



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Dresden
August-Bebel-Str. 10
01219 Dresden

Az. 521ppw/022-2022#036
Datum: 19.12.2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof

**Planfeststellungsabschnitt km 0,400 bis km 2,145 Eisenbahnstrecke
6246:**

Abzw Dresden-Pieschen, W3-Dresden-Neustadt, W707“

in der Gemeinde Dresden

Bahn-km 0,400 bis 2,145

der Strecke 6246 Dre-Pieschen - Dre-Neustadt

**Vorhabenträgerin:
DB InfraGO AG
(vormals DB Netz AG)
Ammonstraße 8
01069 Dresden**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	10
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	10
A.3.2	Konzentrationswirkung	11
A.4	Nebenbestimmungen	11
A.4.1	Vorbehalte	11
A.4.2	Auflagen zur Ausführungsplanung und zum Bauablauf	12
A.4.3	Auflagen zum Wasserschutz	20
A.4.4	Naturschutz und Landschaftspflege	22
A.4.5	Artenschutz	24
A.4.6	Immissionsschutz	25
A.4.7	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	31
A.4.8	Denkmalschutz	31
A.4.9	Brand- und Katastrophenschutz	33
A.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	34
A.4.11	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	38
A.4.12	Unterrichtungspflichten	39
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	42
A.5.1	Zurückweisung von Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	42
A.5.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen	42
A.5.3	Einwendungen der Betroffenen	118
A.6	Sofortige Vollziehung	127
A.7	Gebühr und Auslagen	127
B.	Begründung	128
B.1	Sachverhalt	128
B.1.1	Verfahrensbeteiligte und Rechtsnachfolge	128
B.1.2	Gegenstand des Vorhabens	128
B.1.3	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	128
B.1.4	Anhörungsverfahren	129
B.1.5	Planänderungen im Verfahren	133
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	137
B.2.1	Rechtsgrundlage	137
B.2.2	Zuständigkeit	137
B.3	Umweltverträglichkeit	137
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	137

B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	138
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	143
B.4.1	Planrechtfertigung	143
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	143
B.4.3	Variantenentscheidung	144
B.4.4	Wasserhaushalt	145
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	153
B.4.6	Artenschutz	160
B.4.7	Immissionsschutz	163
B.4.8	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	174
B.4.9	Denkmalschutz	176
B.4.10	Brand- und Katastrophenschutz	178
B.4.11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	179
B.4.12	Kampfmittel	179
B.4.13	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	179
B.4.14	Klimaschutz	180
B.4.15	Kapazitive Belange	181
B.5	Gesamtabwägung	181
B.6	Sofortige Vollziehung	182
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	182
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	184

Auf Antrag der DB InfraGO AG, Region 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 „Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof
Planfeststellungsabschnitt km 0,400 bis km 2,145 Eisenbahnstrecke 6246:

Abzw Dresden-Pieschen, W3-Dresden-Neustadt, W707“ in der Gemeinde Dresden,
Bahn-km 0,400 bis 2,145 der Strecke 6246 Dre-Pieschen - Dre-Neustadt, wird mit
den unter Punkt A.2 genannten Planunterlagen und den in diesem Beschluss unter
Punkt A.3 und A.4 getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und
Vorbehalten festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Änderung der Eisenbahnüberführung
- Vollständiger Rückbau und Wiedererrichtung benötigter Gleisanlagen
- Anpassung des Bahnkörpers durch Dammverbreiterungen
- Vollständiger Rückbau und Neubau benötigter Stellwerke
- Ersatzloser Rückbau baulicher Objekte
- Rückbau und Neubau benötigter Stützwände
- Errichtung einer Lärmschutzwand
- Neubau von Rettungstreppen
- Rückbau und Erneuerung von Entwässerungsanlagen
- Herstellung von BE-Flächen
- Sicherung, Umverlegung, Rückbau, Änderung und Neubau von Leitungen

Zur näheren Erläuterung wird auf die Darstellung 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. Der Umfang des Bauvorhabens wird unter Punkt B.1.1 dargestellt und ersetzt im Zweifel den Erläuterungsbericht und die anderen Planunterlagen der Vorhabenträgerin.

Soweit in den Planunterlagen konkrete Termine für die geplante Baudurchführung der Maßnahmen angegeben werden, unterliegen diese grundsätzlich nicht der Planfeststellung.

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	<i>Erläuterungsbericht Planungsstand 30.09.2025, 70 Seiten</i>	<i>festgestellt</i>
2	<i>Übersichtskarten- und Pläne, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:100.000</i>	<i>nur zur Information</i>
3	<i>Lagepläne, Planungsstand 30.09.2025</i>	<i>festgestellt</i>
3.1	<i>Lageplan, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:500</i>	
3.2	<i>Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500</i>	
3.3	<i>Lageplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:500</i>	
3.4	<i>Lageplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:500</i>	
4	<i>Bauwerksverzeichnis Planungsstand 01.03.2024, 27 Blätter</i>	<i>festgestellt</i>
5	Grunderwerbspläne	<i>festgestellt</i>
5.1	<i>Grunderwerbsplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500</i>	
5.2	<i>Grunderwerbsplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500</i>	
5.3	<i>Grunderwerbsplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500</i>	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.4	Grunderwerbsplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
6	Grunderwerbsverzeichnis, Planungsstand 01.03.2024, 7 Blätter	
7	Bauwerkspläne	<i>festgestellt</i>
7.1.1	Bauwerksplan, Planungsstand 15.03.2024, Maßstab 1:100	
7.1.2	Bauwerksplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:100	
7.2.1	Bauwerksplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:100	
7.2.2	Bauwerksplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:100	
7.3.1	Bauwerksplan, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:100, 1:200	
7.3.2	Bauwerksplan, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:100, 1:200	
7.3.3	Bauwerksplan, Planungsstand 15.03.2024, Maßstab 1:100, 1:200	
7.4.1	Bauwerksplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:100, 1:200	
7.5.1	Bauwerksplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:50	
8	Höhenpläne	<i>festgestellt</i>
8.1	Höhenplan, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:1000, 1:100	
8.2	Höhenplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:1000, 1:100	
8.3	Höhenplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:50, 1:500	
9	Querschnitte	<i>festgestellt</i>
9.1	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.2	Querschnitt, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:100	
9.3	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.4	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.5	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.6	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.7	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.8	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
9.9	Querschnitt, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:100	
10	Baustelleneinrichtungs- und Erschließungspläne	<i>festgestellt</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.1	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
10.2	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
10.3	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
10.4	Lageplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:500	
11	Kabel- und Leitungspläne	<i>festgestellt</i>
11.1	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
11.2	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
11.3	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	
11.4	Lageplan, Planungsstand 28.10.2022, Maßstab 1:500	
12	Spurplanskizzen	<i>nur zur Information</i>
12.1	Spurplanskizze IST-Zustand, Planungsstand 12.05.2023	
12.2	Spurplanskizze SOLL-Zustand, Planungsstand 28.10.2023	
13	Trassierungslagepläne	<i>nur zur Information</i>
13.1	Trassierungsentwurf, Planungsstand 30.09.2025, Maßstab 1:500	
13.2	Trassierungsentwurf, Planungsstand 27.06.2022, Maßstab 1:500	
13.3	Trassierungsentwurf, Planungsstand 27.06.2022, Maßstab 1:500	
13.4	Trassierungsentwurf, Planungsstand 27.06.2022, Maßstab 1:500	
14	Schall- und Erschütterungen	<i>nur zur Information</i>
14.1	Untersuchung betriebsbedingten Schallimmissionen, Planungsstand 04.07.2023,	
14.2	Untersuchungen baubedingten Schallimmissionen, Planungsstand 04.07.2023	
14.2.1.1.a	Schalltechnische Stellungnahme Gymnasium Dresden-Pieschen, Planungsstand 01.03.2024	
14.3	Untersuchungen betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen, Planungsstand 28.10.2022	
14.4	Untersuchung baubedingten Erschütterungsimmissionen, Planungsstand 04.07.2023,	
14.5	Schall- und Erschütterungstechnische Stellungnahme zur Trassierungsänderung, Planungsstand 30.09.2025	
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
15.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planungsstand 29.10.2024, 99 Seiten	<i>nur zur Information</i>

