landesdirektion Sachsen gebeten, das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG in Verbindung mit § 18 a AEG durchzuführen und nach § 9 UVPG a. F.<sup>23</sup> die Öffentlichkeit einzubeziehen.

Mit Schreiben vom 30.01.2017 hat die Landesdirektion Sachsen das Anhörungsverfahren eingeleitet und den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Nachfolgende Träger öffentlicher Belange wurden im Verfahren beteiligt:

Antennengemeinschaft Dittersdorf

Antennengemeinschaft Kemtau

Antennengemeinschaft Steyerberg

Bahn-Landwirtschaft Bezirk Dresden e. V.

Bistum Dresden-Meißen

Bodenverwertungs- und -verwaltungsgesellschaft mbH

Bundesamt für Infrastruktur/Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Bundeseisenbahnvermögen  
Bundespolizeiinspektion Chemnitz  
Chemnitzer Verkehrs-AG  
City-Bahn Chemnitz GmbH  
DB Energie GmbH  
DB Immobilien Region Südost  
DB RegioNetz Verkehrs GmbH  
Deutsche Telekom Technik GmbH  
einersdorfer Rundfunk- und Fernsehclub e. V.  
eins energie in sachsen  
Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz  
envia Mitteldeutsche Energie AG  
Evangelisch-Lutherisches Landeskirchenamt Sachsen  
GASCADE Gastransport GmbH  
Gemeinde Amtsberg  
Gemeinde Burkhardtsdorf  
Gemeinde Gornsdorf  
Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH  
Handwerkskammer Chemnitz  
HLKomm Telekommunikationsgesellschaft mbH  
Industrie- und Handelskammer Chemnitz  
Landesamt für Archäologie Sachsen  
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen  
Landesamt für Straßenbau und Verkehr  
Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen  
Landratsamt Erzgebirgskreis  
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH  
Nestler Antennenbau  
Planungsverband Region Chemnitz  
Polizeidirektion Chemnitz  
Regio Infra Service Sachsen GmbH  
Regionaler Zweckverband Wasserversorgung, Bereich Lugau-Glauchau  
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH  
Rettungszweckverband Chemnitz-Erzgebirge  
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie  
Sächsisches Oberbergamt  
SAT-Kabel GmbH  
Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen  
Staatsbetrieb Sachsenforst  
Stadt Chemnitz  
Stadt Lugau  
Stadt Thalheim  
Stadt Zwönitz  
Vodafone GmbH

Vodafone Kabel Deutschland GmbH  
Zweckverband Fernwasser Südsachsen  
Zweckverband Kommunale Wasserver-/Abwasserentsorgung Mittleres Erzgebirgsvorland  
Zweckverband Wasserwerke West erzgebirge

Innerhalb der Landesdirektion Sachsen wurden die Referate 34, 44 und 55 beteiligt.

Die Planunterlagen haben vom 28.02.2017 bis einschließlich 27.03.2017 in den Städten/Gemeinden Chemnitz, Amtsberg, Burkhardtsdorf, Gornsdorf, Thalheim, Zwönitz und Lugau öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Chemnitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 17.02.2017, in der Gemeinde Amtsberg durch Aushang vom 02.02.2017 und durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 13.02.2017, in der Gemeinde Burkhardtsdorf durch Aushang vom 10.02.2017, in der Gemeinde Gornsdorf durch Aushang vom 07.02.2017, in der Stadt Thalheim durch Aushang vom 21.02.2017, in der Stadt Zwönitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 16.02.2017 und in der Stadt Lugau durch Aushang vom 23.02.2017 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 27.04.2017.

Die Landesdirektion Sachsen hat mit Schreiben vom 08.02.2017 die anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen gemäß § 73 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 VwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind Stellungnahmen und Einwendungen eingegangen.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.11.2017 die Planunterlagen geändert.

Mit Schreiben vom 01.12.2017 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Landesdirektion Sachsen gebeten, für die geänderten Planunterlagen (1. Planänderung) ein ergänzendes Anhörungsverfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG in Verbindung mit § 18 a AEG durchzuführen.

Die geänderten Planunterlagen haben vom 05.02.2018 bis einschließlich 05.03.2018 in den Städten/Gemeinden Chemnitz, Amtsberg, Burkhardtsdorf, Gornsdorf, Thalheim und Zwönitz sowie vom 28.02.2018 bis 27.03.2018 in der Stadt Lugau öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Chemnitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 26.01.2018, in der Gemeinde Amtsberg durch Aushang vom 29.01.2018 und durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 29.01.2018, in der Gemeinde Burkhardtsdorf durch Aushang vom 16.01.2018, in der Gemeinde Gornsdorf durch Aushang vom 24.01.2018, in der Stadt Thalheim durch Aushang vom 24.01.2018, in der Stadt Zwönitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 25.01.2018 und in der Stadt Lugau durch Aushang vom 18.01.2018 ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 05.04.2018 und in der Stadt Lugau der 27.04.2018.

Es erfolgte eine erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Referate innerhalb der Landesdirektion Sachsen und die Unterrichtung der anerkannten Naturschutzverbände. Die privaten Einwander wurden ebenfalls über die Auslegung der geänderten Planunterlagen informiert.

Es sind Stellungnahmen und Einwendungen eingegangen.

Die Landesdirektion Sachsen hat die Stellungnahmen sowie die Einwendungen mit den Beteiligten am 24., 26. und 28.09.2018 in in der Dienststelle Chemnitz der Landesdirektion Sachsen erörtert.

Zeit und Ort des Erörterungstermins wurde den Trägern öffentlicher Belange und Naturschutzverbänden, die eine Stellungnahme abgegeben haben, und den privaten Einwendern mit Schreiben vom 05.09.2018 unter Beigabe einer Erwidern der Vorhabensträgerin auf die jeweilige Stellungnahme mitgeteilt.

Der Erörterungstermin wurden in der Stadt Chemnitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 07.09.2018, in der Gemeinde Amtsberg durch Aushang vom 12.09.2018 und durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 12.09.2018, in der Gemeinde Burkhardtsdorf durch Aushang vom 23.08.2018, in der Gemeinde Gornsdorf durch Aushang vom 17.08.2018, in der Stadt Thalheim durch Aushang vom 10.09.2018, in der Stadt Zwönitz durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 20.09.2018 sowie in der Stadt Lugau durch Aushang vom 31.08.2018 und durch Veröffentlichung im Amtsblatt vom 31.08.2018 ortsüblich bekannt gemacht.

Über die Erörterung hat die Landesdirektion Sachsen eine Niederschrift erstellt.

Mit Datum vom 04.02.2019 hat die Landesdirektion Sachsen eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt. Am 11.02.2019 gingen die abschließende Stellungnahme und der Verwaltungsvorgang der Landesdirektion Sachsen beim Eisenbahn-Bundesamt ein. Die Landesdirektion Sachsen hat das Vorhaben befürwortet, wenn die Vorhabensträgerin ihre Zusagen einhält und die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen bzw. Hinweise beachtet werden.

Am 25.03.2019 hat die Vorhabensträgerin geänderte Planunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Die Änderungen wurden vom Eisenbahn-Bundesamt veranlasst und betreffen insbesondere die Planungen an den Bahnübergängen (Planunterlage 10), der Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) wurde entsprechend überarbeitet. Nach Abstimmungen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden und dem Eisenbahn-Bundesamt hat die Vorhabensträgerin die genannten Planunterlagen erneut überarbeitet. Die geänderten Planunterlagen tragen das Datum 14.06.2019. Darüber hinaus wurden Hinweise der zuständigen unteren Naturschutzbehörde in die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 13.1) eingearbeitet. Diese Planunterlagen tragen das Datum 22.03.2019. Für die Änderungen am Bahnübergang km 10,5 hat die Vorhabensträgerin am 25.06.2019 eine Zustimmung der Stadt Chemnitz vorgelegt. Von den anderen Änderungen gehen keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten aus. Eine nochmalige Auslegung der Planunterlagen war deshalb nicht erforderlich.

## **B.2      **Verfahrensrechtliche Bewertung****

### **B.2.1    **Rechtsgrundlage****

Gemäß § 18 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 1 VwVfG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu beachten.

### **B.2.2    **Zuständigkeit****

Für den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 BEVVG<sup>24</sup> das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

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

Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, dass die erheblichen Auswirkungen von Vorhaben auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG a. F. ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 6 Abs. 2 und 3 UVPG a. F. erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen 1 (Erläuterungsbericht), 11 (Umweltverträglichkeitsstudie), 12 (Landschaftspflegerischer Begleitplan), 13 (FFH-Unterlagen), 14 (Artenschutzrechtliche Unterlagen), 15.1 (Schalltechnische Untersuchung), 15.2 (Lufthygienisches Gutachten), 15.3 (Erschütterungstechnische Untersuchung), 15.4 (Baulärmgutachten), 16 (Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte) und 18 (Hochwasserschutz) enthalten.

Ferner wird auf die Planunterlagen 2 (Übersichtslageplan), 3 (Lagepläne), 4 (Bauwerksverzeichnis), 5 (Grunderwerb), 6 (Bauwerkspläne), 7 (Querschnitte und Höhenpläne), 8 (Kabel- und Leitungslagepläne), 9 (Spurplanskizze), 10 (Bahnübergangsunterlagen) und 17 (Unterlagen zum Brand- und Katastrophenschutz) verwiesen.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG a. F. erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

### **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum wurde so abgegrenzt, dass die zu erwartenden vorhabensbedingten Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselbeziehungen vollständig erfasst, beschrieben und bewertet werden können. Hierbei wurde die Reichweite der durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Wirkprozesse berücksichtigt. Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde darüber hinaus so gewählt, dass die möglichen Umweltauswirkungen aller unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte sinnvollen Planungsvarianten abgedeckt werden und darüber hinaus ausreichend Spielraum für die Optimierung verbleibt.

Grundlage der räumlichen Abgrenzung der schutzgutspezifischen Untersuchungsräume sind die Vorgaben des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes im Anhang III-3. Der Anhang III-3 gibt für die Schutzgüter Boden, Wasser sowie Kultur- und sonstige Sachgüter einen Abstand von 200 m von der Trassenachse an. Für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Mensch und Landschaftsbild werden Abstände von 1.000 m und für das Schutzgut Klima und Luft von 500 m von der Trassenachse aufgeführt. Gemäß Umwelt-Leitfaden können bei Ausbaivorhaben die Untersuchungsbreiten erheblich verringert werden.

