



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden  
August-Bebel-Str. 10  
01219 Dresden

Az. 521ppw/021-2021#019  
Datum: 13.09.2024

# Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Verlegung Strecke 6142 im Streckenabschnitt Weißwasser(a) -  
Rietschen(a)

Planfeststellungsabschnitt 1 - Änderungen Bahnsteiganlagen und  
Neubau ESTW im Bf Schleife“

in den Gemeinden Schleife, Trebendorf und Weißwasser/O.L.

Bahn-km 147,000 bis 151,200

der Strecke 6142 Berlin Görlitzer Bf - Görlitz

Vorhabenträgerin:  
DB InfraGO AG  
Ammonstraße 8  
01069 Dresden

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>A.</b>	<b>Verfügender Teil .....</b>	<b>4</b>
A.1	Feststellung des Plans .....	4
A.2	Planunterlagen .....	4
A.3	Besondere Entscheidungen .....	8
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	8
A.3.2	Artenschutzrechtliche Genehmigung .....	9
A.3.3	Konzentrationswirkung .....	9
A.4	Vorbehalte und Nebenbestimmungen .....	10
A.4.1	Plangesamtheit .....	10
A.4.2	Stand der Technik .....	10
A.4.3	Leitungen und Medien.....	10
A.4.4	Baubeginn.....	10
A.4.5	Anlieger .....	11
A.4.6	Rettungsdienste .....	11
A.4.7	Festpunkte .....	11
A.4.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	11
A.4.9	Naturschutz und Landschaftspflege .....	12
A.4.10	Immissionsschutz.....	12
A.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	13
A.4.12	Denkmalschutz.....	13
A.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	13
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	14
A.5.1	Für verbindlich erklärte Zusagen .....	14
A.6	Sofortige Vollziehung .....	15
A.7	Gebühr und Auslagen .....	15
<b>B.</b>	<b>Begründung .....</b>	<b>16</b>
B.1	Sachverhalt .....	16
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	16
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens .....	16
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	16
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	20
B.2.1	Rechtsgrundlage .....	20
B.2.2	Zuständigkeit.....	20
B.3	Umweltverträglichkeit .....	20
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	20
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung .....	21
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens .....	24
B.4.1	Planrechtfertigung .....	24
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk und Verwaltungsvorschriften.....	24

B.4.3	Leitungen und Medien.....	25
B.4.4	Baubeginn.....	25
B.4.5	Anlieger und Verkehr.....	25
B.4.6	Rettungsdienste .....	26
B.4.7	Festpunkt .....	26
B.4.8	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz .....	27
B.4.9	Naturschutz und Landschaftspflege .....	28
B.4.10	Immissionsschutz.....	29
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz .....	31
B.4.12	Denkmalschutz.....	33
B.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter .....	33
B.4.14	Klimaschutz.....	34
B.5	Entscheidung zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	35
B.5.1	Landkreis Görlitz, Stellungnahme vom 4.12.2023 .....	35
B.5.2	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung.....	41
B.6	Gesamtabwägung .....	42
B.7	Sofortige Vollziehung .....	42
B.8	Entscheidung über Gebühr und Auslagen .....	42
C.	Rechtsbehelfsbelehrung .....	43

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Regionalbereich Südost (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

## Planfeststellungsbeschluss

### A. Verfügender Teil

#### A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Verlegung Strecke 6142 im Streckenabschnitt Weißwasser(a) - Rietschen(a)

Planfeststellungsabschnitt 1 - Änderungen Bahnsteiganlagen und Neubau ESTW im Bf Schleife“ in den Gemeinden Schleife, Trebendorf und Weißwasser/O.L., Bahn-km 147,000 bis 151,200 der Strecke 6142 Berlin Görlitzer Bf - Görlitz, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Änderung der Bahnsteiganlagen, und der Neubau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW) inkl. Errichtung eines abgesetzten Stellrechners (ESTW-A) im Bahnhof Schleife, Änderungen an zwei Bahnübergängen am Bahnhof, Sicherung von Kabeln und Leitungen Dritter im Bereich des Bahnhofes Schleife, Änderung der Anlagen der bahntechnischen Ausrüstung der Strecke 6142 (Leit- und Sicherungstechnik, Elektrische Energieanlagen, Stromversorgung, Telekommunikationsanlagen) und der dafür erforderlichen Änderungen des Kabelführungssystems.

#### A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht Planungsstand 02.06.2023, 39 Seiten	festgestellt
2.1	Übersichtsplan Planungsstand 03.09.2021, 1:50.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan, Planungsstand 05.06.2023, 1:10.000	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
3.1	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 147,017 – 147,638	nur zur Information
3.2	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 147,638 – 148,133	nur zur Information
3.3	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 148,133 – 148,692	nur zur Information
3.4	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 148,692 – 149,252	nur zur Information
3.5	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 149,252 – 149,700	nur zur Information
3.6	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 149,700 – 150,339	nur zur Information
3.7	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 150,339 – 150,850	nur zur Information
3.8	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 150,850 – 151,139	nur zur Information
3.9	Lageplan, Planungsstand 03.09.2021, 1:500, Bahn-Km 156,259 – 156,771	nur zur Information
4	Bauwerksverzeichnis, Planungsstand 05.06.2023, 9 Seiten	Festgestellt
5	Grunderwerbsplan Bahn-km 148,692 – 149,252	Festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis, Stand: 25.01.2019, 1 Seite	Festgestellt
7.1	Bauwerksplan Bahnhof, Stand: 03.09.2021, 1:200	nur zur Information
7.2	Bauwerksplan ESTW-A, Stand 03.09.2021, 1:100	nur zur Information
8.1	Querschnitt, Bahn-km 148,821	nur zur Information
8.2	Querschnitt, Bahn-km 148,884	nur zur Information
8.3	Querschnitt, Bahn-km 148,933	nur zur Information
9	Baustelleneinrichtungs- und –erschließungspläne 1:500	
9.2	Bahn-km 147,638 – 148,133	nur zur Information
9.3	Bahn-km 148,133 – 148,692	nur zur Information
9.4	Bahn-km 148,692 – 149,252	nur zur Information
9.5	Bahn-km 149,252 – 149,700	nur zur Information
9.6	Bahn-km 149,700 – 150,339	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
9.8	Bahn-km 150,850 – 151,139	nur zur Information
9.9	Bahn-km 156,259 – 156,771	nur zur Information
10.4	Kabel- und Leitungslageplan 1:500, 148,692 – 149,252	nur zur Information
11.1	Kreuzungsplan Bahn-km 148,7	nur zur Information
11.2	Kreuzungsplan Bahn-km 149,2	nur zur Information
12.1	Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsprüfung	nur zur Information
12.2	Erhebungsberichte	
12.3.1	Bestandsplan – Boden	nur zur Information
12.3.2	Bestandsplan – Flächenversiegelung	nur zur Information
12.3.3	Bestandsplan – Klima/Luft	nur zur Information
12.3.4	Bestandsplan – Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	nur zur Information
12.3.5	Bestandsplan – Landschaft	nur zur Information
12.3.6	Bestandsplan – Menschen/Gesundheit	nur zur Information
12.3.7	Bestandsplan - Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	nur zur Information
12.3.8	Bestandsplan - Wasser	nur zur Information
12.4.1	Auswirkungsplan - Boden	nur zur Information
12.4.2	Auswirkungsplan – Klima/Luft	nur zur Information
12.4.3	Auswirkungsplan - Landschaft	nur zur Information
12.4.4	Auswirkungsplan - Menschen/Gesundheit	nur zur Information
12.4.5	Auswirkungsplan – Biotypen	nur zur Information
12.4.6	Auswirkungsplan – Fauna	nur zur Information
12.4.7	Auswirkungsplan – Wasser	nur zur Information