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.2	Maßnahmenblätter, Planungsstand 29.10.2024, 69 Seiten	<i>festgestellt</i>
15.3	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
15.4	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
15.5	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
15.6	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
15.7	Bestands- und Konfliktplan, Planungsstand 29.10.2024, Maßstab 1:500	<i>nur zur Information</i>
15.8	Maßnahmenplan, Planungsstand 29.10.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
15.9	Maßnahmenplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
15.10	Maßnahmenplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
15.11	Faunistische Untersuchung, Planungsstand 12.05.2023, 39 Seiten	<i>nur zur Information</i>
15.12	Zauneidechsenmonitoring, Planungsstand 01.03.2024, 28 Seiten	<i>nur zur Information</i>
15.13	Untersuchung Habitatbäume, Planungsstand 01.03.2024, 15 Seiten	<i>nur zur Information</i>
16	Bodenverwertungskonzept, Planungsstand 28.10.2022, 37 Seiten	<i>nur zur Information</i>
17	Brand- und Katastrophenschutz	
17.1.1	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
17.1.2	Lageplan, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
17.1.3	Lageplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
17.1.4	Lageplan, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
17.2	Brandschutzkonzept ESTW-A Modulgebäude, Planungsstand 12.05.2023, 37 Seiten	<i>nur zur Information</i>
18	Denkmalschutz	<i>nur zur Information</i>
18.1	Denkmalkarte Sachsen, Stand 21.07.2021	
18.2	Denkmalkarte Sachsen B2_Erfurter, Stand 21.07.2021	
18.3	Denkmalkarte Sachsen W1_Harkortstraße, Stand 21.07.2021	
18.4	Denkmaldokument Erfurter Straße, Stand 21.07.2021	
18.5	Denkmaldokument Liststraße, Stand 21.07.2021	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
19	Elektromagnetische Felder	<i>nur zur Information</i>
19.1	Dokumentation der Maßnahmen zur Feldminimierung bei Oberleitungsanlagen nach 26. BImSchV VwV, Abs. 3.2.3, 9 Seiten	
19.2	Lageplan, Planungsstand 27.06.2022, Maßstab 1:1000	
19.3	Lageplan, Planungsstand 27.06.2022, Maßstab 1:1000	
20	Geotechnischer Bericht	<i>nur zur Information</i>
20.1	Geotechnischer Bericht, 46 Seiten	
20.2	Ergänzung zum Geotechnischen Bericht, 59 Seiten	
20.3	Anpassung Tragschichtaufbau, 5 Seiten	
20.4	Geotechnischer Bericht, 77 Seiten	
20.5	Geotechnischer Bericht, 76 Seiten	
20.6	Stellungnahme, 16 Seiten	
21	Hydrologische Berechnungen	
21.1.1	Lageplan Entwässerung, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
21.1.2	Lageplan Entwässerung, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
21.1.3	Lageplan Entwässerung, Planungsstand 01.03.2024, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
21.1.4	Lageplan Entwässerung, Planungsstand 12.05.2023, Maßstab 1:500	<i>festgestellt</i>
21.2.1	Hydraulische Berechnung Einleitmengen	<i>nur zur Information</i>
21.2.2	Hydraulische Berechnung Rohrigole	<i>nur zur Information</i>
21.2.3	Hydraulische Berechnung Sickermulde	<i>nur zur Information</i>
22	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Planungsstand 29.10.2024, 131 Seiten	<i>nur zur Information</i>
23	UVP-Bericht, 04.07.2023, 108 Seiten	<i>nur zur Information</i>
24	CSM	<i>nur zur Information</i>
24.1	Risikobewertung Längsneigung, Planungsstand 30.09.2025, 26 Seiten	
24.2	Sicherheitsbewertungsbericht, Planungsstand 30.09.2025, 33 Seiten	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
25	BMV	<i>nur zur Information</i>
25.1	Antrag auf Ausnahmegenehmigung, Stand 30.09.2025	
25.2	Ausnahmegenehmigung, Stand 30.09.2025	

* Nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind farblich gemäß Legende kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der DB InfraGO AG, Region Südost, Ammonstraße 8, 01069 Dresden wird die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt.

1. Zweck, Art und Maß der Benutzung

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser aus dem Gleis- und Straßenbereich km 1,240 bis 1,360 sowie dem Gleis- und Böschungsbereich km 0,634 bis 0,779 auf der Strecke 6246 im Güterbahnhof Dresden Neustadt im Bundesland Sachsen, Gemeinde Dresden Stadt, Gemarkung Neustadt, Flurstück-Nr. 1225/16 sowie Gemarkung Pieschen, Flurstück-Nr. 427/7 über eine Rohrrigole und eine Versickerungsmulde in den Untergrund.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, aus dem im Lageplan Stand 01.03.2024, Maßstab 1:500, dargestellten Einzugsgebiet Niederschlagswasser wie folgt einzuleiten:

Entwässerungsflächen:

Lfd. Nr.	aus	Nr. der Fläche aus dem Lageplan	von der abflusswirksamen Fläche A_u [m ²]	in den
1	Gleis- und Straßenbereich km 1,240 bis 1,360 (A_E : 1.686 m ²)	Einzugsgebiet Rohrrigole	697	Untergrund

2	Gleis- und Böschungsbereich km 0,634 bis 0,779 (AE: 1.774 m ²)	Einzugsgebiet Sickermulde	436	Untergrund
---	--	------------------------------	-----	------------

Einleitstellen und Einleitmenge:

Bauwerks- nummer auf dem Lageplan	Gehört zu lfd. Nr.	Versick- errate [l/s]	Flurstück	Gemar- kung	Einleitstelle (Koordinaten nach UTM 33N/ETRS89)	
					Rechtswert	Hochwert
75 (Rohrrigole)	1	0,6	1225/16 (DB)	Neustadt	411167.2741	5658860.9106
74 (Versickerungs- mulde)	2	0,4	427/7 (DB)	Pieschen	410903.399	5659271.9646

2. Widerrufsvorbehalt

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG).

3. Befristung

Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend ab dem Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planrechtsentscheidung.

A.3.2 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 Satz 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

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

1. Soweit Bestandteile des Vorhabens keine Betriebsanlagen der Eisenbahn betreffen oder Anlagen bzw. Belange Dritter berühren, sind die Ausführungsunterlagen mit den entsprechenden Fachbehörden, weiteren Trägern öffentlicher Belange bzw. Dritten abzustimmen. Dies gilt auch hinsichtlich der Abstimmungspflichten, die in den Nebenbestimmungen vorgesehen sind, und für die Ausführungsunterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan. Kommt keine Lösung zustande, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Vorhabenträgerin eine abschließende Entscheidung vor.
2. 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 (Erlaubnisschein für Erdarbeiten) zu treffen und dafür Sorge zu tragen, dass die Kabel und Leitungen nicht beschädigt werden. Die bereits übergebenen Lage- und Bestandspläne der Medienträger und deren technische Merkblätter sind in der Ausführungsplanung und der Baudurchführung zu beachten.
3. Die Vorhabenträgerin bezieht das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft (ASA) in die weitere Planung ein, insbesondere zur Koordinierung von Pflegeumfang und Zugewegbarkeit zu Verwaltungs- und Pflegeobjekten des ASA.
4. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen der öffentlichen Grünanlage „Park an der Gehestraße“ (Flurstück 1298/9, Gemarkung Neustadt) ist vor Baubeginn beim ASA zu beantragen, nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Ursprungszustand wiederherzustellen; angrenzende Verwaltungsflächen des ASA sind dauerhaft zu schützen.
5. Die Sperrung der Harkortstraße im Rahmen des Abrisses und Wiederaufbaus der Eisenbahnüberführung Harkortstraße im Bauzustand 2, ist im Vorfeld frühzeitig mit der DVB AG abzustimmen.
6. Anwohner bzw. Anlieger im Umfeld, insbesondere des Moritzburger Platzes 7 bis 23, sind frühzeitig über die eingeschränkte Erreichbarkeit der Grundstücke sowie den vorübergehenden Wegfall von Parkplätzen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu informieren.
7. Mindestens zwei Gestaltungsvarianten für die neue Eisenbahnüberführung Harkortstraße/Bürgerstraße sind zu erarbeiten, die sich in Materialität, Farbgebung

und architektonischer Gliederung unterscheiden; mindestens eine Variante hat Naturmaterialien (z.B. Sandstein) in den Eingangsbereich vorzusehen; die Varianten sind der Landeshauptstadt Dresden im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.

8. Alle für den Neubau der Eisenbahnüberführungen technisch erforderlichen Rückbauarbeiten (einschließlich der vorhandenen Mittelstützfundamente) sind durch die Vorhabenträgerin auszuführen; es dürfen keine baulichen Hindernisse verbleiben, die Bestand oder Funktion der Straßen beeinträchtigen.

9. Die Straßen- und Gehwegflächen im Bereich der EÜ Harkortstraße und EÜ Erfurter Straße sind nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend dem vorhandenen Ausbauzustand wiederherzustellen.

10. Die Herstellung der aufzubrechenden Straßenverkehrsflächen sowie der öffentlichen Beleuchtung im Bereich beider EÜ ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.

11. Es ist eine geotechnische Bauüberwachung durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchzuführen.

Diese hat insbesondere:

- die Übereinstimmung der tatsächlichen Baugrundverhältnisse mit den geotechnischen Berichten zu prüfen,
- Abweichungen zu dokumentieren,
- die Einhaltung der Baugrund- und Gründungsparameter sicherzustellen,
- am Ende einen Abschlussbericht zu fertigen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

12. Der Gesamt- und Sperrphasen-Bauzeitenplan für die Bauausführung der Eisenbahnüberführung Harkortstraße sowie der Eisenbahnüberführung Erfurter Straße einschließlich der bauzeitlichen Verkehrsführung im öffentlichen Straßenraum ist der DVB spätestens 16 Wochen vor Beginn der ersten Sperrung vorzulegen und alle 8 Wochen fortzuschreiben.

13. Parallelvollsperrungen der EÜ Harkortstraße und der EÜ Erfurter Straße sind ausgeschlossen; die Bauausführung ist so zu organisieren, dass Sperrungen nur abschnittsweise und zeitlich versetzt erfolgen

Sperrungen oder sonstige betriebsrelevante Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs der DVB die im Zusammenhang mit der Bauausführung der Eisenbahnüberführungen Harkortstraße und Erfurter Straße oder deren bauzeitlicher Verkehrsführung erforderlich werden sind gemäß den Anforderungen der DVB-Stellungnahme im Abschnitt „verkehrliche Bewertung“ mindestens 10 Wochen vor dem geplanten Beginn schriftlich bei der DVB zu beantragen und mit dieser abzustimmen. ; Haltestellenverlegungen sind mindestens 10 Tage vorher anzukündigen.