Das Bauvorhaben "Chemnitzer Modell Stufe 2, Ausbau Bahnhof Chemnitz-Süd (a) - Bahnhof Thalheim (e) und Bahnhof Zwönitz" erstreckt sich von km 3,060 bis km 36,555 der Strecke Chemnitz Hbf - Aue. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist im Wesentlichen

- die Anpassung des Spurplans im Bahnhof Chemnitz Süd,
- die Errichtung einer Übergangsstelle zwischen EBO und BOStrab,
- der zweigleisiger Streckenausbau zwischen dem Bahnhof Chemnitz Süd und der Überleitstelle

Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt,

- der Ausbau der heutigen Haltepunkte Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz zu Kreuzungsbahnhöfen,
- die Erneuerung bzw. der Neubau der Haltepunkte Chemnitz-Erfenschlag Ost, Einsiedel Gymnasium, Einsiedel August-Bebel-Platz, Einsiedel Brauerei und Thalheim (Erzgeb) Mitte,
- der Neubau von elektronischen Stellwerken im Bereich der Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt und der Bahnhöfe Einsiedel, Dittersdorf, Burkhardtsdorf, Meinersdorf, Thalheim (Erzgeb) und Zwönitz,
- der Neubau von Verknüpfungsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs in Chemnitz-Reichenhain und Meinersdorf,
- die Erneuerung von Ingenieurbauwerken,
- die Erneuerung bzw. Anpassung der technischen Streckenausrüstung,
- die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie
- die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen.

Im Ergebnis eines Scoping-Verfahrens wird folgender Untersuchungsraum auf beiden Seiten der Trasse festgelegt:

Schutzgut Menschen	200 m
Schutzgut Tiere und Pflanzen	Baubereich
Schutzgut Boden	Baubereich
Schutzgut Wasser	Baubereich
Schutzgut Luft und Klima	200 m
Schutzgut Landschaft	500 m
Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	200 m

einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

### **B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a. F.**

Gemäß den Planunterlagen der Vorhabensträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Änderungsvorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a. F. genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

#### **Auswirkungen auf Menschen und die menschliche Gesundheit**

Durch den zweigleisigen Ausbau, den Neubau von Haltepunkten und die geplante Verdichtung der Zugfolge ist betriebsbedingt von einer Erhöhung der durch den Bahnbetrieb resultierenden Schallemissionen auszugehen.

#### **Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

An der Bahnstrecke befindet sich das FFH-Gebiet "Zwönitztal". Der Trassenabschnitt am Bahnhof Dittersdorf tangiert das FFH-Gebiet.

An das Vorhaben angrenzend sind die Landschaftsschutzgebiete Pfarrhübel-Alte Harth-Berbisdorfer Flur, Talsperre Einsiedel-Kemtauer Wald und Lohwald-Christelgrund und die Flächennaturdenkmale Zwönitzlauf am Dachsberg, Altarm Zwönitz, Rieselfläche Wasserwerkspark und Obstwiese Wasserwerkspark vorhanden.

Der zweigleisige Ausbau und die Errichtung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs führen zum Verlust von Vegetationsstrukturen mit mittlerer Bedeutung für die Biotopfunktion.

Eine Gefährdung von Tierindividuen durch Kollision ist wie im Bestand weiterhin gegeben. Eine grundsätzliche Änderung des Bahnbetriebes erfolgt nicht. Es findet eine Änderung der Fahrpläne auf der bereits bestehenden und genutzten Bestandsstrecke statt.

Die Erhöhung der Taktfrequenz kann zu einer Erhöhung der Kollisionsgefahr für Fledermäuse führen. Aufgrund der Situation der Bestandsstrecke mit Bahnbetrieb und dem bisherigen Kenntnisstand (keine Information zu Totfunden) ist eine Erhöhung der Kollisionsgefahr für andere Tiere nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Einzelbäumen, Baumbestand und Vegetationsflächen.

### **Auswirkungen auf Fläche und Boden**

Flächeninanspruchnahmen durch Versiegelung im Rahmen des zweigleisigen Ausbaus und der Errichtung der neuen Haltepunkte und Bahnhöfe zählen zu den bedeutsamsten anlagebedingten Wirkungen des Vorhabens (Verlust von gewachsenen, biotisch aktiven Böden und der Speicher-, Filter-, Lebensraumfunktion).

Durch Abgrabungen und Überschüttungen kommt es zu Überformungen der natürlichen Bodenstruktur.

Durch das Vorhaben werden Bodenbewegungen und dauerhaft Versiegelungen von Flächen erforderlich durch

- Errichtung bzw. Wiederherstellung zweites Gleis zwischen Bahnhof Chemnitz Süd und Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt,
- Errichtung zweites Gleis im Bereich der neuen Bahnhöfe Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz,
- Errichtung fünf neuer Haltepunkte mit neuen Bahnsteigen und Zuwegungen,
- Errichtung ESTW-A Module mit Zuwegungen und Stellplätzen und
- Errichtung neuer Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs an den Bahnhöfen Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain Haltepunkt, Bahnhof Dittersdorf, Bahnhof Einsiedel, Bahnhof Burkhardtsdorf und Bahnhof Meinersdorf.

Der Ausbau im trassennahen Bereich führt in Teilabschnitten zu Bodenabträgen.

### **Auswirkungen auf Wasser**

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner Grundwasserabsenkung bzw. -anstau. Veränderungen des Grundwasserhaushaltes und der Grundwasserqualität sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Trassennah befindet sich die Zwönitz (Gewässerkennzahl DE: 54181). Die Zwönitz bildet ab Chemnitz-Altchemnitz zusammen mit der Würschnitz den Fluss Chemnitz. Von der Einmündung des Gornsdorfer Bachs bis zum Zusammenfluss mit der Würschnitz ist der Fluss ein Gewässer I. Ordnung gemäß SächsWG.

Teilabschnitte der vorhandenen Bahntrasse befinden sich im Überschwemmungsgebiet der Zwö-



nitz gemäß § 72 Abs. 2 Nr. 2 SächsWG.

Anlagenbedingt kommt es zum Verlust von Infiltrationsfläche durch Überbauung. Die Flächenversiegelungen führen zu einer Erhöhung der Oberflächenwasserabflüsse.

#### **Auswirkungen auf Luft und Klima**

Beeinträchtigungen des Lokalklimas sind durch die Flächenversiegelungen und den Verlust von Baumbeständen zu erwarten.

#### **Auswirkungen auf Landschaft**

Mit der Errichtung der neuen Gleistrasse für den zweigleisigen Ausbau am Bauanfang und dem Bau einer Stützwand für den neuen Haltepunkt Einsiedel Gymnasium sind Beeinträchtigungen des lokalen Landschaftsbildes zu erwarten.

Durch den zweigleisigen Ausbau bzw. Neubau von Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Chemnitz-Süd kommt es zu Veränderungen der visuellen Erlebbarkeit der Landschaft in diesen Bereichen. Besonders im Zusammenhang mit dem Verlust von Gehölzen ist in diesem Bereich eine Veränderung des Landschaftsbildes gegeben.

#### **Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Im Trassenbereich der Bahnstrecke befinden sich keine Baudenkmäler und städtebaulich wertvollen Bereiche sowie historisch bedeutsame Landnutzungsformen.

#### **Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Es kommt zu keinen erheblichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.

### **B.3.2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a. F.**

Die in § 2 UVPG a. F. normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der UVPVwV<sup>25</sup> die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nichtumweltbezogener Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a. F. genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Ausschluss, Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der Umweltverträglichkeitsstudie, der speziellen Fachgutachten (landschaftspflegerischer Begleitplan, FFH-Unterlagen, artenschutzrechtliche Unterlagen, schalltechnische Untersuchung, lufthygienisches Gutachten, erschütterungstechnische Untersuchung, Baulärmgutachten, Unterlagen zur Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte und Hochwasserschutz) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge

überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

### **Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit**

Vorbelastungen in Bezug auf Lärm, Schadstoffemissionen und visuelle Störungen sind durch die vorhandene Bahnstrecke gegeben. Für das Vorhaben wurden ein Schall- und ein Baulärmgutachten erstellt. Den Immissionswertüberschreitungen kann mit Schutzmaßnahmen wirksam begegnet werden.

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

Die Funktionsfähigkeit des Schutzgebietes im Sinne der FFH-Richtlinie ist auch nach der Realisierung des geplanten Vorhabens gewährleistet. Im Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen der Landschaftsschutzgebiete und der Flächennaturdenkmale sind nicht zu erwarten.

Ein Auslösen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß §§ 44 ff. BNatSchG ist aufgrund der Festlegung von Vermeidungsmaßnahmen und soweit erforderlichen CEF-Maßnahmen nicht zu erwarten.

Durch den Ausbau findet keine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit statt. Ein dadurch erhöhtes Gefährdungspotential von Tieren kann ausgeschlossen werden.

In Auswertung der Kartierungen / Untersuchungen der Artengruppe Fledermäuse bezüglich der Erfassung von Flugrouten und Jagdhabitaten werden Maßnahmen zur Minderung in den Bereichen mit potentiell hohem Kollisionsrisiko vorgesehen, um das Tötungsrisiko durch Kollisionen mit Zügen zu vermeiden.

Der Verlust von Baumbestand und Vegetationsflächen wird durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen minimiert und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

### **Schutzgut Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft**

Durch die vorhandene Bahntrasse sind für das Schutzgut Boden Vorbelastungen gegeben. Der Boden ist im Vorhabensbereich anthropogen überformt. Der Ausbau erfolgt überwiegend im trassennahen Bahnbereich. Der Verlust von Fläche und Boden durch Überbauung und Beeinträchtigung der Bodenfunktion ist durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen minimiert und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert worden.

Die in den Bestandsgleisen bestehenden Verunreinigungen des Schotterbettes, die durch Niederschlagswasser ausgewaschen werden können, führen zu keiner Erhöhung der Ableitung von Schadstoffen, da die bisherigen Entwässerungsbedingungen beibehalten werden.