<b>Unterlage</b>	<b>Unterlagen- bzw. Planbezeichnung</b>	<b>Bemerkung</b>
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung	nur zur Information
13.1	Bilanzierung	nur zur Information
13.2.1	Bestands- und Konfliktpläne	
13.2.1.1	NC	nur zur Information
13.2.1.2	ND	nur zur Information
13.2.1.3	NE	nur zur Information
13.2.1.4	NF	nur zur Information
13.2.1.5	NG	nur zur Information
13.2.1.6	NO	nur zur Information
13.2	Maßnahmenpläne	nur zur Information
13.2.2.1	NC	nur zur Information
13.2.2.2	Zwischenstück NC - ND	nur zur Information
13.2.2.3	ND	nur zur Information
13.2.2.4	NE	nur zur Information
13.2.2.5	NF	nur zur Information
13.2.2.6	NG	nur zur Information
13.2.2.7	NO	nur zur Information
13.3	Maßnahmenblätter	nur zur Information
13.4	Artenblätter	nur zur Information
13.5	Fotodokumentation	nur zur Information
13.6	Relevanzprüfung	nur zur Information
13.7	Ausnahmeantrag § 30 Abs. 2 BNatschG	festgestellt
14 – 17	Freibleibend	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
18	Hydraulische Berechnungen	Festgestellt
19	Spurpläne	festgestellt

### A.3 Besondere Entscheidungen

#### A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

##### A.3.1.1 Zweck, Art und Maß der Nutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser vom Haus- und Außenbahnsteig sowie den Dach- und Aufstellflächen des elektronischen Stellwerks im Bahnhof Schleife im Bundesland Sachsen, Landkreis Görlitz, Gemeinde Schleife, Gemarkung Schleife, Flur 8, Flurstück-Nr. 96/14 und 97/2 in den Untergrund.

Zu diesem Zweck darf Niederschlagswasser wie folgt eingeleitet werden:

<b>lfd. Nr.</b>	<b>aus</b>	<b>von der abflusswirksamen Fläche <math>A_u</math> [m<sup>2</sup>]</b>	<b>in den</b>
1	Außenbahnsteig, km 148,767-148,975 bahnlinks (bl) ( $A_E: 572 \text{ m}^2$ )*	480	Untergrund
2	Hausbahnsteig, km 148,782 – 148,835 bahnrechts (br) ( $A_E: 146 \text{ m}^2$ )*	122	Untergrund
3	Hausbahnsteig, km 148,927 – 148,975 bahnrechts ( $A_E: 132 \text{ m}^2$ )*	111	Untergrund
4	Hausbahnsteig: Bahnsteig, Zuwegungen Empfangsgebäude und Wetterschutzhaus ( $A_E: 227 \text{ m}^2$ )	113	Untergrund
5	ESTW-Gebäude: Fahrbahn und Gehweg ( $A_E: 215 \text{ m}^2$ )	181	Untergrund
6	ESTW-Gebäude: Dachfläche und Gehweg ( $A_E: 85 \text{ m}^2$ )	83	Untergrund

\* hochgerechnet von laufendem Referenzmeter (befestigte Zuwegungsfläche, direkt berechnete Versickermuldenfläche)



### A.3.1.2 Einleitstellen und Einleitmenge

Bezeichnung	zu lfd Nr:	Versickerungsrate [l/s]	Flurstück	Flur	Gemarkung	Rechtswert	Hochwert
<i>Versickermulde bl, km 148,767- 148,975</i>	1	0,002*	97/2	8	Schleife	467455	5709521
<i>Versickermulde br, km 148,782 – 148,835</i>	2	0,002*	96/14	8	Schleife	467388	5709518
<i>Versickermulde br, km 148,927 – 148,975</i>	3	0,002*	96/14	8	Schleife	467526	5709479
<i>Versickerschacht br, km 148,913</i>	4	0,8	96/14	8	Schleife	467488	5709490
<i>Versickerschacht bl (ESTW), km 149,071</i>	5	1,0	97/2	8	Schleife	467646	5709466
<i>Rohrrigole bl, km 149,092</i>	6	1,7	97/2	8	Schleife	467667	5709463

### A.3.1.3 Widerrufsvorbehalt und Befristung

Die Erlaubnis wird befristet auf 30 Jahre, beginnend mit dem Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planrechtsentscheidung. Diese Erlaubnis wird nach § 18 Abs.1 WHG widerruflich erteilt.

### A.3.2 Artenschutzrechtliche Genehmigung

Die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nach § 30 Abs. 4 BNatSchG vom Verbot der Zerstörung eines geschützten Biotops gemäß § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG für das Biotop „magere Frischwiese“ wird erteilt.

### A.3.3 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

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

### **A.4.1 Plangesamtheit**

Der Planfeststellungsbeschluss und die genehmigten Unterlagen bilden eine Einheit. Nur in Gesamtheit sind Einschränkungen, Auflagen oder Genehmigungen gerechtfertigt.

### **A.4.2 Stand der Technik**

Es wurden keine Ausnahmen oder Abweichungen vom Regelwerk beantragt und somit auch nicht ausgesprochen. Alle Anlagen sind nach Stand der Technik unter Berücksichtigung der gültigen Vorschriften zu errichten.

#### **A.4.2.1 Verwaltungsvorschriften**

Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (VV IBG Infrastruktur), der Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV BAU), der Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung von Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnischen Anlagen (VV BAU-STE) und der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST) sind für das Vorhaben einschlägig.

### **A.4.3 Leitungen und Medien**

Die Vorhabenträgerin hat sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren, mit den Kabel- und Leitungsträgern die erforderlichen Abstimmungsmaßnahmen zu treffen, die von den Kabel- und Leitungsträgern formularmäßig verwendeten Handreichungen in technischer Hinsicht zu beachten und durch entsprechende Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden.

### **A.4.4 Baubeginn**

Wird das festgestellte Bauvorhaben begonnen, muss der Plan insgesamt vollzogen werden. Die Baumaßnahme ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Der Baubeginn ist unter

Angabe des Geschäftszeichens dieses Planfeststellungsbeschlusses dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen.

#### **A.4.5 Anlieger**

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 bringen.

#### **A.4.6 Rettungsdienste**

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.

#### **A.4.7 Festpunkte**

Der Höhenfestpunkt (HP) 4453 9 03100 ist zu erhalten. Er ist so zu schützen, dass er durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in seiner Lage verändert wird.

#### **A.4.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

##### **A.4.8.1 Störungen**

Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost ein Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen

auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

#### **A.4.8.2 Verantwortlicher**

Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost sind die Daten eines telefonisch erreichbaren Verantwortlichen für Wasseranlagen zu übermitteln.

#### **A.4.9 Naturschutz und Landschaftspflege**

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer generellen 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 Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltsleitfadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

#### **A.4.10 Immissionsschutz**

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

##### **A.4.10.1 Informationspflichten**

Die Informationen zur Baumaßnahme, Bauverfahren und zu den Bauablaufdaten, insbesondere der geplante Beginn, die Dauer und das geplante Ende sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bauarbeiten, sind jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen vom geplanten Bauablauf sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Mitteilung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen im Voraus erfolgen.

##### **A.4.10.2 Baubedingte Lärmimmissionen**

Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die AVV Baulärm zu beachten. Erforderlichenfalls sind Maßnahmen zur Minderung des

Baulärms zu treffen, um die Immissionsrichtwerte nicht zu überschreiten. 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. Sollten dennoch Überschreitungen der Richtwerte erfolgen, steht den Betroffenen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu.

#### **A.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

##### **A.4.11.1 Zuständige Behörde**

Der zuständigen Abfall- und Bodenschutzbehörde ist bis spätestens einen Monat vor Beginn der Arbeiten das Entsorgungskonzept für alle bei der Maßnahme anfallenden Abfälle und deren vorgesehenen Entsorgungswege zu übergeben. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind dieser die Nachweise über die durchgeführte Entsorgung der Abfälle vorzulegen. Jener sind auch während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene oder verursachte schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten umgehend mitzuteilen.

#### **A.4.12 Denkmalschutz**

Durch die Vorhabenträgerin ist eine umfassende Fotodokumentation des Stellwerksanbaus und der Stellwerkstechnik - unter Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und den Eigentümern sicherzustellen. Bei unüberbrückbaren Differenzen zu Umfang und Leistung der Vorhabenträgerin entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt abschließend.

#### **A.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

##### **A.4.13.1 Medien- und Kabellage**

Im Baubereich befindliche Kabel und Leitungen dürfen, soweit die festgestellten Planunterlagen eine Veränderung nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit dem jeweiligen Kabel- und Leitungsträger nicht verändert oder überbaut werden. Vor der Durchführung von Baumaßnahmen im Bereich gefährdeter erdverlegter Kabel und Leitungen sind diese in Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger zu sichern. Auf geäußertes Verlangen eines Leitungsträgers, ansonsten bei Bedarf, ist zu Beginn der Bauarbeiten eine Einweisung der den Bau

durchführenden Firma durch den jeweiligen Kabel- und Leitungsträger zu veranlassen.