Ein Betriebskonzept (Ersatzverkehre, Umleitungen, Taktanpassungen) ist 6 Wochen vor Sperrbeginn mit der DVB abzustimmen.

Sperrungen sind soweit möglich in verkehrsarmen Zeiten (Wochenenden, Abendstunden) durchzuführen.

Die Bauausführung ist frühzeitig mit der DVB abzustimmen.

14. Verkehrsrechtliche Anordnungen, bauzeitliche Verkehrsführungen sowie die Einrichtung baubedingter Lichtsignalanlagen im Zusammenhang mit den Bauausführungen der Eisenbahnüberführungen Harkortstraße und Erfurter Straße dürfen nur nach Abstimmung eingerichtet werden; Signalzeitenpläne sind vor Inbetriebnahme mit DVB Operativplanung und Verkehrstechnik abzustimmen.

15. Die geometrische und statische Ausbildung der EÜ Harkortstraße muss so erfolgen, dass eine spätere Gleisaufweitung auf 3,00 m Gleismittenabstand bzw. 6,65 m Verkehrsraumbreite bauwerksseitig nicht ausgeschlossen wird. Nachweis ist in der Ausführungsplanung vorzulegen.

16. Querungen von Straßenbahntrassen sind in geschlossener Bauweise und mindestens 2,00 m unter Schienenoberkante zu errichten.

17. Aufgrabungen in Gleisnähe sind so auszuführen, dass die Standsicherheit der Gleise jederzeit gewährleistet ist; erforderlichenfalls ist Verbau vorzusehen (Druckzonen 45°/60°).

18. Alle mit der DVB abgestimmten Befestigungen von Fahrleitungsanlagen, Brückenschutzvorrichtungen und Fahrdralthaltern im Zusammenhang mit der Bauausführung der Eisenbahnüberführungen Harkortstraße und Erfurter Straße oder deren bauzeitlicher Verkehrsführung sind verbindlich umzusetzen.

19. Rückverankerungen von Masten im Zusammenhang mit der Bauausführung der Eisenbahnüberführungen Harkortstraße und Erfurter Straße oder deren bauzeitlicher Verkehrsführung sind vor Baubeginn mit der DVB abzustimmen und nachzuweisen.

20. Die Vorhabenträgerin hat das Ausbaukonzept so auf die vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH abzustimmen, dass eine Veränderung oder Verlegung der Telekom-Anlagen nach Möglichkeit nicht erforderlich wird.

21. Bei der Bauausführung ist sicherzustellen, dass Beschädigungen der Telekommunikationslinien vermieden werden; die Vorgaben der „Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG“ sind verbindlich zu beachten.

22. Die im Planbereich vorhandenen Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH sind während der Bauausführung zu schützen und zu sichern.

23. Die Anlagen dürfen nicht überbaut und ihre vorhandenen Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.

24. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Vodafone-Anlagen erforderlich sein, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein entsprechender Auftrag an die Vodafone GmbH zu erteilen, damit Planung und Bauvorbereitung rechtzeitig erfolgen können.

25. Sollte sich der Geltungsbereich des Vorhabens erweitern oder verlagern oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, ist eine erneute Anfrage bei der GDMcom durchzuführen.

26. Sofern Baumaßnahmen im Zuge des Vorhabens vorgesehen sind, hat der Bauausführende mindestens sechs Wochen vor Baubeginn eine erneute Leitungsanfrage bei der GDMcom zu stellen.

27. Vor Beginn der Bauausführung ist ein abgestimmter koordinierter Leitungsplan, bestehend aus der Darstellung des IST- und PLAN-Zustands aller im Vorhabenbereich betroffenen leitungsgebundenen Infrastrukturen (insbesondere Trinkwasser-, Gas-, Fernwärme-, Strom-, Telekommunikations- sowie Straßenbahn- und Bahnstromleitungen), einschließlich eines korrigierten Bauwerksverzeichnisses zu erstellen. Der koordinierte Leitungsplan ist mit den jeweils betroffenen Leitungsträgern abzustimmen; Eigentümer und Betreiber der Leitungen sind zutreffend zu bezeichnen. Der Vorhabenträger hat dem Eisenbahn-Bundesamt vor

Beginn der jeweiligen Arbeiten auf Verlangen den Nachweis vorzulegen, dass der koordinierte Leitungsplan mit den betroffenen Medienträgern abgestimmt wurde.

28. Stillgelegte Leitungen (z. B. Trinkwasser DN 300 GG) dürfen nur nach Abstimmung mit dem Eigentümer und unter Einhaltung aller sicherheits- und umweltrechtlichen Vorgaben ausgebaut werden.

29. Alle im Baubereich befindlichen Hydranten und Schieber müssen jederzeit zugänglich und bedienbar bleiben.

30. Das Lagern von Schüttgütern, Baustoffen oder wassergefährdenden Stoffen im Schutzstreifen der Trinkwasserleitungen ist unzulässig (DVGW W 400-1).

31. Schutzstreifenbreiten gemäß DVGW W 400-1 sind einzuhalten:

DN bis 150 → 4 m

DN bis 400 → 6 m

DN bis 600 → 8 m

32. Der Trinkwasseranschluss Erfurter Straße 14 muss jederzeit betriebsfähig bleiben; eine Überbauung im Schutzstreifen (1,50 m) ist unzulässig.

33. Bei allen Arbeiten im Bereich der Gasdruckregelanlage am Moritzburger Platz ist ein Mindestschutzabstand von 2 m einzuhalten; zusätzlich ist eine Aufstellfläche von 2 × 5 m permanent freizuhalten.

34. Fahrverkehr von Baumaschinen unmittelbar neben der Gasdruckregelanlage ist auszuschließen.

35. Die Umverlegung einer Gasleitung DN 100 PE ist umzusetzen; eine Mitteldruckleitung DN 200 St bleibt bestehen, lediglich der Anschluss zur Erfurter Straße 14 wird umgelegt.

36. Für Umverlegungen in allen Sparten sind neue, dauerhaft nutzbare Trassen zu bestimmen und mit allen betroffenen Medienträgern abzustimmen; koordinierte Leitungspläne und Grabenschnitte sind vorzulegen.

Dies betrifft sämtliche im Zuge der Bauausführung erforderlichen Umverlegungen von Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation, insbesondere Trinkwasser-, Gas-, Fernwärme-, Strom- (Nieder-, Mittel- und Hochspannung), Informations- und Telekommunikationsleitungen sowie Anlagen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, soweit diese durch die Maßnahmen an den

Eisenbahnüberführungen Erfurter Straße und Harkortstraße oder deren unmittelbare Bau- und Anschlussbereiche berührt werden.

Die neuen Trassen sind so zu wählen, dass sie dauerhaft im öffentlichen Straßenraum oder in hierfür geeigneten Flächen verbleiben können, die Zugänglichkeit, Betriebssicherheit und Unterhaltung der Leitungen dauerhaft gewährleistet ist und weitere spätere Umverlegungen infolge des Vorhabens vermieden werden.

37. Alle notwendigen Schutzmaßnahmen der Stromleitungen (MS/NS) – insbesondere zu den Bauwerken 151, 165, 166 und 169 – sind in der Ausführungsplanung zu konkretisieren und umzusetzen.

38. Die 110-kV-Kabelanlagen sind in Planunterlagen und Bauwerksverzeichnis zu ergänzen und während der gesamten Bauzeit gegen Beschädigung zu sichern.

39. Das im Rampenbereich der Erfurter Straße befindliche Fernmeldekabel ist zu berücksichtigen und zu sichern.

40. Eingriffe in leitungsgebundene Infrastruktur dürfen erst erfolgen, nachdem die erforderlichen Leitungsauskunftsunterlagen bei den jeweils betroffenen Leitungsträgern eingeholt und die notwendigen Genehmigungen (insbesondere Schachtscheine, Aufgrabegenehmigungen sowie Zustimmungen zu Schutz- oder Umlegungsmaßnahmen) vorliegen.

Der Vorhabenträger hat dem Eisenbahn-Bundesamt vor Beginn der jeweiligen Arbeiten auf Verlangen den Nachweis vorzulegen, dass die entsprechenden Leitungsauskünfte eingeholt und die erforderlichen Genehmigungen der betroffenen Medienträger erteilt wurden.

41. Unvermeidbare Versorgungsunterbrechungen sind durch provisorische Maßnahmen zu überbrücken; die Funktionsfähigkeit aller Infrastrukturen ist stets aufrechtzuerhalten.

42. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind Bestandsunterlagen (As-Built, Höhenlagen, Schutzbauwerke) den Leitungsträgern zu übergeben; Abweichungen von der genehmigten Planung sind dem EBA mitzuteilen und ggf. eine Planänderung nach § 76 VwVfg zu beantragen.

43. Geplante Änderungen an Anlagen der Fernwirktechnik (Fernwirkanlage zur Steuerung der Oberleitungsschalter) sind in der Entwurfsplanung darzustellen und mit

der DB Energie GmbH abzustimmen; die gewerkeübergreifende Passfähigkeit ist nach den anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen.