Im Bereich des Aufbaus neuer, zusätzlicher Gleise werden der vorhandene Altschotter und der darunter liegende Erdstoff bis zu einer Tiefe von 1 m beseitigt und entsprechend den Kontaminationsanalysen einer Verwertung/Entsorgung zugeführt. Damit ist aus diesen Bereichen keine Auswaschung von bisher vorhandenen Schadstoffen mehr möglich.

Trassennah befindet sich die Zwönitz (Gewässerkennzahl DE: 54181). Die Zwönitz bildet ab Chemnitz-Altchemnitz zusammen mit der Würschnitz den Fluss Chemnitz. Von der Einmündung

des Gornsdorfer Bachs bis zum Zusammenfluss mit der Würschnitz ist der Fluss ein Gewässer I. Ordnung gemäß SächsWG. Teilabschnitte der vorhandenen Bahntrasse befinden sich im Überschwemmungsgebiet der Zwönitz gemäß § 72 Abs. 2 Nr. 2 SächsWG. Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Infiltrationsfläche durch Überbauung.

Die Flächenversiegelungen führen zu einer Erhöhung der Oberflächenwasserabflüsse. Für den zweigleisigen Ausbau und den Neubau der Haltepunkte werden neue Entwässerungsanlagen errichtet und der schadlose Abfluss des Wassers ermöglicht.

Durch den zweigleisigen Ausbau sind erhöhte Luftverunreinigungen zu erwarten. Beeinträchtigungen auf das Lokalklima sind durch die Flächenversiegelungen und den Verlust von Baumbeständen zu erwarten.

Mit der Errichtung der neuen Gleistrasse für den zweigleisigen Ausbau am Bauanfang und dem Bau einer Stützwand für den neuen Haltepunkt Einsiedel Gymnasium sind Beeinträchtigungen des lokalen Landschaftsbildes zu erwarten.

Durch den zweigleisigen Ausbau bzw. Neubau von Gleisanlagen im Bereich Bahnhof Chemnitz-Süd kommt es zu Veränderungen der visuellen Erlebbarkeit der Landschaft in diesen Bereichen. Besonders im Zusammenhang mit dem Verlust von Gehölzen ist im Bereich des Bahnhofs Chemnitz-Süd eine Veränderung des Landschaftsbildes gegeben

#### **B.3.2.4 Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das Vorhaben ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht mit Risiken für die Umwelt verbunden, die nicht eingrenzbar und/oder beherrschbar wären.

Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des UVPG sind zwar zu prognostizieren, diese sind jedoch durch die Umsetzung entsprechender Begleitplanungen in der Weise kompensierbar, dass während des Baus und Betriebs der Anlage keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter der Umwelt auftreten bzw. verbleiben.

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

#### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Wesentliche Ziele des Chemnitzer Modells sind die Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen ohne Zeitverlust zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Umland sowie die Bündelung der Verkehrsströme von Bus und Bahn auf einer leistungsfähigen Bahntrasse.

Die zu planende Maßnahme zielt mit der Verbesserung des Fahrkomforts außerdem auf die Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs im RegioNetz der "Erzgebirgsbahn" (vor allem zwischen den Städten Chemnitz, Aue, Schwarzenberg - in den Regionen des Erzgebirgskreises) und die effektive Anbindung des Erzgebirges und des Siedlungsbandes "Zwönitztal" an das Oberzentrum Chemnitz

Das künftige Betriebsprogramm unterstellt eine Verdichtung der Zugfolge zwischen Chemnitz Süd und Aue, was verbunden mit den geplanten Ausbaumaßnahmen, zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs führt.

Der Ausbau des Chemnitzer Modells, Stufe 2, ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau.

Die Planung ist damit "vernünftigerweise geboten" im Sinne des Fachplanungsrechts.

#### **B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk**

Die Vorhabensträgerin hat für folgende Abweichungen vom Regelwerk eine "Unternehmensinterne Genehmigung" vorgelegt:

Verringerung des lichten Raumes zur Gleisachse zwischen Schranken Antrieb und Gleismitte am Bahnübergang km 20,6 (Ahnerweg) zur Gewährleistung der erforderlichen Zugangsbreite zur Fußgängerbrücke über die Zwönitz,

Sicherstellung von Rettungswegen im Bahnhof Thalheim für den Bereich des Mittelbahnsteiges am Gleis 2 (neue Bezeichnung) entsprechend der Auflagen aus der IVE-Studie vom 14.07.2016,

Neubau Bahnsteig am Haltepunkt Einsiedel August-Bebel-Platz trotz Gleisradius unter 300 m,

Realisierung einer Reisendensicherungsanlage in den Bahnhöfen Einsiedel, Meinersdorf und Thalheim (Erzgeb.),

Querschnittsgestaltung Bahnanlagen im Bereich der Straßenüberführung km 6,182.

#### **B.4.3 Verwaltungsvorschriften**

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabensträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV IBG Infrastruktur, der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

#### **B.4.4 Variantenentscheidung**

Zumutbare Varianten zu dem gegenständlichen Vorhaben, die unter geringfügigen Abstrichen vom Planziel geringere Auswirkungen zeitigen würden, sind nicht ersichtlich. Die Trassenführung ist durch die gegenwärtig vorhandene Gleislage vorgegeben.

Im Rahmen einer Vorplanung wurden verschiedene Varianten zur Trassierung und Lage der Verkehrsstationen untersucht. Die Vorzugsvariante der Vorplanung bildete die Grundlage für die vorliegende Planung. Die Trassenführung ist durch die gegenwärtig vorhandene Gleislage vorgegeben. Ergänzend wird auf Punkt 3 des Erläuterungsberichtes (Planunterlage 1) verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dieser Variantenentscheidung an.

#### **B.4.5 Raumordnung und Landesplanung**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung vereinbar.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen plant gemeinsam mit der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Erzgebirgsbahn, Ausbaumaßnahmen im Zuge der Eisenbahnstrecke 6645 von Chemnitz nach Aue. Die Maßnahmen dienen der Umsetzung der 2. Stufe des Chemnitzer Modells.

Wesentliche Ziele des Chemnitzer Modells sind die Verknüpfung von Eisenbahn- und Stadtbahnstrecken zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen ohne Zeitverlust zwischen dem Oberzentrum

Chemnitz und dem Umland sowie die Bündelung der Verkehrsströme von Bus und Bahn auf einer leistungsfähigen Bahntrasse.

Die Baumaßnahme zielt mit der Verbesserung des Fahrkomforts außerdem auf die Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs (vor allem zwischen den Städten Chemnitz, Aue und Schwarzenberg sowie in den Regionen des Erzgebirgskreises) und auf die effektive Anbindung des Erzgebirges und des Siedlungsbandes "Zwönitztal" an das Oberzentrum Chemnitz.

Das künftige Betriebsprogramm unterstellt eine Verdichtung der Zugfolge zwischen Chemnitz-Süd und Thalheim, was verbunden mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs führen soll. Der Ausbau des Chemnitzer Modells, Stufe 2, ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau.

Die vorgelegten Planungsunterlagen sind auf folgende Rechtsgrundlagen geprüft und beurteilt worden:

- dem Raumordnungsgesetz,
- dem Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen,
- dem Landesentwicklungsplan Sachsen (2013),
- dem Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2008) und
- dem in Aufstellung befindlichen Regionalplan Region Chemnitz in der Fassung des Entwurfs, den die Verbandsversammlung mit Beschluss Nr. 13/2015 am 15. Dezember 2015 für die öffentliche Auslage gemäß §§ 9 und 10 ROG<sup>26</sup> in Verbindung mit § 6 Abs. 2 SächsLPIG<sup>27</sup> beschlossen habe und dessen Ziele entsprechend § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung darstellen und somit als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 4 Abs. 1 ROG in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen sind.

Gemäß Ziel Z 3.4.5 des Landesentwicklungsplanes Sachsen (2013) sind im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Chemnitz Direktverbindungen von und zur Innenstadt Chemnitz durch den Ausbau des Straßenbahn-/Stadtbahn-Netzes und Teilen des Eisenbahn-Netzes ("Chemnitzer Modell") bedarfsgerecht weiter zu entwickeln. Dies umfasst insbesondere die Integration der bestehenden Angebote des Schienenpersonennahverkehrs zwischen Chemnitz und Thalheim.

Entsprechend Ziel Z 8.2.7 des Regionalplanes Chemnitz-Erzgebirge (2008) ist die Bahnstrecke Chemnitz - Zwönitz - Aue als Vorranggebiet für die Zweckbestimmung des öffentlichen Bahnverkehrs und damit verbundener bedarfsabhängiger Ausbaumaßnahmen zu sichern.

Auch der in Aufstellung befindliche Regionalplan Region Chemnitz mit Arbeitsstand 15. Dezember 2015 verweist im Ziel Z 3.1.2.7 auf die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem "Chemnitzer Modell".

Damit entspricht das Vorhaben den raumordnerischen und landesplanerischen Vorgaben.

#### **B.4.6 Wasserhaushalt**

##### **B.4.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen**

Einleitungen von Niederschlagswasser in öffentliche Gewässer können erlaubnispflichtigen Gewässerbenutzungen im Sinne von § 8 Abs. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG (Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer) darstellen und unterliegen daher dem Erlaubnisvorbehalt.

Für den Einleitpunkt EK 1 hat das Eisenbahn-Bundesamt die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15, 19 Abs. 1 und 3, 57 WHG erteilt (vgl. Punkt A.3.1).

Weiter wurde die Genehmigungen gemäß § 36 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 WHG für die Errichtung oder wesentliche Änderung baulicher Anlagen über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich, gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 WHG für die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in Überschwemmungsgebieten und gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 WHG zur Lagerung von Stoffen in Überschwemmungsgebieten zum Zwecke der temporären Baustelleneinrichtung unter Auflagen gemäß § 78 Abs. 4 Satz 2 WHG erteilt. Die Zulassung richtet sich nach § 78a Abs. 2 Satz 2 WHG.

#### **B.4.6.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

Die Planung genügt dem Grundsatz der nachhaltigen, Funktion und Leistungsfähigkeit sichernden Gewässerbewirtschaftung sowie dem Grundsatz der Vorsorge gegen Verunreinigungen im Sinne von § 1 und § 6 WHG.