#### **A.4.13.2 Entschädigung**

Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Eigentümer wegen der vorübergehenden Grundinanspruchnahme sowie der Änderung oder Beseitigung vorhandener baulicher Anlagen, Einfriedungen und Bepflanzungen angemessen zu entschädigen.

### **A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin**

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder für verbindlich erklärt sind.

#### **A.5.1 Für verbindlich erklärte Zusagen**

##### **A.5.1.1 Zusagen gegenüber dem Landkreis Görlitz**

###### **A.5.1.1.1 Zusage zum Lärmschutz**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, alle lärm mindernden Maßnahmen aus dem Gutachten Möhler + Partner vom 25. Juni 2021 umzusetzen.

###### **A.5.1.1.2 Zusage zu organoleptischen Auffälligkeiten**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, auf organoleptische Auffälligkeiten im Bereich des Weichenschmierstofflagers besonders zu achten, um Vermischungen zu vermeiden.

##### **A.5.1.2 Zusagen gegenüber der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH**

###### **A.5.1.2.1 Zusage zur Einholung von Schachtscheinen**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten Schachtscheine oder Erlaubnisscheine für Erdarbeiten einzuholen.

### **A.5.1.3 Zusagen gegenüber der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH**

#### **A.5.1.3.1 Zusage zur Einholung von Schachtscheinen**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten Schachtscheine oder Erlaubnisscheine für Erdarbeiten einzuholen.

### **A.5.1.4 Zusagen gegenüber der kommunalen Versorgungsgesellschaft Lausitz mbH**

#### **A.5.1.4.1 Zusage zur Einholung von Schachtscheinen**

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten Schachtscheine oder Erlaubnisscheine für Erdarbeiten einzuholen.

### **A.5.1.5 Zusagen gegenüber Eisenbahn-Bundesamt**

#### **A.5.1.5.1 Zusage zum Lärmschutz**

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde am 06. September 2024 erklärt, einen Baulärmverantwortlichen / Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen. Beim Bauablauf wird sie den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen bei der Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten den Anliegern in geeigneter Weise mitteilen. Sie wird für die Dauer lärmintensiver Tätigkeiten bei Gebäuden mit Überschreitungen von 70/60 dB(A) tags/nachts den betroffenen Anwohnern ggf. Ersatzwohnraum für die Dauer der lärmintensiven Arbeiten anbieten oder die notwendigen Übernachtungskosten für den jeweiligen Zeitraum ersetzen.

## **A.6 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

## **A.7 Gebühr und Auslagen**

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

## **B. Begründung**

### **B.1 Sachverhalt**

#### **B.1.1 Gegenstand des Vorhabens**

Das Bauvorhaben „Verlegung Strecke 6142 im Streckenabschnitt Weißwasser(a) - Rietschen(a)

Planfeststellungsabschnitt 1 - Änderungen Bahnsteiganlagen und Neubau ESTW im Bf Schleife“ hat den Neubau des elektronischen Stellewerks (ESTW) und die Änderung der Bahnsteige im Bahnhof Schleife zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 147,000 bis 151,200 der Strecke 6142 - Berlin Görlitzer Bf - Görlitz in Schleife, Trebendorf und Weißwasser/O.L..

#### **B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens**

Die DB InfraGO AG, Regionalbereich Südost, vormals DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 03.09.2021, Az. I.NI-SO-D Sry, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Verlegung Strecke 6142 im Streckenabschnitt Weißwasser(a) - Rietschen(a)

Planfeststellungsabschnitt 1 - Änderungen Bahnsteiganlagen und Neubau ESTW im Bf Schleife“ beantragt. Der Antrag ist am 8. September 2021 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, eingegangen.

Mit Schreiben vom 4. Mai 2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 5. Juni 2023 wieder vorgelegt.

Eine verfahrensleitende Verfügung zur Feststellung, ob eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)) wurde nicht erlassen, da die Vorhabenträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung direkt beantragt hat. Daran ist das Eisenbahn-Bundesamt gebunden.

#### **B.1.3 Anhörungsverfahren**

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

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:



Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Gemeinde Schleife
2	Gemeinde Trebendorf
3	Große Kreisstadt Weißwasser/O.L.
4	Landkreis Görlitz
5	Landesamt für Archäologie Sachsen
6	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
7	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen
8	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
9	Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
10	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen
11	Staatsbetrieb Sachsenforst
12	Landesdirektion Sachsen
13	Polizeidirektion Görlitz
14	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
15	Mitteldeutsche Braunkohlengesellschaft mbH
16	Zweckverband Lausitzer Seenland Sachsen
17	Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien
18	1&1 Versatel Deutschland GmbH
19	Deutsche Telekom Technik GmbH
20	Marienberg GmbH
21	Tele Columbus AG
22	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
23	50Hertz Transmission GmbH
24	GDMcom GmbH
25	inetz GmbH
26	Lausitz Energie Bergbau AG
27	Lausitz Energie Kraftwerke AG
28	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH
29	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
30	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG
31	SachsenEnergie AG
32	Stadtwerke Weißwasser GmbH

Lfd. Nr.	Bezeichnung
33	Wasserzweckverband Mittlere Neiße-Schöps
34	Kommunale Versorgungsgesellschaft Lausitz mbH
35	Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Gemeinde Schleife
2	Gemeinde Trebendorf
3	Große Kreisstadt Weißwasser/O.L.
7	Landesamt für Straßenbau und Verkehr Sachsen
9	Sächsisches Staatsministerium für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft
11	Staatsbetrieb Sachsenforst
13	Polizeidirektion Görlitz
22	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
26	Lausitz Energie Bergbau AG
29	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH
34	Kommunale Versorgungsgesellschaft Lausitz mbH

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
4	Landkreis Görlitz, Stellungnahme vom 4.12.2023
5	Landesamt für Archäologie Sachsen, Stellungnahme vom 17.10.2023
6	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, Stellungnahme vom 23.11.2023
8	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie, Stellungnahme vom 29.11.2023
10	Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen, Stellungnahme vom 05.12.2023
18	1&1 Versatel Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 29.09.2023
22	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 29.11.2023
26	Lausitz Energie Bergbau AG, Stellungnahme vom 22.11.2023

Lfd. Nr.	Bezeichnung
28	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH, Stellungnahme vom 26.09.2023
29	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH, Stellungnahme vom 14.11.2023
34	Kommunale Versorgungsgesellschaft Lausitz mbH, Stellungnahme vom 19.12.2023

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

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Gemeinde Schleife im Friedensstraße 83, Zimmer 1.06 vom 25.09.2023 bis 24.10.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Gemeinde Schleife am 20.09.2023 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Gemeinde Schleife der 24.11.2023.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

### **B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die anerkannten Umwelt- und 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 Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

### **B.1.3.4 Erörterung**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 Satz 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

### **B.1.3.5 Planänderungsverfahrens**

Ein Planänderungsverfahren wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht eingeleitet. Aufgrund der Stellungnahmen und Hinweise ergaben sich keine so

wesentlichen Änderungen des Plans, dass dieser neu ausgelegt werden musste. Die Betroffenen haben sich durch die geringfügigen Änderungen nicht verschoben.

## **B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung**

### **B.2.1 Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### **B.2.2 Zuständigkeit**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB InfraGO AG, Regionalbereich Südost.

## **B.3 Umweltverträglichkeit**

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

Das Vorhaben betrifft *die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG.*

Für das Vorhaben wurde *auf Antrag der Vorhabenträgerin ohne Vorprüfung* festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung *besteht*. Eine weitere Prüfung konnte dahinstehen, da auf Antrag stets die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

## **B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **B.3.2.1 Untersuchungsraum**

Im Rahmen des Scopingverfahrens vom 20.02.2020 wurde das Bahnhofsareal insgesamt betrachtet.

### **B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG**

Entsprechend dem UVP-Bericht und den Stellungnahmen der Behörden sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten. Die Einzelheiten ergeben sich aus den Unterlagen zur Nummer 12. Auf eine Wiederholung wird an dieser Stelle verzichtet.