44. Für Erdarbeiten im Verantwortungsbereich der DB Energie GmbH sind vor Ausführung Erlaubnisscheine für Erdarbeiten bei DB Energie GmbH einzuholen.

45. Bei Planung und Bau sind die anerkannten Regeln der Technik und die gültigen elektrotechnischen Vorschriften einzuhalten; die DB Energie GmbH ist in die weiteren Planungs- und Ausführungsaktivitäten aktiv einzubinden.

46. Während der gesamten Bauzeit ist ein mindestens 3 m breiter Fahrstreifen zwischen der Zufahrt des Flurstücks 1225/8 und der Großenhainer Straße freizuhalten, sodass der Gewerbebetrieb jederzeit erreichbar bleibt.

47. Vor Beginn der Bauarbeiten sowie nach Abschluss der Inanspruchnahme sind Beweissicherungsaufnahmen an allen betroffenen Gebäuden und Anlagen der Einwanderin 2 durchzuführen; die Dokumentation ist der Eigentümerin auf Wunsch zur Verfügung zu stellen.

48. Das Flurstück 1225/8 ist nach Abschluss der Bauarbeiten in einen ordnungsgemäßen, dem ursprünglichen Zustand entsprechenden Zustand zu versetzen.

49. Der Baustellenbereich ist gegenüber öffentlichen und privaten Verkehrsflächen einschließlich des Flurstücks 1225/8 dauerhaft einzufriedigen; Art und Lage der Einfriedung sind im Rahmen der Baustelleneinrichtungsplanung festzulegen.

50. Die Beantragung der Schachtscheine und der Ausgrabegenehmigung sind in der Ausschreibungsunterlage und der Bauausführung zu berücksichtigen.

51. 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.

52. Es ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit aller von dem Bauvorhaben berührten, gegenwärtig erreichbaren Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für den Anliegerverkehr gegeben ist. Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Anliegern frühzeitig, jedoch mindestens drei Tage vorher, zur Kenntnis zu geben. Zur Begrenzung möglicher Beeinträchtigungen

existierender Zufahrten zu gewerblich genutzten Flurstücken sollen mit den betroffenen Gewerbetreibenden vorab Festlegungen über deren Umfang getroffen werden.

53. 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 tauglichen Zustand zu übergeben.

54. Der zuständige Straßenbaulastträger und die zuständige Straßenverkehrsbehörde bei der bautechnischen Abnahme der Straßenüberführung durch die Vorhabenträgerin zu beteiligen. 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 welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben. 55. 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.

55. Die von der Vorhabenträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen werden für verbindlich erklärt. 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.4.2.1 Ausnahmegenehmigung gem. § 3 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Für das Vorhaben liegt eine Ausnahmegenehmigung des Bundesministeriums für Verkehr gemäß § 3 Abs. 1 EBO vom 03.09.2025, Az.: E 14/5163.1/1, vor. Diese

Ausnahme betrifft die Überschreitung der Gleisneigung von 2,5‰ gemäß § 7 Abs. 2 EBO.

A.4.3 Auflagen zum Wasserschutz

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß den Vorgaben der DB-Richtlinien (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) 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. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.
4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Grundwasser 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.
5. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des

Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.

7. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.

8. Dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.

9. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.

10. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.

11. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.

12. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (z.B. aus nicht begrünter Flächen) zu erwarten sind.

13. 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.

14. Die Versickerungsmulde ist mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.

15. Die Versickerungsmulde ist mit einem Freibord von mind. 10 cm auszuführen.

16. In die wasserrechtliche Entscheidung können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit nachteilige Wirkungen auf andere, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.

17. Die wasserrechtliche Entscheidung ist widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.

Hinweise

1. Die Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.

2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.

3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.

4. Nachbarschaftliche Belange sind im Hinblick auf die Ausführung der Versickerungsanlage bauseits zu prüfen. Schadensersatzansprüche für nicht auszuschließende Vernässungen/Überschwemmungen von unterhalb gelegenen Grundstücken – insbesondere bei Überlastung der Anlage – können aus der Zulassung des Vorhabens nicht hergeleitet werden.

5. Dieser Bescheid, einschließlich der v. g. Nebenbestimmungen, gilt auch für einen etwaigen Rechtsnachfolger. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.4.4 Naturschutz und Landschaftspflege

1. 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 2025) des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Die

Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit der umweltfachlichen Bauüberwachung nach Maßgabe des Umweltschadens, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

2. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in elektronischer Form im bahneigenen Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) sowie in einem Kompensationsverzeichnis zu erfassen. Die Vorhabenträgerin hat gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG in Verbindung mit § 9 Abs. 2 SächsÖKoVO die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem von der obersten Naturschutzbehörde vorgegebenen Format und Inhalt der für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständigen Stelle zu übermitteln.

3. 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, grundsätzlich jedoch in angemessener Frist zu erfolgen. Über den Abschluss der Maßnahmen sind die zuständige untere Naturschutzbehörde und das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, Sachbereich 1, zu informieren.

4. Die im Grunderwerbsplan (Lageplan Bahn km 0,732 – 1,334; geplante Maßnahme Nr. 11 im Grunderwerbsverzeichnis) vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen auf der öffentlichen Grünanlage "Park an der Gehestraße" (Flurstück 1298/9 der Gemarkung Neustadt) ist nach Beendigung der Bautätigkeiten gemäß ihrem vorherigen Zustand wiederherzustellen. Hierbei sind die Regelungen zu den entsprechenden Folgemaßnahmen zu beachten.

5. Bauzeitlich in Anspruch genommene Flächen sind, sofern nicht bereits Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gemäß Unterlagen 15.2 sowie 15.7 – 15.10 auf diesen Flächen vorgesehen sind, nach Beendigung der Bautätigkeiten gemäß ihrem ursprünglichen Zustand fachgerecht zu beräumen und wiederherzustellen.

6. Die Saatgutmischungen für Flächen mit Landschaftsrasen (Maßnahme 003_A) sind durch insektenfördernde, standortgerechte Mischungen (z. B. „wärmeliebender Saum“ / „Verkehrsinselform“) zu ersetzen. Der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden ist ein entsprechender Nachweis nach Umsetzung der Maßnahme zu erbringen.

7. Als Vermeidungsmaßnahme ist der: „Schutz von Einzelgehölzen“ von der Vorhabenträgerin zu ergänzen. Hierfür ist grundsätzlich das Merkblatt „Schutz von Gehölzen auf Baustellen“ zu beachten.

8. Gemäß Festlegung der Landeshauptstadt Dresden beläuft sich die Höhe der Ersatzzahlung von Bäumen auf 1.900 Euro je Baum. Die Ersatzzahlung ist nach Genehmigung des Bauvorhabens zu leisten.

A.4.5 Artenschutz

Artenschutz

Reptilien / Zauneidechse

1. Das ursprünglich geplante CEF-Zauneidechsenhabitat (Maßnahme 004_CEF) auf dem Flurstück 1298/9 (Gemarkung Neustadt, B-Plan 3001) entfällt .

2. Das neu geplante Zauneidechsen-Ersatzhabitat (Maßnahme 001_A) südwestlich der Brücke Harkortstraße im Bereich des ehemaligen Weichenposten 7 ist mit vier eigenständigen, fach- und artgerechten Habitatsinseln herzustellen; die Umsetzung hat spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bauarbeiten zu erfolgen und ist von einem Fachgutachter zu begleiten; der Abschluss ist dem Eisenbahn-Bundesamt und der Landeshauptstadt Dresden schriftlich anzuzeigen.

2. Pro Lärmschutzwandelement ist ein Kleintierdurchlass von ca. 20 × 20 cm vorzusehen; die konkrete Ausbildung ist in der Ausführungsplanung darzustellen.

3. Für temporäre Reptilienhabitate (CEF 003) ist ein Rückgestaltungskonzept mit herpetologisch qualifizierter fachlicher Begleitung zu erstellen und mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Dresden abzustimmen; Rückbau und Pessimierung dürfen erst nach Entfernung der Tiere und in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolgen.

Insekten / Kartäusernelke

4. Die Bestände der Kartäusernelke sind während der Bauzeit durch Bauzaun oder andere geeignete Abgrenzung von der Baustelle zu trennen und dauerhaft zu schützen.

Fledermäuse

5. Die Vermeidungsmaßnahmen 012_VA ist wie folgt anzupassen:

- Die Farbtemperatur der Beleuchtung im relevanten Bereich darf 3000 K nicht überschreiten.

6. Es sind mindestens 35 Fledermausquartiere (Sommer- und Winterquartiere) auf vorhabenträgereigenen eigenen Flächen auszubringen. Die Umsetzung der Maßnahme ist durch einen Fachgutachter zu begleiten.

Koordination Artenschutz / Biotopverbund

7. Die Belange des Artenschutzes und Biotopverbundes im Bereich der Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ sind mit dem LBP des Bahnvorhabens zu koordinieren; eine Koordinationspflicht zwischen den Vorhaben wird festgesetzt.

A.4.6 Immissionsschutz

A.4.6.1 Bauzeitliche Schallimmissionen

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

2. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung durch die Baumaßnahmen hervorgerufener Immissionen einen Verantwortlichen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG 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.

3. 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.

4. Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten ist insbesondere die AVV Baulärm 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.