Das Abflussverhalten der Zwönitz wird durch die geplanten Eisenbahnbrücken nur minimal beeinflusst. Vielmehr wird die hydraulische Leistungsfähigkeit durch die Gerinnegeometrie, die Straßen- und insbesondere die Fußgängerbrücke sowie die gesamte Bebauungssituation des Tals gestört. An der Eisenbahnüberführung km 13,210 ist ein Schutzziel von HQ 25 erreichbar, an der Eisenbahnüberführung km 12,912 sogar HQ 50. In jedem Fall ergibt sich durch die Erweiterung des lichten Querschnitts der Eisenbahnüberführung km 13,210 eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand. Um ein Schutzziel HQ 100 zuzüglich Freibord zu gewährleisten, müssten die Bahnbrücken inklusive der benachbarten Dammbereiche um ca. 1,5 m angehoben werden. Dieses Ziel wurde im Laufe der Untersuchung in Abstimmung mit der Landestalsperrenverwaltung und der unteren Wasserbehörde verworfen (vgl. Planunterlage 18). Auf die Ausführungen unter Punkt B.3.2.3 wird verwiesen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Gewässerschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.3).

#### **B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege**

##### **B.4.7.1 Rechtliche Grundlagen**

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich gemäß § 14 BNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Die Vorhabensträgerin ist gemäß § 13 BNatSchG als Verursacherin erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verpflichtet, diese vorrangig zu vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Der Verursacher ist weiter gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen, wenn

und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar oder nicht innerhalb angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege anderen Belangen im Rang vorgehen.

Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften, hier die Planfeststellung nach § 18 AEG, einer behördlichen Zulassung, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 17 BNatSchG zugleich die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen, das bedeutet insbesondere die Entscheidung über die Zulassung eines Eingriffs und die Entscheidung über Kompensationspflichten, im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen.

Die Umweltämter der Stadt Chemnitz und des Landratsamtes Erzgebirgskreis als untere Naturschutzbehörden haben eine Stellungnahme abgegeben. Das Benehmen ist damit hergestellt.

Bei der Abwägung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind auch die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu beachten. Diese Belange werden durch die Vorschriften der §§ 1 und 2 BNatSchG im Wege der Aufstellung von Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie von Grundsätzen, nach deren Maßgabe die Ziele verwirklicht werden sollen, konkretisiert. Das Vorhaben führt zu kompensationspflichtigen Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG. Soweit durch die vorhabenbedingten Eingriffe erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft bestehen, werden im landschaftspflegerischen Begleitplan die hierfür erforderlichen Kompensationsmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festgelegt. Die mit dem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgelegten Maßnahmen sind geeignet, die an ein solches Vorhaben gestellten Anforderungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu erfüllen. Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind damit angemessen berücksichtigt worden, so dass eine Vereinbarkeit mit diesen Belangen besteht.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Naturschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.5).

#### **B.4.7.2 Eingriffsbeschreibung**

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Boden durch Überbauung und Beeinträchtigung der Bodenfunktion, insbesondere durch den zweigleisiger Ausbau, den Ausbau an Bahnhöfen und die Errichtung von Verknüpfungsstellen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Durch das Vorhaben kommt es zum Verlust von Baumgruppen und Einzelbäumen durch den zweigleisigen Ausbau, die Errichtung von Verknüpfungsstellen, den Aus- und Neubau von Ingenieurbauwerken, die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie den Ausbau von Zuwegungen.

Durch temporäre Baustelleneinrichtungen und durch die Errichtung von einem Außenbahnsteig am Bahnhof Meinersdorf kommt es zum Verlust von Laubholzforsten.

Durch den Verlust von Baumgruppen, Einzelbäumen, Gebüsch und Überbauung von Boden kommt es zu Beeinträchtigung der Fauna.

Die Errichtung der neuen Bahngleise und die Aufstellung der Lärmschutzwände führen zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in diesem Bereich. Durch die Errichtung der Eisenbahnüberführung am km 13,210 als zweigleisiger Überbau mit Stabbogen wird das Landschaftsbild ebenfalls beeinträchtigt.

Die Bewertung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen ist unter Punkt 4.4 Eingriffs- und Ausgleichsbilanz aufgeführt.

#### **B.4.7.3 Landschaftspflegerische Maßnahmen**

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans folgende Vermeidungs-, Schutz und Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- V1 Vermeidung von Tötungen bei Abriss und Sanierungsmaßnahmen außerhalb der Brutzeit
- V2 Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit
- V3 Ökologische Baubegleitung zum Schutz von Vogelbruten
- V4 Vorgezogene Entwertung von oberirdischen Quartiersstrukturen zur Vermeidung von Tötungen von Fledermäusen und Vögeln
- V6 Begrenzung der Bauarbeiten auf den Tagzeitraum / Begrenzung der Lichtwirkungen bei nächtlichen Bauarbeiten und dauerhaft angebrachten Beleuchtungen
- V7 Abgrenzung Baufeld / Baustraßen / Baugruben
- V8 Ameisenschutz durch ökologische Baubegleitung und gegebenenfalls Schutz oder Umsiedlung von Bauten der Roten Waldameise
- V9 Kontrolle der zu fällenden Bäume auf Besiedelung durch Vögel und Säugetiere
- V10.1 Kontrolle, Erhalt von Quartieren und Zeitpunkt von Abbruch-, Sanierungs- und Baumaßnahmen von Bauwerken (Lauben, Durchlässe, Brücken, Stützwände usw.)
- V10.2 Kontrolle und Erhalt von Strukturen an Brücken, Durchlässen, Stützmauern
- V11 Fischottergerechte Uferbereiche unter Brücken und Ufermauern für den Fischotter
- V12 Umgang mit Hornissennestern
- V13 Ökologische Baubegleitung
- V14 Vogelbruten an Brückenbauwerken
- V15 Rückschnitt trassennaher Gehölze zur Minderung Kollisionsrisiko Fledermäuse
- V16 Minimierung Lebensraumzerschneidung durch Lärmschutzwand
- A<sub>CEF1</sub> Komplexmaßnahme Ausweichhabitat Zauneidechse, Schaffung von Brutplätzen
- A<sub>CEF2</sub> Benjeshecken als Ausgleichshabitat
- S1 Schutz von verbleibenden Baumbestand gemäß DIN 18920 (Schutz von Bäumen bei Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), RAS-LP 4 (Richtlinie Schutz von Bäumen im Bereich von Baustellen) und ZTV-Baumpflegerie; Durchführung geeigneter Schutzmaßnahmen (Schutzzaun u. ä.); Schutz des verbleibenden Waldbestandes bei Waldumwandlung durch geeignete Vorkehrungen (Schutzvorrichtungen) im Wurzel- und Stammbereich
- S4 Schutz von Gewässern

Auch nach Durchführung der beschriebenen Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen verbleiben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Schutzgüter. Erheblich sind Beeinträchtigungen, wenn sie sich deutlich spürbar negativ auf die einzelnen Faktoren des Naturhaushalts auswirken und deren Funktionsfähigkeit wesentlich stören. Als nachhaltig sind Beeinträchtigungen anzusehen, die länger als fünf Jahre andauern.



Die mit dem Vorhaben verbundenen bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind unvermeidbar. Das Anhörungsverfahren hat keine Hinweise darauf erbracht, dass zumutbare Alternativen vorliegen könnten, welche es gestatten, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort oder anderenorts ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen zu können. Im Rahmen der Konfliktanalyse wurden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ermittelt, die zu einer Veränderung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen. Nur diese Beeinträchtigungen sind im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG relevant und somit auszugleichen oder zu ersetzen.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

- A1 Entsiegelung von Boden und Entwicklung von Ruderalfluren
- A2 Rückbau von teilversiegelten Flächen, Rückbau von Bahnsteig und Neuanlage von artenreichen Wiesen- und Sukzessionsflächen
- A3 Rückbau einer Rohrbrücke
- G1 Anlage von Straßenbegleitgrün
- E1 Entsiegelung und Renaturierung von Flächen im Siedlungsbereich (Küchwaldpark), Neuanlage von Gebüsch mit heimischen Gehölzen
- E2 Neuanlage einer Streuobstwiese in Lugau, Gemarkung Erlbach
- E3 Neuanlage einer Streuobstwiese in Lugau, Gemarkung Kirchberg
- E4 Umwandlung Ackerfläche in Feuchtgebiet, Entwicklung artenreicher Feuchtwiesen
- E5 Ersatzpflanzung von Einzelbäumen
- E6 Erstaufforstung auf einer intensiv genutzten Wiese in Großwaltersdorf (Ökokontomaßnahme)
- E7 Wiederaufforstung
- E8 Heckenpflanzung
- E9 Lesesteinhaufen
- E10 Vorflutgraben am Gleis 30 in Teilbereich als Tümpel gestalten
- E11 Anbringen von künstlichen Fledermausquartieren
- E12 Installation von Nisthilfen für Brutvögel
- E13 Aufwertung Flächennaturdenkmal "Hammerteich"

#### **B.4.7.4 Bilanzierung**

Nach § 2 Abs. 3 NatSchAVO<sup>28</sup> sind die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds einerseits sowie die geplanten Wirkungen des funktionalen Ausgleichs von Eingriffsfolgen andererseits naturschutzfachlich zu bilanzieren und darzustellen. Die Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgte durch die Vorhabensträgerin nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen. Diese zielen darauf ab, die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffsfolgen und die Ableitung des Kompensationsbedarfs zu vereinheitlichen, zu vereinfachen und insgesamt nachvollziehbarer zu machen. Es werden in Bezug auf die Bewertung von Beeinträchtigungen einerseits und Kompensationsmaßnahmen andererseits rahmensetzende Vorgaben getroffen, die ausreichende Handlungsspielräume für eine planerische, auf den Vorhabentypus sowie auf den Einzelfall abgestimmte Lösung ermöglichen. Möglich wäre auch gewesen, die Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Umweltleitfaden des Eisenbahn-

Bundesamtes, Teil III, vorzunehmen. Die sächsische Handlungsempfehlung ist fachlich genauso gut geeignet.