#### **B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen**

Insgesamt erfolgt die Nutzung schon vorbelasteter Flächen, durch den Umbau ist auch nicht mit dauerhafter Einwirkung zu rechnen. Gleichwohl ist durch die Bautätigkeit zeitweilig eine Auswirkung auf den Menschen durch Lärm und Erschütterungen möglich. Dazu wurde ein Schutzkonzept erstellt und von der Vorhabenträgerin beim Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Bei Einhaltung des Schutzkonzeptes ist nicht mit erheblich nachteiligen Wirkungen zu rechnen.

#### **B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Durch Nutzung schon vorbelasteter Flächen ist auch nicht mit dauerhafter Einwirkung zu rechnen. Die gebietsangepassten Tierarten werden sich in kurzer Zeit an die temporären Beeinträchtigungen gewöhnen. Die vorgeschlagenen Gehölzschutz- und Habitatmaßnahmen wie Nistkästen und Quartiere sind mit dem Schutzkonzept ausreichend, um erheblich nachteilige Auswirkungen auszugleichen.

#### **B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden**

Insgesamt handelt es sich um stark anthropogen geprägte Flächen mit starker Vorbelastung und starker Vorversiegelung. Durch die im Landschaftspflegerischen

Begleitplan angeführten Maßnahmen kann die negative Auswirkung ausgeglichen werden.

#### **B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser**

Mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind Auswirkungen auf das Wasser bei plangerechter Errichtung ausgeschlossen.

#### **B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima**

Es wird während der Baumaßnahmen zu nachteiligen Umweltauswirkungen durch Staub und Abgase kommen. Die lokale Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft wird nicht zu einer Beeinträchtigung des lokalen Klimas führen.

#### **B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft**

Während der Baumaßnahmen werden lokale Beeinträchtigungen in Form visueller Störreize durch Baustofflagerung, Baumaschinenverkehr und Änderung des Ortsbildes bei Gehölzen erwartet.

#### **B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter**

Eine Auswirkung auf das kulturelle Erbe oder sonstige Sachgüter ist nicht zu erwarten.

#### **B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Von erheblichen Beeinträchtigungen der Wechselwirkungen ist nicht auszugehen.

#### **B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG**

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1, Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktdanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktdanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten des UVP-Berichtes 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:

#### **B.3.2.3.1 Schutzgut Luft und Klima**

Obwohl es zu Beeinträchtigungen der lokalen Luft kommen wird, ist dies in der Gesamtbewertung geringfügig. Diese werden nach Abschluss der Baumaßnahme einer schnellen Verringerung unterliegen, so dass schon nach kurzer Zeit nicht mehr von Einwirkungen auszugehen sein wird.

#### **B.3.2.3.2 Schutzgut Landschaft**

Obwohl es zu Beeinträchtigungen der Landschaft kommen wird, ist dies in der Gesamtbewertung geringfügig. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden alle Baustelleneinrichtungsflächen wieder beseitigt. Für die entfernten Gehölze werden die Kompensationsmaßnahmen ausgleichend wirken. Insgesamt verbleibt aber auch während der Bautätigkeit genug Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Verdunstungsaktive Flächen bleiben vorhanden.

#### **B.3.2.4 Zusammenfassung**

Das Eisenbahn-Bundesamt geht nicht von so erheblichen Eingriffen oder Beeinträchtigungen aus, dass hier weitere Ermittlungen oder Anordnung weiterer Maßnahmen geboten sind. Die Umweltverträglichkeitsprüfung stellt den Bestand und die Auswirkungen umfassend dar. Daneben werden die Schutzmaßnahmen umfassend herausgearbeitet. Bei umfassender und vollständiger Umsetzung des ganzheitlichen Plans sind verbleibende Auswirkungen oder Unklarheiten nicht erkennbar.

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

### **B.4.1 Planrechtfertigung**

Grundlage der Planung ist die planmäßige Fortführung des Braunkohletagebaus Reichwalde, bei dessen Übergang vom Nordfeld in das Nordostfeld die Verlegung der Strecke 6142 Berlin Görlitz Bahnhof – Görlitz im Abschnitt Weißwasser (a) – Rietschen (a) erforderlich wird.

Aufgrund der Größe des Vorhabens erfolgt die Aufteilung in zwei Planfeststellungsabschnitte. Die Änderung der Bahnsteiganlagen und der Neubau des elektronischen Stellwerkes im Bahnhof Schleife ist Planinhalt dieses Vorhabens.

Die Ausführung des Vorhabens erhöht die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes durch die Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in den Bahnhof Schleife. Dadurch können die längeren Fahrzeiten aufgrund der Streckenverlegung zwischen Weißwasser und Rietschen kompensiert werden. Dazu erforderlich ist der Rückbau des vorhandenen Zwischenbahnsteiges mit Reisendenübergang und Neubau als Außenbahnsteig am Gleis 2 mit stufenfreiem Zugang aus Richtung Friedensstraße. Gleichzeitig wird der Bahnsteig 1 erneuert.

Die vorgesehenen Rampen stellen ergänzend zu Ihrer Funktion der barrierefreien Erschließung eine Komfortverbesserung für Reisende dar. Damit wird mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen, z.B. Rollstuhlfahrern, das Benutzen der Züge ermöglicht.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

### **B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk und Verwaltungsvorschriften**

Es ist kein Antrag auf Abweichungen vom Regelwerk eingegangen. Im verfügenden Teil (A.4.2) ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, den zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses gültigen Stand der Technik einzuhalten. Dies beinhaltet auch, 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. Die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung ist Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind beispielsweise die 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.4.3 Leitungen und Medien**

Im Vorhabenbereich befinden sich Kabel und Leitungen Dritter. Durch die Planungen und verfügbaren Nebenbestimmungen sind Beeinträchtigungen nicht zu besorgen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen im Interesse Dritter erlassen (vgl. Punkt A.4.3). Diese Entscheidung entbindet nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Kabeln und Leitungen im Baubereich zu informieren, mit den Kabel- und Leitungsträgern die erforderlichen Abstimmungsmaßnahmen zu treffen, die von den Kabel- und Leitungsträgern formularmäßig verwendeten Handreichungen in technischer Hinsicht zu beachten und durch entsprechende Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden.

Im Baubereich befindliche Kabel und Leitungen dürfen, soweit die festgestellten Planunterlagen eine Veränderung nicht ausdrücklich zulassen, ohne vorherige Abstimmung mit dem jeweiligen Kabel- und Leitungsträger nicht verändert oder überbaut werden.

### **B.4.4 Baubeginn**

Der Planfeststellungsbeschluss genehmigt das Vorhaben als Einheit. Ohne Grund sind Teilumsetzungen nur zeitweise hinzunehmen. Es besteht sonst die Gefahr, dass gerade komplexe, teurere oder unbeliebte Teile verzögert werden.

### **B.4.5 Anlieger und Verkehr**

Das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht zuständige Straßenverkehrsbehörde. Baubedingte Verkehrsraumeinschränkungen sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Für die zur Baustellenerschließung und als Transportwege genutzten öffentlichen Straßen und Wege sind die geltenden Tonnagebeschränkungen und Beschränkungen der Durchfahrtshöhe zu beachten. Soweit die Benutzung von Straßen unter Überschreitung der Tonnagebegrenzung notwendig sein sollte, ist spätestens vier Wochen vorher bei der zuständigen Behörde eine Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Soweit Straßen, Wege und Flächen zeitweise für Materialablage, als Baustelleneinrichtung sowie als Zufahrt genutzt werden sollten, sind nach Abschluss der Bauarbeiten die Anlagen zu beseitigen und das Gelände in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Bei allen bauzeitlich genutzten privaten Straßen und Wegen ist vor Beginn der Nutzung eine Beweissicherung vorzunehmen.