5. 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 nichtzutreffender Daten und Ergebnisse eine Verzögerung des Bauablaufs nicht ausgeschlossen werden kann.

6. Besonders lärmintensive Bauarbeiten sind werktags und während der Tagzeit vorzunehmen. Die im Baulärmgutachten vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind verbindlich umzusetzen.

Weiterhin sind die folgenden Maßnahmen umzusetzen: Für die auf der Baustelle zum Einsatz kommenden Geräte ist bereits in den Ausschreibungsunterlagen die Forderung nach lärmarmen Typen aufzunehmen (Beachtung der Forderungen der

Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV). Längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lastkraftwagen mit laufendem Motor) im Nahbereich der Wohnbebauung sind zu vermeiden. Anlieger sind rechtzeitig über die Baumaßnahmen in Kenntnis zu setzen (z. B. Arbeitstätigkeiten, Dauer der Arbeiten, Informationsmöglichkeit).

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass das Eisenbahn-Bundesamt Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm nicht genehmigen wird und die Genehmigung von Sonn- und Feiertagsarbeit bei der Kreispolizeibehörde beantragt werden muss.

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

A.4.6.2 Betriebliche Schallimmissionen

12. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes der schalltechnischen Untersuchung sind möglichst frühzeitig, spätestens unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen am Verkehrsweg und vor Inbetriebnahme umzusetzen.

13. Die im Schallgutachten verwendeten Geschwindigkeitsannahmen sind einheitlich darzustellen und zu berichtigen; es ist klarzustellen, dass eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde liegt.

14. Die Lärmschutzwände sind entlang der Gleisanlagen des Güterbahnhofs, nördlich der Gleise, westlich der Bahnstrecke 6246 in dem Abschnitt, der an die Wohnbebauung Moritzburger Straße, Bürgerstraße, Gehestraße sowie Leisniger Straße angrenzt (Bahn-km 0,500 bis Bahn-km 1,070, bahnrechts), bahnseitig hochabsorbierend und nach den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

Über den planfestgestellten aktiven Schallschutz hinaus wird für die Eigentümer der in der Schalltechnischen Untersuchung, Unterlage 14.1.1, Seite 72 bis 74

aufgeführten Gebäude ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt.

Die Eigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der erbrachten notwendigen Aufwendungen für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen.

Sofern ein schützenswerter Außenwohnbereich vorhanden ist, besteht auch für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches ein Anspruch auf Entschädigung in Geld dem Grunde nach, sofern die Immissionsgrenzwerte für den Tag gemäß 16.

BlmSchV trotz des vorgesehenen Schallschutzes überschritten werden.

Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BlmSchV. Bei jedem der Gebäude, das Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstigen notwendigen Schallschutzmaßnahmen nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über deren Ergebnisse und über ihren Anspruch auf die Erstattung von Schalldämmmaßnahmen zu informieren. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Betroffenen anschließend eine Vereinbarung abzuschließen. Falls dabei keine Einigung erzielt werden sollte, wird die Festsetzung des Erstattungsbetrags in einem nachfolgenden Entschädigungs-festsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde geregelt.

Bei der Ausführung des passiven Schallschutzes sind die besonderen Anforderungen bei unter Denkmalschutz fallenden Gebäuden (z.B. an Fenstern) zu berücksichtigen.

A.4.6.3 Bauzeitliche Erschütterungsimmissionen

15. Besonders erschütterungsintensive Bauarbeiten sind tagsüber durchzuführen. Die Vorhabenträgerin hat die Betroffenen über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahmen, über baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung von Belästigungen sowie über die zu erwartenden Erschütterungswirkungen auf Gebäude zu unterrichten.

16. Bei einer Erschütterungseinwirkung von bis zu 78 Tagen Dauer sind die Anhaltswerte der DIN 4150/2, Tabelle 2, Stufe II am Tag von 6 bis 22 Uhr und die Anhaltswerte der Tabelle 1 in der Nacht von 22 bis 6 Uhr für Erschütterungen durch

Baumaßnahmen einzuhalten. Bei einer Erschütterungseinwirkung von über 78 Tagen Dauer sind die Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150/2 ganztags einzuhalten.

17. Zum Schutz von Bauwerken sind die Anhaltswerte der DIN 4150/3 einzuhalten. Bei Erreichen von kritischen Werten, bei denen Schäden an Bauwerken nicht auszuschließen sind, sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Maßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens) wiederaufgenommen werden.

18. Im Rahmen von Messüberwachungen ist dafür Sorge zu tragen, dass die oben genannten Anforderungen der DIN 4150/2 und 4150/3 eingehalten werden. Ansonsten sind unverzüglich entsprechende Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen vorzusehen. Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung in geeigneter Weise zu dokumentieren, aufzubewahren und auf Verlangen dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu informieren.

19. Bei einer durch Messungen nachgewiesenen Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150/2 und 4150/3 bleibt die Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder die Zuerkennung eines Anspruchs auf Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG vorbehalten.

20. Rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten (z. B. Einsatz schwerer Bodenverdichtungsmaschinen, Ramm- und Abbrucharbeiten) sind an erschütterungsgefährdeten Gebäuden Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Im Bereich besonders nahe am Gleis gelegener Gebäude sind Proberammungen durchzuführen.

21. Baubegleitende Messungen sind bereits am ersten Tag der erschütterungsintensiven Arbeiten durchzuführen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.

22. Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten sofort einzustellen und dürfen erst nach Ergreifen geeigneter Gegenmaßnahmen (z. B. Wahl eines anderen Bauverfahrens) wieder aufgenommen werden. Dies gilt gleichermaßen für die Durchführung der Proberammungen.

23. Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in dieser Entscheidung angeordneten Auflagen hat die Vorhabenträgerin durch

regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

1. Werden im Zuge der Erdarbeiten Auffüllungen mit Schlackeresten, -brüchen oder unbekannter Zusammensetzung angetroffen, sind durch ein fachkundiges Ingenieurbüro:

- Messungen der Ortsdosisleistung durchzuführen,
- bei erhöhten Werten eine gammaspektrometrische Untersuchung nach StrlSchG/StrlSchV zu veranlassen,
- die Ergebnisse zu dokumentieren und auf Anforderung vorzulegen,
- bei Überschreitung von Überwachungsgrenzen ggf. ein Verfahren zur Entlassung aus der strahlenschutzrechtlichen Überwachung zu beantragen (§ 62 StrlSchG, § 29 StrlSchV).

2. Der Ausbau der stillgelegten TRW-Leitung DN 300 GG hat entsprechend den geltenden Vorschriften des Abfall- und Bodenschutzrechts zu erfolgen.

3. Anzeigepflicht nach § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG:

– Festgestellte Kontaminationen sind dem Gewässertiefenamt und ggf. Umweltamt unverzüglich zu melden; die Abfall-Bodenbehörde ist gesondert zu informieren.

4. Es besteht die Pflicht zur Vorlage eines Entsorgungskonzeptes bei der zuständigen Behörde bis 14 Tage vor Beginn der Rückbauarbeiten; Entsorgungsnachweise sind nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.

5. Die Vorgaben der seit 01.08.2023 geltenden Mantelverordnung (EBV, neue BBodSchV) zur Verwertung mineralischer Abfälle sind einzuhalten.

A.4.8 Denkmalschutz

1. Das Gebäude „Stellwerk Erfurter Straße“ ist vor dem Abbruch zeichnerisch und fotografisch zu dokumentieren.

a) Zeichnerische Erfassung

- Der zeichnerischen Aufnahme des Gebäudes/der Gebäude ist ein Lageplan zur räumlichen Einordnung des Objektes voranzustellen, versehen mit schlüssiger

Nummerierung/Bezeichnung der einzelnen baulichen Anlagen, auf die in der übrigen Dokumentation Bezug genommen wird.

- Die maßstäblichen Zeichnungen (1:100 oder 1:50) sollen einen Grundriss aller Etagen sowie einen Längs- und einen Querschnitt durch das Gebäude einschließlich des Dachstuhls umfassen. Sofern entsprechende Blätter aus den Bauakten vorliegen und dem tatsächlich gebauten Bestand entsprechen, werden diese als ausreichend angesehen. Geringfügige Abweichungen zwischen Plan und Bestand können benannt und markiert werden.
- Bei digitalen Reproduktionen (Scan, Digitalfoto) verwendeter historischer Zeichnungen müssen Bildgröße und Auflösung so gewählt werden, dass auch Beschriftungen lesbar bleiben; Scan möglichst in Originalgröße (Auflösung entsprechend, bei Strichzeichnungen 1.200 DPI bezogen auf das Ein- und Ausgabeformat), Dateiformat TIF oder JPG (höchste Qualitätsstufe); Reproduktionen sind dem Ordnungsprinzip der Dokumentation folgend mit Bezeichnung und Quellennachweis zu versehen; die zugehörigen digitalen Daten sind mit der Dokumentation abzugeben.