Zum Zwecke der vergleichenden Gegenüberstellung der Beeinträchtigungen einerseits und der Kompensationsmaßnahmen andererseits sind im Kapitel 6 der sächsischen Handlungsempfehlung Bilanzierungshinweise gegeben und die Bilanzierungsschritte dargestellt. Die Vorhabensträgerin orientierte sich daran und hat die vergleichende Gegenüberstellung im Punkt 4.4.2 des landschaftspflegerischen Begleitplanes vorgenommen. Als Maßstab für die Messung der Beeinträchtigung des jeweiligen Schutzgutes und zur Messung der Wertigkeit der zum Zwecke der Kompensation geplanten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen empfiehlt die sächsische Handlungsempfehlung eine Wertzahl, die den Wertverlust durch die Beeinträchtigung des betreffenden Schutzgutes und den Wertgewinn durch die betreffenden Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen rechnerisch ermittelt. Nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbleibt ein Kompensationsüberschuss von +165.585 Wertpunkten. Für die erforderlichen Ersatzpflanzungen von 111 Bäumen können innerhalb des Vorhabens 19 Baumneupflanzungen eingeordnet werden. Das verbleibende Defizit von 92 Ersatzpflanzungen kann durch den Kompensationsüberschuss von +165.585 Wertpunkten ausgeglichen werden. Zur Bewertung der Maßnahme A3 werden verbal-argumentative Bewertungen durch den Abbruch der Rohrbrücke innerhalb des Vorhabens hinzugezogen, die eine Aufwertung des Landschaftsbildes erwarten lässt. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind mit Zuordnung der Konflikte in den Maßnahmenblättern enthalten (Planunterlage 12.1.1).

Im Vorhabensbereich stehen keine geeigneten und dauerhaft gesicherten Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung, so dass Ersatzmaßnahmen außerhalb des Vorhabens erforderlich werden. In Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt Chemnitz und der Unteren Naturschutzbehörde des Erzgebirgskreises werden Ersatzmaßnahmen auf Flächen im Stadtgebiet Chemnitz und der Stadt Lugau, Gemarkung Erlbach und Kirchberg, durchgeführt. Für die dauerhafte Umwandlung von Waldrandflächen werden Ökopunkte aus Maßnahmen des Biotopwertverfahrens in Anspruch genommen.

Die Ersatzmaßnahmen beziehen sich auf Maßnahmen zur Kompensation durch Entsiegelung und Renaturierung von Flächen im Stadtgebiet Chemnitz, die Neuanlage von Streuobstwiesen und Umwandlung von Ackerflächen in ein Feuchtgebiet in der Stadt Lugau, Gemarkung Erlbach, sowie auf die Anlage von Benjeshecken. An dem Flächennaturdenkmal "Hammerteich" erfolgt eine Wiederherstellung des Zulaufgrabens zum Teich.

Für den Verlust von Baumbeständen werden Ersatzpflanzungen innerhalb und außerhalb des Vorhabens vorgenommen. Der Vorflutgraben am Gleis 30 am Bauanfang wird in einem Teilbereich als Tümpel hergestellt.

Die Maßnahmen zur Minderung in Bereichen mit potenziellem Kollisionsrisiko von Fledermäusen werden zur Stärkung der lokalen Populationen als Ausgleich Saumbiotope mit Hecken und Gehölzpflanzungen angelegt.

Mit der Umsetzung der landschaftspflegischen Maßnahmen werden die gestörten Funktionen des Raumes kompensiert.

Durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen kann der Eingriff in den Naturhaushalt vollständig kompensiert werden.

#### **B.4.7.5 Ergebnis**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden, wie im vorangegangenen Punkt dargestellt, vollständig erfasst und beschrieben. Entsprechend der gesetzlich angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden sind, erfolgte die Planung der Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung der zu erwartenden Eingriffe. Es gibt keine Hinweise, die Zweifel an der fachlichen Eignung dieser Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung aufkommen lassen. Entsprechend der gesetzlich weiter angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht vermeidbar sind, vorrangig auszugleichen sind, erfolgte die Planung der Ausgleichsmaßnahmen. Auch die fachliche Eignung dieser Maßnahmen steht außer Zweifel. Danach wurde auch die gesetzlich weiter angeordnete Hierarchie, wonach für Eingriffe in Natur und Landschaft, die weder vermeidbar noch ausgleichbar sind, Ersatz zu leisten ist, beachtet. Dazu sind die beschriebenen Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Es erfolgte eine methodisch fehlerfreie Bewertung der Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen nach der Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen. Für das Eisenbahn-Bundesamt ist nachvollziehbar dargelegt, dass mit der Umsetzung der zum Zwecke der Kompensation geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe in Natur und Landschaft als kompensiert gelten. Zusätzlich wurde der Ausgleich und Ersatz für die dauerhafte und vorübergehende Waldumwandlung erhöht (vgl. Punkt A.4.6).

Mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden wurde das Einvernehmen hergestellt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Naturschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.5).

#### **B.4.8 Gebietsschutz (Natura 2000)**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Gebietsschutzes vereinbar.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG war das Vorhaben auf FFH-Verträglichkeit zu prüfen.

Durch das geplante Bauvorhaben können Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes "Zwönitztal" (DE 5243-301) nicht ausgeschlossen werden. Im Sinne der FFH-Richtlinie liegt eine Betroffenheit des Schutzgebietes vor.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Planunterlage 13) hat die Aufgabe, die durch das Vorhaben ausgelösten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes einschließlich der für sie maßgeblichen Bestandteile zu prüfen. Zu den Erhaltungszielen des Schutzgebietes zählen:

- Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-Richtlinie sowie ihrer Habitate im Sinne von Artikel 1 Buchstabe f der FFH-Richtlinie.
- Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung beziehungsweise der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtyp- und Habitatflächen des Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Gebietssystems NATURA 2000 zu, womit entscheidenden Aspekten der Kohärenzforderung der FFH-Richtlinie entsprochen wird.

Zu den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes "Zwönitztal" gehören folgende im Umfeld des Vorha-

bens vorhandene Lebensraumtypen:

6430 Feuchte Hochstaudenfluren

6510 Flachland-Mähwiesen

8220 Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation

9110 Hainsimsen-Buchenwälder

91E0\* Erlen-Eschen-Weichholzaunenwälder

sowie die Arten

1308 Mopsfledermaus (*Barbastella barbastellus*)

1324 Großes Mausohr (*Myotis myotis*)

1355 Fischotter (*Lutra lutra*).

Im Rahmen der Änderungsdetektion wurden die Lebensraumtypen

3260 Fließgewässer mit Unterwasservegetation und

9170 Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder erfasst.

Maßnahmen, die geeignet sind, die Erhaltungsziele zu erreichen, enthält der Managementplan für das FFH-Gebiet "Zwönitztal" im Sinne von § 32 Abs. 5 BNatSchG. Ein Managementplan für das FFH-Gebiet von 2005 liegt vor.

Als bedeutsame Entwicklungsmaßnahme auf Gebietsebene wird in dem Managementplan die Verbesserung der Kohärenz der Fließgewässer und Auen im Schutzgebiet als zentrale und wertgebende Lebensräume des Gebietes gesehen.

Zur langfristigen Sicherung und Verbesserung der Wasserbeschaffenheit in der Zwönitz als Grundlage für die Entwicklung des Lebensraumtyps sind neben der Verbesserung der Reinigungsleistung der Kläranlagen vorrangig Extensivierungsmaßnahmen im Uferbereich erforderlich und die Erhaltung der Durchgängigkeit des Gewässers. Durch die temporäre Flächeninanspruchnahme der baubedingten Wirkungen und durch Instandsetzung der Ingenieurbauwerke der anlagenbedingten Wirkungen an der Zwönitz sind die Erhaltungsziele des Lebensraumtyps relevant. Durch entsprechende Maßnahmen können Störungen und Beeinträchtigungen vermieden werden.

Das Zwönitztal hat eine hohe Kohärenzfunktion besonders für die Mopsfledermaus. Die Erhaltungsziele beziehen sich auf die Sicherung und Entwicklung der bekannten Winterquartiere sowie die Erhaltung potenzieller Quartierbäume im Umfeld der Winterquartiere.

Die Maßnahmen für das Große Mausohr beschränken sich auf die Erhaltung struktureller Voraussetzungen in derzeit genutzten Jagdhabitaten. Dabei sind die Maßnahmen zur naturnahen Waldbewirtschaftung entscheidend.

Bei Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen der regelmäßigen Überprüfung der Zugänge zum Winterquartier und der Erhaltung von potentiellen Quartierbäumen in Verbindung mit den Maßnahmen zur Schadensbegrenzung (Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit, Ökologische Baubegleitung zum Schutz von Vogelbruten, vorgezogene Entwertung von oberirdischen Quartierstrukturen zur Vermeidung von Tötung von Fledermäusen, Kontrolle der zu fällenden Bäume auf Besiedelung durch Vögel und Säugetiere (z. B. Fledermäuse), Begrenzung der Lichtwirkungen bei nächtlichen Bauarbeiten, Vermeidung von Tötungen von am Boden lebenden Tieren durch Abgrenzung Bau-feld, Rückschnitt trassennaher Gehölze zur Minderung Kollisionsrisiko der Fledermäuse, ökologi-

sche Baubegleitung) sind erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten,

Im Rahmen des Fachgutachtens zur artenschutzrechtlichen Prüfung wurden 2016 und 2017 Kartierungen zur Fauna (Fledermäuse, Vögel, Fischotter, Reptilien) durchgeführt. Die Ergebnisse der Kartierung sind in die FFH-Verträglichkeitsprüfung aufgenommen.

Es kommt vorhabensbedingt zu keiner Nutzungsänderung der bereits bestehenden betriebsbedingten Wirkungen. Unter Einbeziehung der Vermeidungs- und Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie den Ergebnissen aus dem Artenschutzfachbeitrag sind erhebliche Beeinträchtigungen der Populationen von Fledermäusen durch die Erhöhung der Taktfrequenz nicht zu erwarten. Zusammenfassend wird prognostiziert, dass für die Art 1308 Mopsfledermaus und für die Art 1324 Großes Mausohr keine erheblichen Beeinträchtigungen entstehen.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Bewahrung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen der Tierarten werden durch die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und CEF-Maßnahmen ausgeschlossen. Die Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und CEF-Maßnahmen sind Bestandteil der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlage 12.1.1).