#### **B.4.6 Rettungsdienste**

Nach § 4 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau und an den Betrieb genügen. Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken (§ 4 Abs. 3 Satz 1 AEG). Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten (§ 4 Abs. 3 Satz 2 AEG). Nach § 2 Abs. 1 EBO müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Die EBO enthält keine ausdrücklichen Vorschriften zu den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes. Die diesbezüglichen technischen Sicherheitsanforderungen werden durch die als Verwaltungsvorschrift eingeführte Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" vom 07.12.2012 konkretisiert. Diese Richtlinie enthält ausweislich ihres Vorworts eine Zusammenstellung zum Teil bereits anerkannter Regeln der Technik und gibt den Fachbehörden und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen einheitlichen Maßstab für die Erfüllung der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an die Hand. Die Richtlinie, die unter Beteiligung auch des Ausschusses für Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung des Arbeitskreises V der Innenministerkonferenz - und damit unter Einbeziehung auch feuerwehrtechnischen Sachverständes - erarbeitet worden ist, konkretisiert die sich aus § 4 Abs. 3 AEG ergebenden Verpflichtungen. Die in der Richtlinie enthaltenen Vorgaben sind deshalb Verfahren nach § 18 AEG zugrunde zu legen (Nr. 1.1 der Richtlinie).

Für die beantragte Maßnahme ist kein gesondertes Rettungskonzept vorgesehen. Dies erscheint unschädlich, da die Baumaßnahme örtlich und zeitlich gut eingrenzbar ist. Dennoch war hier das Minimum an Sicherungsmaßnahmen anzuordnen.

#### **B.4.7 Festpunkt**

Aufgrund der Stellungnahme des Staatsbetriebes Geobasisinformation und Vermessung Sachsen vom 05.12.2023 waren die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zu verfügen.

#### **B.4.8 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz**

Das Niederschlagswasser von der Dachfläche sowie dem umgebenden Gehweg des neu zu errichtenden ESTWs soll über eine Rohrrigole in den Untergrund versickert werden. Das Niederschlagswasser der Zuwegung zum ESTW Schleife bestehend, aus einem Werksweg und einem Gehweg, soll über einen Versickerungsschacht in den Untergrund versickert werden. Das Niederschlagswasser vom westlichen Hausbahnsteig sowie dessen Zuwegung soll ebenfalls über einen Versickerungsschacht in den Untergrund versickert werden. Das Niederschlagswasser des Außenbahnsteigs bei Bahn-km 148,767-148,975, des Hausbahnsteigs Bahn-km 148,782-148,835 und Bahn-km 148,927-148,975 soll über rückwärtig an die Bahnsteige anschließende Versickerungsmulden in das Grundwasser eingeleitet werden.

Die Rohrrigole und die zwei Versickerungsschächte wurden gemäß DWA-A 138 für ein 5-jähriges Regenereignis dimensioniert, welches zum höchsten Aufstau in der jeweiligen Versickerungsanlage führt. Für die Versickerungsmulden wurde ein Referenzmeter nach DWA-A 138 dimensioniert. Die ausreichende Versickerungsfähigkeit des Untergrundes ist nach Baugrundgutachten mit Durchlässigkeitsbeiwerten von ca.  $3 \times 10^{-4}$  m/s vorhanden. Bis in eine Tiefe von 8 m wurde bei den Aufschlussarbeiten kein Grundwasser angetroffen. Der Grundwasserflurabstand von mindestens einem Meter zu den Versickerungsanlagen gemäß DWA-A 138 ist somit gegeben. Der erforderliche qualitative Nachweis nach DWA-M 153 wurde erbracht.

Das Vorhaben liegt im Bereich des bergbaulich beeinflussten Grundwasserkörpers „Lohsa-Nochten“. Nach den Antragsunterlagen sind durch das Vorhaben keine negativen bau- oder anlagebedingten Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten. Laut geotechnischem Bericht sollen sich ab 2075 nachbergbauliche Verhältnisse mit einem Grundwasserstand von 2 bis 3 m unter Geländeoberkante einstellen. Da die Versickerungsschächte bis zu 2,30 m in den Untergrund einbinden, war die wasserrechtliche Erlaubnis zu befristen um zu einem späteren Zeitpunkt mit konkreteren Prognosedaten zu prüfen, ob eine Anpassung der Versickerungsanlagen nötig ist.

Es handelt sich dabei um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. Diese hat das Eisenbahn-Bundesamt befristet im Punkt A.3.1 erteilt und mit Nebenbestimmungen im Punkt A.4.8 konkretisiert.

Dazu erteilt das Eisenbahn-Bundesamt folgende wasserrechtliche Hinweise, die sich im Übrigen aus den Wassergesetzen selbst ergeben.

Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig. Eine behördliche Überwachung der Anlage ist zu dulden. Erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen. Technische Ermittlungen und Prüfungen sind zu gestatten und zu unterstützen.

Entwässerungsanlagen sind jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie sollen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß der Ersatzbaustoffverordnung (Bodenmaterial der Klasse BM-0/BG-0) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.

#### **B.4.9 Naturschutz und Landschaftspflege**

Die Vorhabenträgerin hat in den Planunterlagen (Unterlage 13.7) einen Ausnahmeantrag gestellt. Sie begründet diesen Antrag damit, dass eine Beeinträchtigung der Biotope „magere Frischwiese (06.02.110)“ durch das Bauvorhaben nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden könne und entsprechend vorsorgehalber angenommen würde, dass ein Verbotstatbestand gemäß § 30 BNatSchG einschlägig sei.

Daher war das Vorliegen der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 30 Abs. 4 BNatSchG zu prüfen. Gemäß § 30 Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG kann eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG zugelassen werden, wenn andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art gegeben sind.

Das Vorhaben liegt im öffentlichen Interesse, was sich aus der Planrechtfertigung unter (B.4.1) ergibt. Diese Gründe des öffentlichen Interesses sind zwingend, da im Streckenabschnitt Weißwasser - Rietschen die betriebliche Funktionalität trotz der

geplanten Streckenumverlegung gewährleistet werden muss. Dies beinhaltet die Beibehaltung des bestehenden Betriebsprogramms unter Einhaltung der Anschlusszeiten in den Knotenpunkten Cottbus, Görlitz, Schleife und Horka. Die Trassenparameter, wie Höchstgeschwindigkeit 160km/h, zweigleisiger Streckenquerschnitt und die Einordnung der Strecke 6142 als Strecke des Transeuropäischen Netzes (TEN) sowie als zu elektrifizierende Ausbaustrecke des Bundesverkehrswegeplanes müssen dabei beibehalten werden.

Für die Beibehaltung der Fahrzeiten sind ergänzende Maßnahmen im Bahnhof Schleife mit dem Neubau eines Außenbahnsteiges zur Herstellung gleichzeitiger Einfahrten erforderlich.

Das überragende öffentlichen Interesse am Verkehrszweck überwiegt in der Abwägung die mit dem besonderen Artenschutzrecht verfolgten Belangen des Artenschutzes. So ist durch die umfangreichen Maßnahmen zum Naturschutz und Artenschutz bereits davon auszugehen, dass der weit überwiegende Teil der geschützten Arten abgesammelt und rehabilitiert werden und nahezu alle Biotop geschützt werden können. Gleichzeitig ist aber auch anzuerkennen dass es keine perfekten, einhundertprozentigen Maßnahmen geben kann und Einzelfälle wie die des Biotops der mageren Frischwiese oder der Verbleib einzelner Individuen im Gleiskörper trotz Vergrämung sich ergeben können. Das Biotop soll auf den Baustellenflächen nach Fertigstellung wiederhergestellt werden. Der Eingriff in die Natur ist daher als temporär zu betrachten. Vor dem Hintergrund des überragenden öffentlichen Interesses am Verkehrszweck, entspricht eine Genehmigung zeitweiliger Eingriffe einem durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handeln.

#### **B.4.10 Immissionsschutz**

##### **B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen**

Zum Schutz vor Baulärm hat die Vorhabenträgerin die im § 22 Abs. 1 BImSchG geregelten Pflichten der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen in Verbindung mit der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm sowie nach 32. BImSchV zu beachten. Danach ist auch zu beurteilen und zu entscheiden, ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG eintreten, die nach dieser Vorschrift Schutzauflagen oder nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG Entschädigungsfestsetzungen zu Gunsten Dritter durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich machen würden. Nach § 7 Abs. 3 der 32. BImSchV bleiben

weitergehende landesrechtliche Vorschriften zum Schutz von Wohn- und sonstiger lärmempfindlicher Nutzung und allgemeine Vorschriften des Lärmschutzes, insbesondere zur Sonn- und Feiertagsruhe und zur Nachtruhe unberührt.