b) Fotografische Erfassung

- Die fotografische Erfassung ist mit Schwarz-Weiß-Negativfilmen und Abzügen im Format 13 x 18 cm anzufertigen. Bezüglich der äußeren Erscheinung soll sie Frontalaufnahmen aller freien Fassaden, die Einordnung in den städtebaulichen Zusammenhang aus unterschiedlichen Blickwinkeln sowie gestalterische und konstruktiv prägende Details umfassen. Dazu gehören insbesondere die Gliederungselemente und der Bauschmuck der Hauptfassade, Fenster- und Türgewände, originale Fenster und Türen, Treppengeländer u. ä.
- Im Inneren sind pro Raum zwei aussagekräftige Diagonalansichten sowie je eine Aufnahme der raumbegrenzenden Flächen (Wände, Decke, Fußboden) zu erstellen. Hinzu treten Detailaufnahmen von konstruktiven Besonderheiten (z. B. Binder- oder Stahlskelettkonstruktionen, Konstruktionsdetails und Knotenpunkte des Dachtragwerks, Kellergewölbe, Stützkonstruktionen für technische Anlagen) oder funktionalen Schlüsselstellen (z. B. Mauerwerksöffnungen für Gebäudeinfrastruktur), von einzelnen Maschinen oder kompletten Anlagen sowie zugehörigen Fundamenten und verbindenden Elementen, hierbei auch Dokumentation von Konstruktionsdetails, Hersteller- oder Typenschildern, anderweitigen Beschriftungen oder Gebrauchsspuren, ggf. auch des

Maschineninneren (z. B. Ablösen der oberen Schale einer Turbine, Nutzung von Wartungsöffnungen), von haustechnischer Ausstattung (z. B. Lampen, Verteilerkästen, historischen Versorgungsleitungen) sowie von gestalterischen Besonderheiten (z. B. Fliesen, Wand- und Deckengliederungen, Geländer, Treppenanlagen, Türen, Fenstern, Oberlichtern, Kunst am/im Bau).

- Die Detailfotos können auch als digitale Farbaufnahmen nachfolgenden technischen Standards ausgeführt werden: Bildgröße von mindestens 2.500/3.600 Pixeln bzw. 300 DPI bezogen auf DIN A4 (Empfehlung: Digitalkamera mit Sensor APS-C, DX bzw. FourThirds), Abgabe als JPG hoher Qualität (Dateibenennungen entsprechend Kennzeichnung im Grundriss). Zusätzlich zu entsprechenden Ausdrucken sind die zugehörigen digitalen Daten mit der Dokumentation abzugeben. Verortung der Fotos mit Kamerastandort und Blickrichtung in Grundrissen/Schnitten, ggf. genaue Verortung von Detailaufnahmen durch Kennzeichnung des Bildausschnitts auf einem richtungsgleichen Überblicksfoto.
- Ausleuchtung bei Innenaufnahmen und Beseitigung von Gegenständen, die das Wesentliche der Aufnahme verstellen, bei Außenaufnahmen Entfernung von Eingrünung bzw. Wahl geeigneter Jahreszeit ohne Laub.

2. Die ausführenden Firmen sind auf die Meldepflicht von Bodenfunden nach § 20 SächsDSchG hinzuweisen. Ebenfalls hat die Vorhabenträgerin die Meldepflicht von Bodenfunden nach § 20 SächsDSchG einzuhalten.

A.4.9 Brand- und Katastrophenschutz

1. Die Feuerwehrezufahrt zum ESTW von der Erfurter Straße sowie die Wende- und Bewegungsflächen sind entsprechend der Musterrichtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ und DIN 14090 herzustellen.
2. Aufstell- und Bewegungsflächen sind mit Schildern nach DIN 4066 („Fläche für die Feuerwehr“) in ca. 2 m Höhe zu kennzeichnen.
3. Die Feuerwehrezufahrt ist mit einem Hinweisschild nach DIN 4066 („Feuerwehrezufahrt“) zu kennzeichnen; das Schild ist nach Herstellung der Flächen auf städtischen Antrag hin amtlich zu siegeln, um das Halteverbot wirksam werden zu lassen.

4. Die Erkennbarkeit der amtlichen Kennzeichnung (Plaketten/Siegel) ist regelmäßig visuell zu kontrollieren und bei Bedarf zu erneuern.
5. An der Grundstücksgrenze ist eine Hausnummer gemäß § 15 der Polizeiverordnung der Landeshauptstadt Dresden anzubringen.
6. Die räumliche Lage der Feuerwehrflächen ist dauerhaft erkennbar zu halten (auch bei Schnee), z. B. durch deutliche Randbegrenzungen.
7. Schranken, Tore oder ähnliche Anlagen im Bereich der Feuerwehrflächen sind so auszugestalten, dass sie dauerhaft für Feuerwehrfahrzeuge passierbar sind; Details sind mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt (Schließung „Dresden II“) abzustimmen.
8. Vor Beginn der Bauarbeiten ist mittels Feuerwehrschlüsseldepot sicherzustellen, dass der Feuerwehr Toranlagen und Zugänge im Einsatzfall gewaltfrei geöffnet werden können; Art, Ort und Schließsystem des Feuerwehrschlüsseldepots sind mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt abzustimmen.
9. Im ESTW-Gebäude sind ein Feuerwehrranzeigetableau und Feuerwehrlaufkarten nach DIN 14675 vorzuhalten; sofern Schaltheandlungen durch die Feuerwehr vorgesehen sind, ist ein Feuerwehrbedienfeld einzubauen.
10. Es ist ein Feuerwehrplan nach DIN 14095 zu erstellen, mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt abzustimmen und der Einsatzabteilung in schriftlicher und digitaler Form (Gesamt-PDF) zur Verfügung zu stellen.
11. Beginn und Abschluss baubedingter Straßensperrungen oder Nutzungsbeschränkungen von Straßen und bauordnungsrechtlich erforderlichen Flächen für die Feuerwehr (z. B. Zufahrten, Aufstellflächen) sind dem Brand- und Katastrophenschutzamt Dresden, Abteilung Einsatz, per E-Mail anzuzeigen.
12. Die Gasdruckregelanlage ist jederzeit erreichbar zu halten; ein Zugang für Entstörfahrzeuge muss gewährleistet bleiben (Aufstellfläche 2 × 5 m).

A.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Grün / Stadtgrün

1. Baubedingt zu beseitigendes öffentliches Grün (z. B. am Moritzburger Platz) auf öffentlichen Verwaltungsflächen ist durch die Vorhabenträgerin zu ersetzen; das ASA ist hierzu zu beteiligen.

2. Bei Bauarbeiten im Bereich der Straßenbahnanlagen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB), insbesondere im Bereich der Eisenbahnüberführung Harkortstraße, ist zu aktiven elektrischen Bauteilen der Bahnstromversorgung (z. B. Fahrdrabt, Querfelder, Stromabnehmerbereiche) ein Mindestabstand von 1,00 m einzuhalten. Der Abstand gilt für Baumaschinen, Baugeräte und Arbeitskräfte und ist gemäß DIN VDE 0105-100 sowie der Betriebsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen“ der DVB AG einzuhalten. Schutzmarkierungen an aktiven Bauteilen sind anzubringen.

3. Die Vorhabenträgerin hat bei sämtlichen Bauarbeiten im Einflussbereich der DVB-Kabelanlagen sicherzustellen, dass die vorhandenen Kabel und Schutzrohranlagen in ihrer Funktion und Zugänglichkeit uneingeschränkt erhalten bleiben. Dabei sind die für DVB-Kabel maßgeblichen Verlegetiefen zugrunde zu legen; diese betragen im Gehwegbereich regelmäßig 0,60 m und im Straßenbereich 1,00 m, wobei seitliche und lagebedingte Abweichungen von bis zu $\pm 0,50$ m möglich sind und entsprechend zu berücksichtigen sind.

Bei einer parallelen Führung neuer Leitungen zu bestehenden DVB-Kabelanlagen ist ein seitlicher Mindestabstand von 0,50 m einzuhalten. Ein Überbauen von DVB-Kabelanlagen ist unzulässig. Soweit Kabeltrassen bauzeitlich überfahren werden müssen, sind geeignete lastverteilende Platten oder vergleichbare Schutzmaßnahmen einzusetzen, um mechanische Beschädigungen auszuschließen.

Werden Arbeiten im Bereich von Schutzrohr- oder Kabelanlagen erforderlich, ist der Verbau so auszubilden, dass Reparaturen oder Wartungsarbeiten an den DVB-Kabelanlagen jederzeit ohne zusätzliche bauliche Hindernisse möglich bleiben. Mit „außer Betrieb“ gekennzeichnete DVB-Kabel dürfen ausschließlich nach vorheriger schriftlicher Freigabe durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG entfernt werden.

Vor Beginn der Bauausführung sind sämtliche erforderlichen Schachtscheine und Aufgrabegenehmigungen über das Leitungsauskunftsverfahren LAI zu beantragen. Während der gesamten Bauzeit ist sicherzustellen, dass der Zugang zu den DVB-Kabelanlagen für Reparatur- und Wartungszwecke jederzeit gewährleistet ist; dies gilt ausdrücklich auch für Arbeiten an Wochenenden, Feiertagen sowie während laufender Bautätigkeiten.

4. Der DVB-Netzbezirk West 1412 ist mindestens 3 Tage vor Baubeginn und unverzüglich nach Abschluss der Baumaßnahme zu informieren.