Das Erhaltungsziel der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtyp- und Habitatflächen des Gebietes und Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang 1 der FFH-Richtlinie, einschließlich der für einen günstigen Erhaltungszustand charakteristischen Artenausstattung sowie der mit ihnen räumlich und funktional verknüpften, regionaltypischen Lebensräume bleiben erhalten.

#### **B.4.9 Artenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar.

Die relevanten Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzes ergeben sich aus § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG 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 Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer 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.

Welche Tier- und Pflanzenarten besonders geschützt sind, ergibt sich aus den Begriffsbestimmungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG.

Besonders geschützte Arten nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG sind

- a) die in Anhang A oder Anhang B der EG-Artenschutzverordnung aufgeführten Tier- und Pflanzenarten,
- b) die nicht unter Buchstabe a) fallenden, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten (aa), die nicht unter Buchstabe a) fallenden europäischen Vogelarten (bb) sowie
- c) die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten Tier- und Pflanzenarten.

Die streng geschützten Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG die besonders geschützten Arten, die

- a) in Anhang A der EG-Artenschutzverordnung,
- b) in Anhang IV der FFH-Richtlinie,
- c) in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG aufgeführt sind.

Ziel der EG-Artenschutzverordnung ist es, den Handel mit wildlebenden Tier- und Pflanzenarten zum Zwecke deren Schutzes zu regeln. Der Schutz der dort genannten Tier- und Pflanzenarten vor den Auswirkungen von Baumaßnahmen ist nicht Regelungsziel. Die Artenschutzverordnung der EG hat für dieses Vorhaben somit keine praktische Bedeutung. Rechtsverordnungen nach § 54 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 54 Abs. 2 BNatSchG gibt es noch nicht. Damit sind nur die in Anhang IV der FFH-Richtlinie genannten besonders und streng geschützten Arten sowie europäische Vogelarten für dieses Vorhaben von praktischer Bedeutung.

Im Ergebnis des Artenschutzfachbeitrages (Planunterlage 14) konnte für die vom Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, der gesetzlich streng geschützten Arten in Deutschland sowie der Europäischen Vogelarten unter der Voraussetzung der Umsetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen die Verletzung der Verbote gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Für die Bahnstrecke ist eine Erhöhung der Taktfrequenz der Züge vorgesehen. Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen zur Minderung des Kollisionsrisiko von Fledermäusen mit der Bahn und den Erkenntnissen aus dem Artenschutzfachbeitrag und der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind erhebliche Beeinträchtigungen der Populationen von Fledermäusen durch die Erhöhung der Taktfrequenz nicht zu erwarten.

#### **B.4.10 Immissionsschutz**

##### **B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Die AVV Baulärm enthält unter Punkt 3.1.1 Festlegungen zu Immissionsrichtwerten, die bei Baumaßnahmen in unterschiedlichen Gebieten zu beachten sind. Nach einem Urteil des BVerwG vom 10.07.2012, Az. 7 A 11/11, sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm jedoch nicht als bloße Orientierungswerte zu verstehen, sondern als bindende Festlegungen, wobei für Ausnahmen lediglich ein kleiner Spielraum bleibt.

Als Immissionsrichtwerte werden nach Punkt 3.1.1 der AVV Baulärm 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) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten

tagsüber 45 dB (A) nachts 35 dB (A).

Gemäß Punkt 3.2 der AVV Baulärm erfolgt die Zuordnung zu den Gebietstypen anhand der Festsetzungen im Bebauungsplan bzw. bei Abweichungen oder Nichtvorliegen von der tatsächlichen baulichen Nutzung.

Stellt der Baulärm eine schädliche Umwelteinwirkung dar, weil die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm überschritten werden und hiervon die Nachbarschaft betroffen ist, ist der Bauherr daher gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG verpflichtet, die Baumaschinen und die Baustelle so zu betreiben, dass Baulärm, der nach dem Stand der Technik vermieden werden kann, tatsächlich vermieden wird, und der nach dem Stand der Technik unvermeidbare Baulärm auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt bleibt. Diese Pflicht des Bauherrn wird ergänzt um die Pflicht der Planfeststellungsbehörde gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG, im laufenden Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Planvorhabens auf Dritte und damit auch die mit dem Bau verbundenen Auswirkungen durch Baulärm auf die Nachbarschaft zu prognostizieren, in die Abwägung einzustellen und zu Gunsten Betroffener erforderlichenfalls Schutzauflagen oder dem Grunde nach Entschädigungsansprüche vorzusehen.

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

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG sind zunächst Eigentümer, weiterhin gewerbliche Mieter, soweit sie eine nachteilige Wirkung des Planvorhabens auf ihren Gewerbebetrieb geltend machen können (Art. 14 GG). Wohnraumm Mieter und andere lediglich obligatorisch berechnigte, private Nutzer wie z. B. im Haushalt des Eigentümers lebende

Familienangehörige sind - was grundstücksbezogene Rechte angeht - nicht anspruchsberechtigt.

Die Baulärmuntersuchung (Planunterlage 15.4) kommt zu dem Ergebnis, dass die Bauarbeiten entlang der Bahnstrecke von Chemnitz bis nach Thalheim und am Bahnhof in Zwönitz durch die teils geringen Abstände der Bebauung zu den Gleisen bzw. Baustellen Immissionsrichtwertüberschreitungen hervorrufen können.

Maßnahmen, um die Betroffenen zu schützen, können verschieden sein. Emissionsstarke Geräte und Maschinen sollten, nach Möglichkeit einen größeren Abstand zur Bebauung aufweisen. Weiterhin kann die Topographie des Gebietes genutzt werden, dies bedeutet das etwa Gräben oder leerstehende Gebäude genutzt werden um die Ausbreitung von Schall zu mindern. Baumaschinen, deren Ort nach der erstmaligen Einrichtung nicht verändert wird, können in Schallschutzzelten untergebracht werden, um deren Emissionen zu mindern. Des Weiteren können mobile Lärmschutzwände zum Einsatz gebracht werden, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies zulassen. In Pausen und Arbeitsunterbrechungen wird empfohlen, die Maschinen stillzulegen. Es sollte darauf geachtet werden, möglichst lärmarme Geräte zu verwenden. Einen Hinweis hierauf gibt das Symbol "Blauer Engel", welches lärm- und emissionsarme Maschinen auszeichnet. Weiterhin ist auf die Arbeit im Nachtzeitraum zwischen 20 und 07 Uhr zu verzichten.

Für den Fall, dass die technischen und organisatorischen Möglichkeiten keinen geeigneten und ausreichenden Schutz vor Baulärm gewähren können, hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabensträgerin verpflichtet, den vom Baulärm betroffenen Anwohnern eine Unterbringung in Ausweichquartieren anzubieten oder alternativ dazu eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen (vgl. Punkt A.4.4).

#### **B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Gesetzliche Grundlagen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen bilden die §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG von der Bundesregierung erlassenen 16. BImSchV. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen muss gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG durch so genannte "Lärmvorsorge" sichergestellt werden, dass von den zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz - z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG allerdings nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Wie weit der in § 41 Abs. 1 BImSchG festgelegte Vorrang des so genannten aktiven Lärmschutzes durch Lärmschutzwände reicht, ist gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nach Maßgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden. Sie hat davon auszugehen, welcher Betrag für Schutzmaßnahmen aufzuwenden wäre, mit denen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sichergestellt würde (BVerwG, Urteile vom 10.10.2012, Az. 9 A 19.11, und vom 18.07.2013, Az. 7 A 9.12). Darf die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass ein Vollschutz unverhältnismäßig ist, sind - ausgehend von dem grundsätzlich zu erzielenden vollen Schutzniveau - schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verringerung der Geräuschbelastung zu ermitteln. Insbesondere sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). Dabei ist es aber wiederum sachgerecht



und aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, Schutzabschnitte zu bilden, in denen gleichartige Verhältnisse vorherrschen. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes Umständen des Einzelfalles (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013, Az. 7 A 9.12). Varianten aktiven Schallschutzes, bei denen weit höhere Kosten mit einer nur geringfügig besseren Schutzwirkung einhergehen (so genannte Sprungkosten), können als unverhältnismäßig im Sinne des § 41 Abs. 2 BImSchG ausgeschieden werden (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, Az. 9 A 19.11). In diesen Fällen kommt jedoch unter Umständen passiver Lärmschutz in Betracht. Nach § 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG haben Eigentümer sowie Erbbauberechtigte an betroffenen baulichen Anlagen beim Entstehen von Lärmvorsorgeansprüchen, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen befriedigt werden können, gegen den Träger der Baulast für den Verkehrsweg einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Dämmung von Wänden usw.). Der Anspruch kann gegenüber der Vorhabensträgerin geltend gemacht werden, die daraufhin auf der Grundlage der 24. BImSchV die erforderlichen Maßnahmen und diesbezüglichen Aufwendungen zu ermitteln hätte.

Nach den gesetzlichen Grundlagen war zu untersuchen, ob das Vorhaben eine wesentliche Änderung öffentlicher Verkehrswege darstellt und ob dadurch Ansprüche auf Lärmschutz gegen die Vorhabensträgerin erwachsen. Die Prüfung der wesentlichen Änderung basiert auf § 1 der 16. BImSchV und erfolgt in folgenden Schritten:

1. Prüfung der Baumaßnahme, ob ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert oder ob 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 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird,
2. Einstufung der Baumaßnahme als erheblichen baulichen oder nicht erheblichen baulichen Eingriff,
3. bei Vorliegen des erheblichen baulichen Eingriffes Erstellung einer Prognose der Lärmimmissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffes mit deren Bewertung nach den Kriterien der 16. BImSchV.

Zur Bestimmung der anzuwendenden Immissionsgrenzwerte regelt der § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV, dass die Zuordnung einer baulichen Anlage oder eines Gebietes zu den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Nutzungsarten bzw. Gebietstypen und den entsprechenden Immissionsgrenzwerten nach den Festsetzungen des vorhandenen Bebauungsplanes zu erfolgen hat. Bestehen keine derartigen Festsetzungen, weil es entweder keinen Bebauungsplan gibt oder weil ein vorhandener Bebauungsplan keine derartigen Festsetzungen enthält, ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgeführten Anlagen und Gebieten zu beurteilen.