Es sind neben der Planfeststellung keine anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere auch öffentlich-rechtliche Erlaubnisse erforderlich. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung sind Sonn- und gesetzliche Feiertage, an denen die Vorhabenträgerin unbedingt bauen muss, jedoch zeitlich nicht hinreichend genau bestimmbar. Die genauen Tage lassen sich erst mit der Ausführungsplanung einigermaßen eingrenzen und ergeben sich hinreichend genau erst bei der Bauausführung. Das Eisenbahn-Bundesamt hat einen diesbezüglichen Hinweis unter Punkt A.4.9 aufgenommen. Zu weiteren Auflagen sieht sich das Eisenbahn-Bundesamt nicht veranlasst. Die Vorhabenträgerin hat bereits alle Maßnahmen freiwillig zugesagt, beispielsweise Ersatzwohnraum, Entschädigung, einen Ansprechpartner für die betroffenen Anwohner und rechtzeitige Information. Diese verfügt das Eisenbahn-Bundesamt nach ständiger Verwaltungspraxis bei Lärmbetroffenheit. Soweit alles bereits freiwillig angeboten wird, braucht dies nicht mehr als Auflage verfügt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass die Vorhabenträgerin im Eigeninteresse die tatsächlichen Pegel misst und dokumentiert. Mangelnde Dokumentation geht bei Kompensationsansprüchen zulasten der Vorhabenträgerin.

#### **B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen**

Der beantragte Plan stellt zwar einen wesentlichen Eingriff dar, jedoch ist nicht davon auszugehen, dass sich der Betriebslärm erhöht. Es ist gerade Zweck des beantragten Baus, dass die Taktzeiten und Betriebsparameter gleich bleiben sollen.

Rechtliche Grundlagen für die schalltechnische Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die §§ 41 bis 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV. § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete 16. BImSchV dar. Die 16. BImSchV legt in § 2 Abs. 1 Immissionsgrenzwerte zum Schutz der

Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen fest. Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel diese Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.

Eine weitere Konkretisierung in diesem Zusammenhang stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG verabschiedete 24. BImSchV dar. Sie legt Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest (passive Schallschutzmaßnahmen), soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung, u. a. von Schienenwegen der Eisenbahnen, die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

#### **B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen**

Besondere Auflagen sieht das Eisenbahn-Bundesamt nicht veranlasst. Zum Umgang mit den Auswirkungen baubedingter Erschütterungen auf bauliche Anlagen und für die Bestimmung des Schutzmaßstabes wird die DIN 4150/3 mit den dort verzeichneten Anhaltswerten herangezogen. Für das Bauvorhaben wurden auch die damit verbundenen Bauerschütterungen untersucht (Planunterlage 14). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der baubedingten Erschütterungsimmissionen vereinbar. Die Vorhabenträgerin hat bereits alle Maßnahmen freiwillig zugesagt, beispielsweise Ersatzwohnraum, Entschädigung, einen Ansprechpartner für die betroffenen Anwohner oder Entschädigung. Diese verfügt das Eisenbahn-Bundesamt nach ständiger Verwaltungspraxis bei Lärmbetroffenheit oder Erschütterungsbetroffenheit. Soweit alles bereits freiwillig angeboten wird, braucht dies nicht mehr als Auflage verfügt werden.

#### **B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz**

Die rechtlichen Grundlagen für die abfallrechtliche Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind zuvorderst im KrWG enthalten. Es gelten gemäß § 6 KrWG die Grundsätze der Abfallvermeidung und Abfallbewirtschaftung. Diese hat gemäß § 6 Abs. 1 KrWG in der folgenden Rangfolge zu erfolgen: 1. Vermeidung, 2. Vorbereitung zur Wiederverwendung, 3. Recycling, 4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung, 5. Beseitigung. Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 KrWG soll in Anbetracht dieser Rangfolge nach Maßgabe der §§ 7 und 8 KrWG diejenige Maßnahme Vorrang haben, die den Schutz von Mensch und Umwelt bei der

Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen unter Berücksichtigung des Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzips am besten gewährleistet.

Abfälle im Sinne des KrWG sind im Allgemeinen alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss, § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG. Abfälle zur Verwertung sind Abfälle, die verwertet werden; Abfälle, die nicht verwertet werden, sind Abfälle zur Beseitigung, § 3 Abs. 1 Satz 2 KrWG.

Gemäß § 7 Abs. 2 Satz 1 und 2 KrWG sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen vorrangig zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 KrWG zu beseitigen, soweit in § 17 KrWG nichts Anderes bestimmt ist. Die Verantwortlichkeit liegt hier bei der Vorhabenträgerin, die als Erzeugerin gemäß § 3 Abs. 8 Nr. 1 KrWG anzusehen ist. Durch deren Tätigkeit fallen Abfälle an.

Die Führung von Nachweisen und Registern über die Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen richtet sich nach der NachwV. Hierbei ist zu beachten, dass nach dieser Verordnung nicht nur der Erzeuger, sondern alternativ auch der Besitzer von Abfällen verpflichtet ist, § 1 Abs. 1 Nr. 1 NachwV. Daher sind hier sowohl das jeweils ausführende Unternehmen als auch die betroffenen Abfälle zu benennen.

Rechtliche Grundlagen für die bodenschutzrechtliche Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens sind insbesondere die Vorschriften des BBodSchG. Schädliche Bodenveränderungen sind abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen, § 1 Satz 2 BBodSchG. Die Vorhabenträgerin treffen hier insbesondere die Pflichten zur Gefahrenabwehr und Vorsorge in §§ 4, 6 und 7 BBodSchG.

Belange der Abfallwirtschaft sowie des Bodenschutzes stehen dem hier gegenständlichen Vorhaben nicht entgegen. Dies wird durch die Vorhabenplanung sowie durch entsprechende Nebenbestimmungen im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses gewährleistet. Grundlegende Bedenken gegen die Planung haben auch die maßgeblichen Fachbehörden diesbezüglich nicht geäußert. Der fachgerechte Umgang mit den im Zuge des Bauvorhabens anfallenden Ausbaumaterialien sowie deren ordnungsgemäße Verwertung bzw. Entsorgung werden sichergestellt. Das Vorhaben steht mit dem Zweck gemäß § 1 KrWG, nämlich der Förderung der Kreislaufwirtschaft zur Schonung der natürlichen Ressourcen und dem Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von



Abfällen, in Einklang. Außerdem wird der Zweck des Bodenschutzes gemäß § 1 Satz 1 BBodSchG, die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen, gewahrt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zur Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.11). Insgesamt ist das Vorhaben mit den Belangen der Abfallwirtschaft, der Altlasten und des Bodenschutzes vereinbar.

#### **B.4.12 Denkmalschutz**

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Denkmalschutz erlassen (vgl. Punkt A.4.12). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie vereinbar.

#### **B.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter**

Die Realisierung des Vorhabens erfordert den Erwerb und die vorübergehende Inanspruchnahme von privaten Grundstücken sowie die Festlegung von Grunddienstbarkeiten. Die Vorhabenträgerin hat den erforderlichen Grunderwerb im Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbplänen dargestellt. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung ist das, unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende, Eigentum in hervorgehobener Weise zu betrachten.

Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt einen Eingriff für die betroffenen Eigentümer dar, doch genießt das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, keinen absoluten Schutz. Belange der betroffenen Eigentümer können daher bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Wie bereits in der Planrechtfertigung dargelegt, kommt dem Vorhaben eine bedeutsame Verkehrsfunktion zu. Auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach dem festgestellten Plan vorgesehenen Umfang kann nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die Vorhabenträgerin alle im Rahmen der substanziellen Planungsziele in Betracht kommenden Möglichkeiten ausgeschöpft hat, die einzelnen Grundstücksbetroffenen vor einer Flächeninanspruchnahme und sonstigen Nachteilen zu verschonen und insgesamt die Inanspruchnahme privaten Grundstückseigentums so gering wie möglich zu halten. Die planerischen Ziele ließen sich bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht

realisieren. Das überragende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegt das Interesse der privaten Grundstücksbetroffenen an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums und deren Interesse, dass Beeinträchtigungen ihrer Grundstücke unterbleiben. Die Interessen der privaten Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens im planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

Jede, auch zeitweilige, 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.