5. Eine technische Bauabnahme ist gemeinsam mit der DVB durchzuführen.

6. Zu den im Planbereich vorhandenen und in Betrieb befindlichen Telekommunikationsleitungen sind bei der Unterbringung anderer Leitungen oder Anlagen mindestens 30cm seitlicher Abstand einzuhalten; bei Kreuzungen ist ein Mindestabstand von 20cm sicherzustellen. Die Telekommunikationsleitungen dürfen nicht überbaut werden und sind während der Bauausführung sowie im späteren Betrieb jederzeit zugänglich zu halten. Bei der Bauausführung ist zu berücksichtigen, dass Telekommunikationsleitungen in der Regel mit einer Überdeckung von etwa 0,5m im Gehwegbereich und etwa 0,8m im Straßenbereich verlegt sind; mögliche Abweichungen von diesen Tiefen sind in der Ausführung entsprechend zu beachten und in die Bauablaufplanung einzubeziehen.
7. Die Lage der Vodafone-Telekommunikationsanlagen ist anhand der übermittelten Bestandspläne zu berücksichtigen.
8. Die Anlagen dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zugänglich bleiben.
9. Bei der Bauausführung ist sicherzustellen, dass keine Verringerung der Überdeckungen erfolgt.
10. Schutzstreifen und Mindestabstände sämtlicher Leitungen (Trinkwasser, Gas, Strom, Telekommunikation) sind einzuhalten.
11. Umverlegungen und Sicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig mit allen Medienträgern abzustimmen.
12. Für Bauarbeiten im Bereich der 110-kV-Kabelanlagen sind besondere Schutzmaßnahmen erforderlich; diese dürfen nicht beschädigt oder überbaut werden.
13. Für das neu zu errichtende ESTW-A-Modulgebäude ist der elektrische Hausanschluss rechtzeitig bei DB Energie GmbH zu beantragen; die übliche Beteiligung der DB Energie GmbH als Betreiberin der 50-Hz-Verteilnetze ist sicherzustellen.
14. Es ist nachzuweisen, dass durch Stützwand, Verkehrsanlage oder sonstige Bauwerke kein zusätzliches Oberflächenwasser auf das Flurstück 1225/8 abgeführt wird. Das anfallende Niederschlagswasser ist vollständig zu erfassen und der Stadtentwässerung zuzuführen.

Abwasser / Stadtentwässerung

15. In der Ausführungsplanung ist vorrangig zu prüfen, ob die vorhandenen Anschlusspunkte der EÜ Harkortstraße und EÜ Erfurter Straße sowie des Kanals DN 1000/1520 auf DB-Gelände weiter genutzt werden können; etwaige Neuanschlüsse sind hinsichtlich Einbindehöhe und Dimensionierung im Detail mit der Stadtentwässerung Dresden abzustimmen.

16. Die Ausführungsplanung zu den Einleitpunkten ist der Stadtentwässerung Dresden zur abschließenden Zustimmung vorzulegen.

17. Beim Rückbau vorhandener Grundstücks- bzw. Gleisentwässerungsanlagen sind diese am Revisionsschacht oder an der Grundstücksgrenze fachgerecht dauerhaft zu verschließen; Lage und Art des Verschlusses sind zu dokumentieren und der Stadtentwässerung Dresden zu übergeben.

18. Die Grundstücksentwässerungsanlage ist vor Beginn der Bauarbeiten gegen das Eindringen von Fremdstoffen (Baustoffe etc.) zu schützen.

19. Für den Mischwasserkanal DN 1000/1520 in Nähe Harkortstraße sind einzuhalten:

- Die Technischen Richtlinie 1.1 „Zum Schutz der öffentlichen Abwasseranlagen“ der Stadtentwässerung Dresden ist zu beachten.
- Es findet eine Beweissicherung des Kanalzustands vor und nach der Baumaßnahme in Zusammenarbeit mit der Stadtentwässerung Dresden statt.
- Eine dauerhafter Betriebs des öffentlichen Kanalnetzes während der gesamten Bauzeit ist sicherzustellen; hierzu sind ggf. Vorabstimmungen mit dem Kanalnetzbetrieb zu treffen.

Straßen / Straßenbaulastträger

20. Die lichte Höhe der EÜ Harkortstraße ist auf 4,70 m herzustellen; die lichte Weite ist wie im Bestand auszubilden. (Die Umsetzung ist in der Planung bereits berücksichtigt und Grundlage des Beschlusses.)

21. Lichte Höhe und lichte Weite der EÜ Erfurter Straße sind wie im Bestand herzustellen.

22. Die Wiederherstellung von Fahrbahn- und Gehwegoberflächen erfolgt entsprechend dem vorhandenen Ausbauzustand; eine entsprechende Abstimmung mit dem Straßen- und Tiefbauamt ist sicherzustellen.

ÖPNV

23. Baubedingte Sperrungen im Bereich der Harkortstraße sind hinsichtlich der ÖPNV-Führung (Straßenbahnlinie 13) mit der DVB AG frühzeitig abzustimmen.

A.4.11 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

1. Die Inanspruchnahme privat genutzter Flächen (z. B. Großenhainer Platz 4) ist auf das technisch erforderliche Maß zu beschränken; eine dauerhafte Beeinträchtigung des Betriebes ist zu vermeiden.
2. Änderungen bzw. Konkretisierungen der Baustelleneinrichtungsflächen sind der Stadt Dresden vor Baubeginn vorzulegen.
3. Ersatz- und Ausgleichsleistungen für Baumfällungen (Ersatzzahlungen, Kompensationsverträge, Sicherheitsleistung) sind entsprechend den getroffenen Festlegungen zu erbringen; die Vorhabenträgerin ist für Abschluss der Verträge bzw. Zahlung und Sicherheiten verantwortlich.
4. Eine Kreuzungsvereinbarung zwischen Vorhabenträgerin, Landeshauptstadt Dresden und DVB ist vor Baubeginn abzuschließen und dem EBA vorzulegen.
5. Bei Rückverankerungen von Masten ist eine Mitbenutzung fremder Grundstücke vorab zu klären.
6. Vor Eingriffen in fremde Leitungen sind alle erforderlichen Kreuzungs-, Gestattungs- und Umverlegungsverträge abzuschließen.
7. Kostenfolgen richten sich nach gesetzlicher Veranlasserregelung bzw. nach Kreuzungsvereinbarung nach dem EKrG.
8. Vor Beginn der Bauausführung ist mit der Einwenderin 1 eine Einverständniserklärung über die planfestgestellte Inanspruchnahme der Teilflächen des Flurstücks 1225/9 abzuschließen.
9. Die Regelung der Entschädigung und der Nutzung der dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen ist in einem gesonderten Nutzungsvertrag zu regeln, der vor Beginn der Bauausführung abzuschließen ist.
10. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Ausführungsplanung nachzuweisen, dass die Erschließung des verbleibenden Grundstückstreifens mit einer Breite von mehr als 23 m auf dem Grundstück Gemarkung Neustadt, Flurstück Nr. 1225/9 auch

nach der Herstellung der Böschungssicherung möglich bleibt und durch das Vorhaben nicht bauwerksbedingt ausgeschlossen wird.

11. Vor Beginn der baulichen Nutzung der Flächen ist mit der Einwenderin 2 eine Vereinbarung über Art, Umfang und Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme abzuschließen.

12. Die Vorhabenträgerin hat mit der Einwenderin 2 rechtzeitig Verhandlungen über die Entschädigung aufzunehmen. Bei Nichteinigung ist ein behördliches Entschädigungsfestsetzungsverfahren einzuleiten.

13. Die dauerhafte Inanspruchnahme eines Streifens von ca. 5 m Breite auf Flurstück 1225/9 (Böschungssicherung) ist zulässig; ein Streifen von > 23 m Breite bleibt für eine mögliche Erschließung Richtung Erfurter Straße erhalten.

Nach Planfeststellung und Festlegung des Bauzeitraums ist vor Baubeginn eine Einverständniserklärung zur Flächennutzung abzuschließen; Entschädigungsfragen werden in einem gesonderten Nutzungsvertrag geregelt.

14. Jede Inanspruchnahme (Erwerb, Dienstbarkeit, vorübergehende Nutzung) begründet einen Entschädigungsanspruch;

Über die Höhe wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden; bei Nichteinigung entscheidet die Enteignungsbehörde.

A.4.12 Unterrichtungspflichten

1. Der Abschluss der Herstellung des neuen Zauneidechsenhabitats südwestlich der Brücke Harkortstraße ist dem Eisenbahn-Bundesamt und der Landeshauptstadt Dresden schriftlich anzuzeigen.

2. Das Rückgestaltungskonzept für temporäre Reptilienhabitate ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

3. Vor Baubeginn ist der Nachweis über die vertragliche Sicherung privater Ausgleichsflächen der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen.

4. Vor Beginn der Maßnahmen ist gegenüber der Landeshauptstadt Dresden nachzuweisen, dass mindestens ein Kompensationsvertrag über Baumpflanzungen oder gleichwertige Ausgleichsmaßnahmen abgeschlossen wurde; zusätzlich ist die Hinterlegung der Sicherheitsleistung nachzuweisen.