Die schalltechnische Untersuchung (Planunterlage 15.1) kommt zu folgendem Ergebnis:

Im Bereich Chemnitz Süd bis Reichenhain werden in den Schutzabschnitten Lärmschutzwände gebaut, deren Höhe im Ergebnis einer Kosten-Nutzen-Analyse festgelegt wurde. Der Einsatz von Schienenstegdämpfern als aktive Maßnahme wird im Bereich Dittersdorf, Bahnhof Meinersdorf und Bahnhof Zwönitz vorgesehen. Es verbleiben Überschreitungen der Grenzwerte an 26 Gebäuden. An diesen Gebäuden besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

### **B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Anhaltspunkte für unzumutbare baubedingte Erschütterungsimmissionen bestehen nicht.

### **B.4.10.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen**

Hinsichtlich der Einwirkungen auf die Gebäudesubstanz ist die DIN 4150/3 heranzuziehen. In der DIN 4150/3 sind Anhaltswerte enthalten, bei deren Einhaltung nach bisherigen Erfahrungen keine Gebäudeschäden im Sinne der Vorschrift auftreten. Außerdem können nach heutigem Wissensstand bei Entfernungen der Gebäude von mehr als 10 m von der Gleisachse Gebäudeschäden bzw. Schäden an der Bausubstanz ausgeschlossen werden.

Bei Schienenwegen, die geändert werden, sind betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen unzumutbar, wenn die maßgeblichen Anhaltswerte aus der Tabelle 1 der DIN 4150/2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) überschritten werden und die Erschütterungsimmission, bezogen auf die Beurteilungsschwingstärke  $KB_{FT}$ , vorhabenbedingt um mindestens 25 % gegenüber der Vorbelastung (Prognosenußfall) zunimmt.

Abschnitte mit Beurteilungsschwingstärken mit  $KB_{FT}$  ab einem Bereich von 1,1 tags und 0,7 nachts als Vorbelastung, die vorhabenbedingt gering (ab dritte Nachkommastelle) ansteigt, sind gutachterlich besonders zu untersuchen und unter Berücksichtigung des Einzelfalls im Hinblick auf den Eigentums- und Gesundheitsschutz in der Abwägung über zu treffende Schutzmaßnahmen zu betrachten.

Für neu zu bauende Schienenwege ist der sekundäre Luftschall aus dem Betrieb unzumutbar, wenn der Beurteilungspegel im Raum den Korrektursummanden D der Anlage der 24. BImSchV, Tabelle 1, Spalte 2, unter Hinzurechnung eines Korrekturwerts von 3 dB (zulässiger Innenschallpegel) überschreitet. Bei Schienenwegen, die geändert werden, ist die Einwirkung aus sekundärem Luftschall unzumutbar, wenn gleichzeitig die Vorbelastung von 1,1 tags und 0,7 nachts um mehr als 3 dB zunimmt und der zulässige Innenschallpegel überschritten wird.

Hinsichtlich der in der DIN 4150/2, Tabelle 1, genannten Einwirkungsorte ist die (planungs-) rechtlich zulässige Nutzung zu Grunde zu legen. Zur Bestimmung der schutzwürdigen Räume ist jeweils die Anlage der 24. BImSchV, Tabelle 1, Spalte 1, heranzuziehen.

Bei einer Änderung reicht es, die vorhabenbedingte Zunahme der Erschütterungsimmission bzw. des sekundären Luftschalls auf unter 25 % bzw. 3 dB zu senken.

Im Planfeststellungsbeschluss sind die zur Einhaltung der genannten Festlegungen notwendigen Schutzmaßnahmen festzustellen, § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, oder im Weiteren unter Beachtung des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ein Anspruch dem Grunde nach auf eine angemessene Entschädigung in Geld festzusetzen.

Im Ergebnis der erschütterungstechnische Untersuchung (Planunterlage 15.3) wird die Einhaltung der Anhaltswerte (KBF) nach der DIN 4150-2 für die Planung ohne Güterverkehr nachgewiesen. Der Sekundärschall wird bei allen Objekten verringert (im Vergleich zur Bestandssituation) und es werden die Werte der 24. BImSchV (ohne Ansatz Schienenbonus) eingehalten.

Bei Berücksichtigung des weiterhin auf der Strecke seltenen Güterverkehrs wurde am Objekt Bahnhofstraße 12 in 09439 Amtsberg ein Anspruch auf Erschütterungsschutz nachgewiesen. Die weiteren Untersuchungen zeigen, dass mit einer einzubringenden Unterschottermatte der sekun-

däre Luftschall im Bereich des Objektes Bahnhofstraße 12 die Werte nach der 24. BImSchV eingehalten sind. Die Beurteilungsschwingstärke hält ebenfalls die Anhaltswerte der DIN 4150-2 ein.

#### **B.4.10.5 Stoffliche Immissionen**

Der dieselbetriebene Abschnitt der Strecke Chemnitz Hbf - Aue verläuft südlich der Stadt Chemnitz durch das Zwönitztal. Durch den Ausbau der Strecke in dem Teilabschnitt Chemnitz - Thalheim und Zwönitz wird zukünftig eine erhöhte Nachfrage im Personenverkehr erwartet, die eine höhere Fahrfrequenz der Züge erfordert.

Das lufthygienische Gutachten (Planunterlage 15.2) bezieht sich auf das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen für den Streckenabschnitt Bahnhof Chemnitz-Süd - Thalheim, welches mit Dieselfahrzeugen betrieben wird. Das Gutachten umfasst folgende Punkte:

- Ermittlung der schienengebundenen Emissionsfrachten aus den motorbedingten Emissionen (Abgas) und den nicht motorbedingten Emissionen (Abrieb- und Aufwirbelungsprozesse),
- Ausbreitungsrechnung für die Luftschadstoffe Benzol, Feinstaub (PM10 und PM2,5), Staubniederschlag, Stickstoffoxide und Stickstoffdioxid für einen 1 km langen, experimentellen Streckenabschnitt und zwei Ausrichtungsvarianten,
- Übertragung der ungünstigsten Ergebnisse des experimentellen Streckenabschnittes auf den gesamten Streckenabschnitt zwischen Bahnhof Chemnitz-Süd und Thalheim.

Die Untersuchungen kommen zu folgenden Ergebnissen:

- Die Immissionsgrenzwerte für PM10, PM2,5, Staubniederschlag, Benzol und Stickstoffdioxid werden an allen Punkten im Beurteilungsgebiet eingehalten.
- Der Immissionsgrenzwert für Stickoxide wird im Bereich der Bahntrasse (in bis zu 5 m Entfernung zur Schienenachse) leicht überschritten, in mehr als 5 m Entfernung zur Schienenachse kann der Grenzwert jedoch eingehalten werden.

Im Ergebnis der Prognose ist festzustellen, dass durch das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Bahnstrecke zwischen Bahnhof Chemnitz-Süd und Thalheim keine Beeinträchtigungen durch die verschiedenen Luftschadstoffe und damit keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen auftreten werden.

#### **B.4.10.6 Ergebnis**

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

#### **B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Im Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (Planunterlage 16) wurden die Ergebnisse der vorhandenen Altlasten- und Abfalluntersuchungen zusammenfassend dargestellt. Es erfolgte eine erste Erfassung aller anfallenden Rückbaumaterialien und Abfälle nach Art und Menge und deren vorläufige abfalltechnische Bewertung nach den Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen (Technische Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall - TR-LAGA) und eine Deklaration nach der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (AVV) anhand der vorliegenden Gutachten und einer Inaugenscheinnahme.

Im Baufeld wurden mehrere Altlastenverdachtsflächen erfasst, teilweise technisch erkundet und im

Rahmen von früheren Umbaumaßnahmen teilweise durch einen Bodenaustausch saniert. Im Ergebnis der Altlastenuntersuchungen gehen von den erfassten Altlastenverdachtsflächen keine Schutzgutgefährdungen aus, weiterführende Untersuchungen oder Sanierungsmaßnahmen im Sinne der BBodSchV werden nicht notwendig.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zu Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.7).

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft bei Berücksichtigung der erteilten Auflagen und der geltenden gesetzlichen Bestimmungen vereinbar.

#### **B.4.12 Land- und Forstwirtschaft**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zur Forstwirtschaft erlassen (vgl. Punkt A.4.6). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar.

#### **B.4.13 Denkmalschutz**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Denkmalschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.8). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

#### **B.4.14 Brand- und Katastrophenschutz**

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes vereinbar.

Für die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte Überleitstelle Chemnitz-Reichenhain, Chemnitz Kurt-Franke-Straße, Einsiedel Gymnasium, Einsiedel, Einsiedel August-Bebel-Platz, Einsiedel Brauerei, Dittersdorf, Meinersdorf, Thalheim Nord, Thalheim und Zwönitz wurde jeweils ein ganzheitliches Brandschutzkonzept erstellt (Planunterlage 17).

Darin werden die relevanten brandschutztechnischen Nachweise geführt, z. B. zur Erschließung, zum Löschwasser, zur Evakuierung und zur Erreichbarkeit durch die Feuerwehr.

Bei allen betrachteten Bahnhöfen und Haltepunkten handelt es sich um offene Bahnsteige ohne Überdachung, das heißt, es liegt kein Rettungsweg im baurechtlichen Sinn vor, sondern ein Verkehrsweg, für den der Nachweis der ausreichenden Rettungswegmöglichkeit zu führen ist.

Im Brandschutzkonzept wird dieser jeweils auf der Grundlage der durch die Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH Hannover erstellten Nachweise (IVE-Nachweise) geführt.

Es wird nachgewiesen, dass für die untersuchten Bahnhöfe und Haltepunkte ausreichende Rettungswegmöglichkeiten vorhanden sind.

Eine Ausnahme bildet der Bahnhof Thalheim, für den bereits 2006 im Rahmen des damaligen Umbaus der IVE-Nachweis geführt wurde. Durch den geplanten Wegfall des Bahnhofspersonals kann der Evakuierungsnachweis für den Zwischenbahnsteig, der nur über einen Reisendenübergang mit Reisendensicherungsanlage verlassen werden kann, nicht mehr über die IVE-Nachweis geführt werden, da auch kein "Sicherer Bereich" vorhanden ist.