#### **B.4.14 Klimaschutz**

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es gemäß § 1, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 3 KSG werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Im Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von Kohlendioxid und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr war 2018 in Deutschland mit einem Anteil von rund 21,5 Prozent am Gesamt-Kohlendioxidausstoß beteiligt (vgl. Bundesverkehrsministerium, Verkehr in Zahlen 2020/2021, Seite 311). Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen mit 140,6

Millionen Tonnen Kohlendioxid aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, Punkt 2.3). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent (3,2 Millionen Tonnen Kohlendioxid).

Die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Die positiven Wirkungen des Gesamtvorhabens auf die Treibhausgasemissionen sowie die Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene sind zudem im Zuge der Erstellung des Bedarfsplans 2030 ermittelt und insoweit im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellt. Dort ist das Vorhaben unter der Projektnummer 2-028-V01 bereits klimaseitig bilanziert worden. Unter Punkt 1.8 (Modul B) geht der Gesetzgeber bereits von einem Gesamtklimanutzen durch Elektrifizierung aus. Der Umbau des Bahnhofes Schleife ist davon eine wesentliche Voraussetzung.

Das Vorhaben steht damit im Einklang mit dem Zweck des KSG und den zu seiner Erfüllung festgelegten Maßnahmen im Klimaschutzprogramm.

## **B.5 Entscheidung zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Soweit die Träger öffentlicher Belange nicht erklärt haben, weder Bedenken, Hinweise oder Empfehlungen (B 1.3.1) abzugeben, muss das Eisenbahn-Bundesamt jede Stellungnahme berücksichtigen und gegebenenfalls darüber entscheiden.

### **B.5.1 Landkreis Görlitz, Stellungnahme vom 4.12.2023**

#### **B.5.1.1 Forderungen zum Naturschutz**

In der Stellungnahme wird angegeben:

- a) die Maßnahmen 006\_VA und 008\_VA enthielten unzureichende Festlegungen zum Vorkommen der Schlingnatter. Es seien in den Unterlagen 12.2 und 13.4 Änderungen vorzunehmen.
- b) Das Ersatzhabitat an der Hoyerswerdaer Straße (Gemarkung Schleife Flur 10, Flurstück 7) sei infolge Vermüllung ungeeignet zur Herstellung eines Ersatzhabitates für Zauneidechsen einzuschätzen. Als Ausgleich solle die Fläche am BÜ Jahnstraße auf ihr Erweiterungspotential geprüft werden.

- c) Es seien Maßnahmen zur Umsetzung des Tötungsverbotes zu treffen. Diese sei gegenüber dem Landkreis Görlitz zu begründen. Ausnahmen seien dort zu beantragen.
- d) In der Bilanzierungstabelle seien nicht in ausreichendem Umfang Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, was ein Kompensationsdefizit in der Gesamtschau beinhalte.
- e) Im Bestands- und Konfliktplan sei die Darstellung der Biootypen östlichen Baustelleneinrichtungsfläche zu korrigieren. Die Maßnahme „011\_VA Bauzeitenregelung für Gehölzentfernung“ sei auf jene Fläche und jene im Bereich des „Flurstückes 91/1 Schleife Flur 8“ zu erweitern.

**Entscheidung zu a):**

Einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu bedarf es nicht.

**Begründung:**

In den Maßnahmenbereichen herrschen vornehmlich ruderalisierte Biootypen in Siedlungsnähe vor. Es ist daher davon auszugehen, dass andere Reptilienarten, mit gleichen Habitatansprüchen wie die nachgewiesene und besonders berücksichtigte Zauneidechse, potentiell vorkommen können. Die Vorhabenträgerin hat umfassend dargelegt, dass in der Praxis Schlingnattern und andere besonders geschützte Arten mit abgefangen werden. Es ist gerade die Aufgabe der umweltfachlichen Bauüberwachung und der umweltfachlichen Baubegleitung, erforderliche Artenkenntnis bereitzustellen. Gegenüber der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin auch zugesagt, dies mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Maßnahme 006\_VA beinhaltet das Bergen aller Reptilien im Baufeld. Darunter auch die Schlingnattern. Auch hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass eine Umsetzung in besiedelte Gebiete nötig ist, da Schlingnattern sich maßgeblich von Reptilien wie der Zauneidechse ernähren. Der Feststellung, dass sich Artenblatt und herpetologisches Gutachten widersprechen, kann seitens des Eisenbahn-Bundesamtes nicht gefolgt werden. Beide Unterlagen sprechen von potenziellen Vorkommen, ohne einzelne Nachweise zu erbringen.

**Entscheidung zu b):**

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, eine Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde herbeizuführen. Einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu bedarf es nicht.

**Begründung:**

Aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes kann eine Vermüllung dahinstehen, da die Vorhabenträgerin eine Beräumung und Nutzbarmachung der Fläche zugesagt hat. Es ist richtig, dass die Ausweichflächen recht klein dimensioniert sind. Die Vorhabenträgerin hat dazu gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt dargelegt, dass diese jedenfalls ausreichend dimensioniert sind. So soll ein Großteil der ggf. abgefangenen Tiere aus dem Baufeld in nicht beeinträchtigte Randbereiche außerhalb des Reptilienschutzzaunes umgesetzt und nicht in die Ausweichflächen verbracht werden. Diese sind für Tiere aus Bereichen vorgesehen, die keine für Reptilien geeignete Randbereiche aufweisen. Ein Großteil der temporär genutzten Flächen steht den Tieren nach Bauabschluss zur Wiederbesiedlung zur Verfügung, sodass der tatsächliche Verlust von Lebensräumen wesentlich niedriger ist. In einer Gesamtschau erfüllt die Fläche ihren Zweck. Weitere Flächen zu suchen, die Eigentumsverhältnisse zu klären, die angestrebten Maßnahmen zu sichern, würde darüberhinaus Monate oder Jahre dauern, was das Planfeststellungsverfahren um jene Zeit verzögern würde.

**Entscheidung zu c):**

Die Forderung wird abgelehnt.

**Begründung:**

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Da der Landkreis Görlitz nicht die planfeststellende Behörde ist, ist gegenüber diesem weder die Darlegung und Begründung der Erfüllung öffentlich-rechtlicher Vorschriften noch der Antrag auf Ausnahme statthaft.

**Entscheidung zu d):**

Die Forderung wird abgelehnt.

**Begründung:**

Das Eisenbahn-Bundesamt kann die Rechnung des Landkreises Görlitz nicht nachvollziehen. Der Rechenweg ist nicht nachvollziehbar dargelegt. Die Aufsummierung des Kompensationsbedarfs der Bilanzierungstabelle entspricht 23.081 Wertpunkten. Davon 4.844 auf Gehölze, 14.685 auf Ruderalflächen und 4.300 auf die magere Frischwiese. Die Verrechnung von sonstigen, geringwertigen Biotopen ergibt eine Wertsteigerung von 748 Wertpunkten. Die Verluste der Gehölze und der Ruderalflächen werden über die Ersatzmaßnahmen 018\_E und 019\_E im kompensiert. Der temporäre Verlust der mageren Frischwiese wird über die Wiederherstellungsmaßnahme 015\_A hinreichend kompensiert.

**Entscheidung zu e):**

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, eine Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde herbeizuführen. Einer Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes dazu bedarf es nicht.

**Begründung:**

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt die Richtigkeit der Forderungen angegeben und die Abstimmung zugesagt. Dies erscheint aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes nur interessengerecht. Es geht in der Sache um Abstimmungen im Detail welche erheblichen Einfluss auf die Qualität der Umweltmaßnahmen haben können, welche aber nicht in die Abwägung insgesamt einfließen müssen.

### **B.5.1.2 Hinweise zum Naturschutz**

Darüber hinaus seien für Unklarheiten aus ökologischer Baubegleitung zusätzliche Informations- und Abstimmungspflichten vorzusehen. In der Unterlagen sollten Ausgleichs-, Ersatz- und Wiederherstellungsmaßnahmen getrennt ausgewiesen werden.