Der Nachweis wird deshalb auf der Grundlage der CSM Risiko (Verordnung 402/2013) geführt.

#### **B.4.15 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen**

Die Beteiligung als Träger öffentlicher Belange hat ergeben, dass sich im Plangebiet Leitungen befinden. Bei Bedarf ist eine bauzeitliche Sicherung von Kabeln und Leitungen bzw. deren Umverle-

gung vorgesehen (vgl. Planunterlage 8). Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen im Interesse Dritter erlassen (vgl. Punkt A.4.10). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Ver- und Entsorgung vereinbar.

#### **B.4.16 Straßen, Wege und Zufahrten**

Die Widmung unter Punkt A.3.3 stellt eine notwendige Folgemaßnahme an anderen Anlagen im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG dar. Sie ist für die geänderte Erschließung des Flurstückes 273/8 der Gemarkung Einsiedel erforderlich. Die notwendige Zustimmung der Stadt Chemnitz liegt mit Schreiben vom 14.05.2019 vor.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Bauablauf erlassen (vgl. Punkt A.4.10). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Straßenverkehrs und der Nutzung von Wegen und Zufahrten vereinbar.

#### **B.4.17 Kampfmittel**

Das Vorhaben ist mit Belangen betreffend Kampfmittel vereinbar.

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurde eine Anfrage an das Polizeiverwaltungsamt bezüglich Kampfmittelbelastung gestellt. Die erteilte Auskunft wird gemäß der Erwidern der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

#### **B.4.18 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Das Vorhaben ist mit den schützenswerten privaten Belangen und Rechten vereinbar. Die geplanten Inanspruchnahmen von nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehenden Flächen sind auf das unabdingbar notwendige Maß beschränkt und in Anbetracht der bestehenden Planrechtfertigung verhältnismäßig.

Für die Durchführung der Baumaßnahmen sind zwischenzeitliche Nutzungen, dingliche Sicherungen und dauerhafter Grunderwerb erforderlich.

In den Unterlagen zum Grunderwerb (Planunterlage 5) ist der für die Realisierung der Baumaßnahmen erforderliche Flächenbedarf ausgewiesen. Dabei handelt es sich um ungefähre Flächenangaben, deren genaue Größe sich aus Schlussvermessungen ergibt. Der Flächenbedarf ist im Grunderwerbsverzeichnis erfasst und in den Grunderwerbsplänen dargestellt.

Jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Inanspruchnahme) begründet einen Entschädigungsanspruch. Die Höhe der Entschädigungen hängt sowohl von der mit der Inanspruchnahme verbundenen Nutzungseinschränkung als auch vom Verkehrswert des Grundstückes ab und wird nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt. Die Vorhabensträgerin wird sich mit den Berechtigten in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen durchzuführen. Sollte eine Einigung über die Höhe der Entschädigung nicht erzielt werden, wird dies in einem nachgeordneten Entschädigungsfestsetzungsverfahren geregelt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen im Interesse Dritter erlassen (vgl. Punkt A.4.10).

#### **B.5 Gesamtabwägung**

Die Anhörungsbehörde hat durch Ermittlung und im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Betroffenen die entscheidungserheblichen Belange zusammengetragen. Die An-

hörung hat ergeben, dass keine durchgreifenden Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, wenn die Vorhabensträgerin ihre Zusagen einhält. Soweit die der Planung entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange nicht bereits berücksichtigt werden konnten, wurden sie in einer abschließenden Stellungnahme der Planfeststellungsbehörde zur Entscheidung vorgelegt.

Die in der abschließenden Stellungnahme vorgebrachte Hinweise, Anregungen und Bedenken der beteiligten Träger öffentlicher Belange und sonstiger Stellen sowie von Betroffenen wurden ausgewertet, geprüft, abgewogen und es wurde darüber entschieden. Der Umfang des Vorhabens ist so begrenzt, dass die Betroffenheit öffentlicher und privater Belange auf ein Mindestmaß zur Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele reduziert wurde. Die Abwägung der widerstreitenden Interessen ergibt, dass die mit der Planung verbundenen Vorteile gegenüber den mit ihr verbundenen Nachteilen überwiegen. Die vorgesehenen Eingriffe in das Privateigentum sind notwendig und wurden auf das Unvermeidbare beschränkt. Das mit der Planung verbundene öffentliche Interesse hat so großes Gewicht, dass es die Eigentumsinteressen der Betroffenen überwiegt. Entsprechend der Planungsziele sind die Eingriffe in das Privateigentum verhältnismäßig und für die Betroffenen zumutbar.

Das Vorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Das Vorhaben wird keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben. Die Belastungen und Beeinträchtigungen für Natur und Umwelt sind minimiert worden. Durch die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen werden Eingriffe in die Belange von Natur und Umwelt angemessen kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände können durch die vorgesehenen Maßnahmen vermieden werden. Für den Schutz der Anwohner sind Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

## **B.6 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG in Verbindung mit der BEGebV<sup>29</sup>.

## **B.7 Sofortige Vollziehung**

Die sofortige Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im öffentlichen Interesse angeordnet.

Gemäß § 18e AEG hat eine Anfechtungsklage (oder auch ein Widerspruch) gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes keine aufschiebende Wirkung, wenn für diese Maßnahmen ein vordringlicher Bedarf nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz festgestellt ist. Hiermit wird insbesondere dem § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO Rechnung getragen, indem eine aufschiebende Wirkung entfällt, wenn die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse durch die den Verwaltungsakt erlassende Behörde angeordnet wird. Auch wenn das Projekt Chemnitzer Modell Stufe 2 nicht im vordringlichen Bedarf nach dem BSWAG<sup>30</sup> eingeordnet wird, so ist dennoch ein vergleichbares öffentliches Interesse festzustellen. Die Eisenbahn-Stadtbahn-Vernetzung in der Region Chemnitz, die durch das Gesamtprojekt Chemnitzer Modell geschaffen wird, genießt besondere landespolitische Bedeutung im Freistaat Sachsen, so dass der Freistaat Sachsen gemeinsam mit dem Bund die schrittweise Realisierung des Gesamtprojektes Chemnitzer Modell mit höchster Priorität unterstützt. Aufgrund seiner besonderen Eigenschaften ist das Gesamtprojekt Chemnitzer Modell mit Ausbaustufen auch im

Straßenbahnbereich und auch im Bereich von nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Gänze im GVFG<sup>31</sup>-Bundesprogramm enthalten. Dabei ist die Umsetzung des fünfstufigen Gesamtprojektes Chemnitzer Modell in Kategorie C eingeordnet, die jeweils aktuelle Ausbaustufe wie hier Chemnitzer Modell Stufe 2 wird in Kategorie A hochgestuft. Allein die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm stellt eine dem vordringlichen Bedarf des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vergleichbare Wichtigkeit dar und begründet damit das Vorliegen eines öffentlichen Interesses hinsichtlich der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. Des Weiteren ist das Projekt in sämtlichen übergeordneten Planungen des Freistaates Sachsen wie dem Landesinvestitionsprogramm, dem Landesentwicklungsplan und dem Landesverkehrsplan sowie auch dem Regionalplan enthalten. Auch die Einordnung in diese übergeordneten Planungen zeugt von einem hohen Interesse der Öffentlichkeit und spiegelt die vorrangige Bedeutung und damit den dringenden Bedarf wider. Die Eisenbahnstrecke ist momentan für den planmäßigen Eisenbahnverkehr gesperrt. Der eingerichtete Schienenersatzverkehr verfügt dabei nicht über den von der Eisenbahn gewohnten Komfort sowie ebenso wenig über einen vergleichbaren Standard in der Barrierefreiheit. Insbesondere die Leistungsfähigkeit ist dabei gegenüber dem Eisenbahnverkehr deutlich eingeschränkt. Dies wirkt sich besonders bei Großereignissen wie z. B. Sportveranstaltungen (Fußball in Aue), den traditionellen Bergparaden im Erzgebirge oder dem Tag der Sachsen aus. Auch aus diesem Grund ist damit ein öffentliches Interesse bezüglich einer sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses gegeben.

## **C RECHTSBEHELFSBELEHRUNG**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden, August-Bebel-Straße 10, 01219 Dresden) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Obergericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließ-

lich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Hinweis:

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO keine aufschiebende Wirkung. Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit kann nach § 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO die Aussetzung der Vollziehbarkeit beim Eisenbahn-Bundesamt oder nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, beantragt werden.

Im Auftrag  
gez. Piprek

- 
- 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in der aktuellen Fassung
  - 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in der aktuellen Fassung
  - 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der aktuellen Fassung
  - 4 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in der aktuellen Fassung
  - 5 Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) in der aktuellen Fassung
  - 6 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG) in der aktuellen Fassung
  - 7 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) in der aktuellen Fassung
  - 8 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19.08.1970 (BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970)
  - 9 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in der aktuellen Fassung
  - 10 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV) in der aktuellen Fassung
  - 11 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) vom 27.05.1997
  - 12 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) in der aktuellen Fassung
  - 13 Waldgesetz für den Freistaat Sachsen (SächsWaldG) in der aktuellen Fassung
  - 14 Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) in der aktuellen Fassung
  - 15 Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (NachwV) in der aktuellen Fassung
  - 16 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) in der aktuellen Fassung
  - 17 Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) in der aktuellen Fassung
  - 18 Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz (SächsABG) in der aktuellen Fassung
  - 19 Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (SächsDSchG) in der aktuellen Fassung
  - 20 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) in der aktuellen Fassung
  - 21 Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) in der aktuellen Fassung
  - 22 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der aktuellen Fassung
  - 23 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der alten Fassung, die nach dem 29.05.2017 und vor dem 16.05.2017 galt
  - 24 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) in der aktuellen Fassung
  - 25 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) in der aktuellen Fassung
  - 26 Raumordnungsgesetz (ROG) in der aktuellen Fassung
  - 27 Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG) in der aktuellen Fassung
  - 28 Naturschutz-Ausgleichsverordnung (NatSchAVO) in der aktuellen Fassung
  - 29 Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV) in der aktuellen Fassung
  - 30 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) in der aktuellen Fassung
  - 31 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) in der aktuellen Fassung