#### **Entscheidung:**

Es bedarf weder weiterer Entscheidung noch Berücksichtigung. Eine Abstimmung wurde der Vorhabenträgerin bereits aufgegeben. Die Organisation ist im Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes zu den Antragsunterlagen (Musterordner) vorgegeben und wurde durch die Vorhabenträgerin eingehalten.

### **B.5.1.3 Hinweise zum Wasserschutz**

Der Vorhabensstandort sei durch glazifluviale Sande der saalekaltzeitlichen Unteren Talsandfolge (gfQSW) gekennzeichnet, die den oberen Grundwasserleiter bilden. Abweichend von den Angaben fänden sich lokal schluffige Einschaltungen mit geringeren Grundwasserversickerungswerten (kf).

Der Grundwasserflurabstand sei gegenwärtig durch Wasserhaltung des Tagebaues Nochten bergbaubeeinflusst. Die nachbergbaulichen Grundwasserstände sollten nach Beendigung des Grundwasserwiederanstieges bei 2 bis 3 m unter GOK liegen. Die Mächtigkeit des Sickerraumes unter der Anlage solle 1 m bei Grundwasserhöchststand nicht unterschreiten. Die der Niederschlagsentwässerung dienenden Anlagen seien gemäß dem ATV – DVWG – Regelwerk A 138 zu planen, zu errichten, zu betreiben und zu warten. Betrieb und Wartung seien so vorzunehmen, dass die Anlagenteile, die einer regelmäßigen Wartung bedürfen, jederzeit zugänglich sind, eine Gefährdung der Umwelt und insbesondere der stofflichen Beschaffenheit des Grundwassers nicht zu besorgen sei sowie die Versickerungsanlage in ihrem Bestand und in ihrer bestimmungsgemäßen Funktion stets betriebsfähig wäre. Im Zuge der Bauarbeiten seien alle Vorkehrungen zu treffen, um Verunreinigungen des Bodens und des Grundwassers zu verhindern. Insbesondere sei dafür zu sorgen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen.

#### **Entscheidung:**

Es bedarf keiner Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes. Es wird sinngemäß gefordert, die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten. Davon kann das Eisenbahn-Bundesamt bei Umsetzung des Plans ausgehen.

#### **B.5.1.4 Hinweise zum Bodenschutz**

Der Standort sei als Altlastverdachtsfläche SALKA 84 200 770 („Bahnhof Schleife“) mit dem Handlungsbedarf „Belassen“ ausgewiesen. Es handele sich um das „Weichenschmierstofflager“ und um das „Stellwerk mit Weichenschmierstofflager“. Insofern seien beim Bau der Versickerungsanlagen standortkonkret mögliche organoleptische Auffälligkeiten im Boden zu beachten. Die im Zusammenhang mit der Baumaßnahme entstehenden, nicht vermeidbaren Abfälle seien gemäß § 7 Abs. 2 – 4 KrWG ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Nicht wieder verwertbare Abfälle seien gemäß §§ 15 und 28 KrWG gemeinwohlverträglich zu beseitigen. Auch seien alle bei der Baumaßnahme anfallenden Abfälle nach Abfallarten getrennt zu gewinnen und entsprechend der Ergebnisse der Deklarationsanalysen in zulässigen Anlagen zu entsorgen. Die Untersuchungen zur Festlegung der Entsorgungswege seien baubegleitend durchzuführen. Alle schadstoffseitigen Untersuchungsergebnisse seien durch Laborprüfberichte (einschl. Probenahmeprotokolle) zu dokumentieren.

**Entscheidung:** Durch die Planfeststellungsbehörde wurde die Zusage der Vorhabenträgerin (A.5.1.1.2) für verbindlich erklärt. Einer weiteren Entscheidung bedarf es nicht, da im Wesentlichen auf die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften hingewiesen wurde.

#### **B.5.1.5 Straßenverkehr**

Bevor der zusätzliche Gehweg zwischen dem Bahnübergang km 148,7 und dem Hausbahnsteig neu gebaut werde, sei im Voraus zu prüfen, ob die Wegweiser an der Bahnhofstraße möglicherweise versetzt werden müssen. Auch sei zu prüfen, ob die Ausweisung als Gehweg mit dem VZ 239 (Gehweg) erforderlich ist. Die Verkehrsbehörde sei vor Fertigstellung des Gehwegs zu informieren, um hierüber eine Entscheidung zu treffen. Vor Herstellung und Einrichtung der Baustellenzufahrten, Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, welche das klassifizierte Straßennetz betreffen, sei gemäß § 45 Abs. 6 StVO bei der unteren Straßenverkehrsbehörde eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung einzuholen. Baumaßnahmen im klassifizierten Straßennetz seien unter halbseitiger Sperrung durchzuführen. Die untere Straßenverkehrsbehörde sei in die weitere Planung mit einzubeziehen. Es gelte das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, das Grundgesetz, das Behindertengleichstellungsgesetz und das Sächsische Inklusionsgesetz. Die gesetzlichen Vorgaben und Planungsgrundlagen zum barrierefreien Planen und



Bauen von öffentlichen Verkehrs- und Freiraum (Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze) seien in der Sächsischen Bauordnung (SächsBO), der Verwaltungsvorschrift zur SächsBO, dem Straßengesetz für den Freistaat Sachsen sowie in den jeweils eingeführten Normen und Richtlinien verankert und entsprechend zu berücksichtigen. Es gälten die DIN 18040-3: 2014-12 und DIN 18040-3: 2023-1. Weiterhin seien unter anderem die DIN 32984 und die DIN 32975 zu beachten. Gültigkeit besäßen außerdem die Arbeitsstättenrichtlinie und die jeweils anzuwendenden Regelungen für Personenbahnhöfe und Bahnstationen der DB Station & Service AG. Die barrierefreie Gestaltung im Verkehrs- und Freiraum richte sich nach DIN 18040-3.

**Entscheidung:**

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, entsprechende Abstimmungen mit der Verkehrsbehörde zu treffen. Bezüglich der weiteren Hinweise ist keine Entscheidung erforderlich.

**Begründung:**

Es ist nicht absehbar, ob der Gehweg mittels Verkehrszeichen ausgewiesen werden soll. Dies ist vor Ort in Detailabstimmungen zu klären. Die weiteren Hinweise richten sich auf geltende Regelungen und Normen, die nicht extra in den Beschluss aufgenommen werden müssen. Die Planfeststellungsbehörde kann von der Befolgung strafbewehrter Normen ausgehen.

## **B.5.2 Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung**

Im Bereich der Baumaßnahme befände sich der Höhenfestpunkt (HP) 4453 9 03100. Der Festpunkt sei grundsätzlich zu erhalten. Rechtsgrundlage für diese Verfügung seien die Festlegungen in § 6 Abs. 1 u. 2 des Gesetzes über das amtliche Vermessungswesen und das Liegenschaftskataster im Freistaat Sachsen (Sächsisches Vermessungs- und Katastergesetz – SächsVermKatG) vom 29. Januar 2008 (SächsGVBl. S. 138, 148).

**Entscheidung:**

Die Zusage wurde für verbindlich erklärt. Bezüglich der weiteren Hinweise ist keine Entscheidung erforderlich.

### **Begründung:**

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass mit der Verfügung die Erhaltung des Festpunktes gesichert ist.

### **B.6 Gesamtabwägung**

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Insgesamt erscheinen die Einschränkungen, unter Beachtung der getroffenen Verfügungen, akzeptabel und beherrschbar. Die Arbeiten betreffen nur den Bahnhof selbst und haben keine größeren Raumeinwirkungen zur Folge. Das Betriebsprogramm der Bahn wird beibehalten. Höhere Auswirkungen sind damit langfristig ausgeschlossen. Die Einschränkungen sind daher als zweitweilig und auf die Bauphase beschränkt. Sie sind nicht geeignet, das überragende Interesse der Öffentlichkeit an dem Ausbau in Frage zu stellen.

### **B.7 Sofortige Vollziehung**

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

### **B.8 Entscheidung über Gebühr und Auslagen**

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

### **C. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Sächsischen Obergericht  
Ortenburg 9, 02625 Bautzen**

erhoben werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

**Sächsischen Obergericht  
Ortenburg 9, 02625 Bautzen**

gestellt und begründet werden.

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

**Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Dresden  
Dresden, den 13.09.2024  
Az. 521ppw/021-2021#019  
EVH-Nr. 3464382**