5. Die Koordination der artenschutzrechtlichen und biotopverbundbezogenen Maßnahmen zwischen dem Bahnvorhaben und der Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ ist sicherzustellen; relevante Informationen sind gegenseitig zu übermitteln.
6. Die Anwohnerinnen und Anwohner im Bereich Moritzburger Platz 7–23 sind frühzeitig über baubedingte Einschränkungen und den Wegfall von Parkplätzen zu informieren.
7. Die Dokumentation zu verschlossenen Entwässerungsleitungen ist der Stadtentwässerung Dresden zu übergeben; der Zustand des Mischwasserkanals DN 1000/1520 ist vor und nach der Baumaßnahme gemeinsam mit der Stadtentwässerung zu dokumentieren.
8. Beginn und Ende von Straßensperrungen sowie Nutzungseinschränkungen von Straßen und Feuerwehrlflächen sind dem Brand- und Katastrophenschutzamt Dresden per E-Mail mitzuteilen.
9. Der Abschlussbericht über die geotechnische Baubegleitung ist nach Fertigstellung der jeweiligen Bauabschnitte der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
10. Die Öffentlichkeit ist mindestens 3 Wochen vor Inkrafttreten von Sperrungen, Umleitungen oder Haltestellenänderungen zu informieren; die Fahrgastinformation erfolgt in Abstimmung mit der DVB AG.
11. Vor Beginn der Erd- und Tiefbauarbeiten haben sich die Bauausführenden über die aktuelle Lage der Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH zu informieren; hierzu ist das Online-Portal „Trassenauskunft Kabel“ (<https://trassenauskunft-kabel.telekom.de>) zu nutzen (inkl. Abschluss des erforderlichen Nutzungsvertrags).
12. Schachtscheine/Aufgrabungsanzeigen sind grundsätzlich über das genannte Verfahren zu beantragen; in Ausnahmefällen sind die Unterlagen schriftlich an die Deutsche Telekom zu übersenden.
13. Bei Planungsänderungen ist die Telekom Deutschland GmbH erneut zu beteiligen.
14. Bei Planungs- oder Bauänderungen mit Relevanz für die Vodafone-Anlagen ist die Vodafone GmbH erneut zu beteiligen.

15. Bei Erweiterung oder Verlagerung der Planung ist die GDMcom erneut zu beteiligen.
16. Bei geplanten Baumaßnahmen ist durch den bauausführenden Unternehmer mindestens sechs Wochen vor Baubeginn eine erneute Anfrage zur Leitungsauskunft bei der GDMcom durchzuführen.
17. Die SachsenEnergie AG ist rechtzeitig zu beteiligen; sämtliche Korrekturen der Planunterlagen sind vor Baubeginn vorzulegen.
18. Abweichungen, Schäden an Leitungen oder Gefährdungen sind den Leitungsträgern unverzüglich zu melden.
19. Bestandsunterlagen nach Abschluss der Arbeiten sind den Medienträgern zu übergeben.
20. DB Energie ist im Rahmen der weiteren Planung und Ausführung fortlaufend zu beteiligen; alle für Hausanschluss, Fernwirkanlagen und Erdarbeiten relevanten Unterlagen und Anträge sind ihr rechtzeitig vorzulegen.
21. Die Einwenderin 1 ist rechtzeitig über den Bauzeitraum, den Zeitpunkt des Beginns der Inanspruchnahme sowie über alle bauzeitlichen Maßnahmen, die ihr Grundstück betreffen, zu informieren.
22. Die Einwenderin 2 ist rechtzeitig über den weiteren Verlauf des Verfahrens, den geplanten Baubeginn, die Dauer der bauzeitlichen Inanspruchnahme sowie sämtliche Maßnahmen, die ihr Grundstück betreffen, schriftlich zu informieren.
23. Das Landesamt für Archäologie ist bei Funden unverzüglich zu informieren (Meldepflicht).
24. Stadtentwässerung, DVB, Brand- und Katastrophenschutzamt, Telekom, Vodafone, GDMcom, SachsenEnergie/SachsenNetze, DB Energie und die jeweiligen Fachbehörden sind gemäß den beschriebenen Abstimmungs- und Anzeigefristen zu beteiligen bzw. zu informieren.
25. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

Die von der Vorhabenträgerin gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den übrigen Beteiligten im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffenen Zusagen wurden für verbindlich erklärt. Die weiteren Forderungen und Einwendungen der Verfahrensbeteiligten werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.5.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen

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 Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtplanung und Mobilität

Freiberger Straße 39, 01067 Dresden

Schreiben vom 07.12.2023 und 30.07.2024

I. Denkmalschutzrechtliche Belange (A.4.10)

Die denkmalschutzrechtliche Zustimmung zur Spurplanoptimierung des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt sowie zu den Änderungen der Eisenbahnüberführungen (EU) Erfurter Straße und Harkortstraße sei unter Berücksichtigung der nachfolgenden Nebenbestimmungen im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege erteilt worden. Dabei sei festgelegt worden, dass das Gebäude, das sogenannte Stellwerk Erfurter Straße, vor dem Abbruch zeichnerisch und fotografisch zu dokumentieren sei.

Hierzu wird ausgeführt, dass die zeichnerische Aufnahme des Gebäudes in Lageplänen zur räumlichen Einordnung des Objektes zu erfolgen habe, wobei eine schlüssige Nummerierung oder Bezeichnung der einzelnen baulichen Anlagen, auf die in der übrigen Dokumentation Bezug genommen werde, voranzustellen sei. Die maßstäblichen Zeichnungen im Maßstab 1:100 oder 1:50 sollten einen Grundriss aller Etagen sowie einen Längs- und einen Querschnitt durch das Gebäude einschließlich des Dachstuhls umfassen. Diese Blätter sollten den Bauakten entsprechen und dem tatsächlichen

Bestand angepasst werden; geringfügige Abweichungen seien am Planstand kenntlich zu machen und zu erläutern. Digitale Reproduktionen, etwa Scans oder Digitalfotos, seien als verlustfreie, hochauflösende Scans der Originale mit einer Auflösung von mindestens 1 200 DPI in den Formaten TIF oder JPG herzustellen. Diese seien mit nachvollziehbarer Benennung und einem Quellenverweis zu versehen, und die zugehörigen digitalen Daten seien zusammen mit der Dokumentation abzugeben.

Im Hinblick auf die fotografische Erfassung werde ausgeführt, dass diese mit Schwarz-Weiß-Negativfilmen und Abzügen im Format 13 × 18 cm anzufertigen sei. Hinsichtlich der äußeren Erscheinung sollten Frontalaufnahmen aller freien Fassaden erstellt werden, um die Einordnung in den städtebaulichen Zusammenhang zu dokumentieren. Besondere Aufmerksamkeit sei auf gestalterische und konstruktiv prägende Details zu richten, insbesondere auf Gliederungselemente, Fassadenschmuck, Fenster- und Türgewände, originale Fenster und Türen sowie Treppengeländer. Im Inneren seien pro Raum zwei aussagekräftige Diagonalansichten sowie eine Gesamtaufnahme der Raumbegrenzungsflächen – Wände, Decke und Fußboden – zu fertigen. Ergänzend sollten Detailaufnahmen konstruktiver Besonderheiten wie Binder- oder Stahlkonstruktionen, Stützen, Anschlüsse des Dachtragwerks, Kellergewölbe und Stützkonstruktionen technischer Anlagen erfolgen. Die Detailfotos könnten auch digital gefertigt werden, wobei sie einem technischen Standard von mindestens 2 500 × 3 600 Pixeln beziehungsweise 300 DPI, bezogen auf DIN A4, entsprechen sollten. Als Formate seien JPG-Dateien hoher Qualität zulässig; zusätzlich sollten entsprechende Ausdrucke abgegeben werden. Die Verortung der Fotos habe mit Angabe von Kamerastandort und Blickrichtung zu erfolgen. Innenaufnahmen und die Beseitigung von Gegenständen, die das Erscheinungsbild wesentlich beeinträchtigten, seien vorab vorzunehmen. Bei Außenaufnahmen sei darauf zu achten, dass diese vorzugsweise in einer Jahreszeit ohne Belaubung angefertigt würden, um die Bausubstanz klar zu erfassen.

Als Begründung wird angeführt, dass es sich bei den Eisenbahnbrücken und dem Stellwerk Erfurter Straße, Gemarkung Neustadt, Flurstücke 1225/16, um Kulturdenkmale im Sinne des § 2 Abs. 1 des Sächsischen Denkmalschutzgesetzes (SächsDSchG) handele. Diese seien Bestandteil der

Denkmalmilieus der Eisenbahnanlagen Dresden-Pieschen – Dresden-Neustadt. Die Bauwerke, bestehend aus zwei um 1900 errichteten, genieteten Blechträgerbrücken mit gusseisernen Pendelstützen sowie dem ebenfalls um 1900 entstandenen Stellwerk, seien städtebaulich und eisenbahngeschichtlich von erheblicher Bedeutung. Gemäß § 12 Abs. 1 SächsDSchG dürfe ein Kulturdenkmal nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörde verändert, instandgesetzt oder beseitigt werden. Es handele sich hierbei um eine gebundene Entscheidung, die nicht im Ermessen der Behörde stehe. Bei gebundenen Entscheidungen wie der vorliegenden und den hiermit verbundenen Nebenbestimmungen nach § 36 Abs. 1 VwVfG seien die gesetzlichen Voraussetzungen für die Genehmigung zu prüfen. Maßgeblich sei, dass der denkmalkonforme Umgang mit dem Kulturdenkmal gewährleistet werde.

Ferner wird hervorgehoben, dass Ziel aller denkmalpflegerischen Maßnahmen die Erhaltung der vorhandenen Originalsubstanz und des Erscheinungsbildes des Kulturdenkmals als Träger historischer Informationen sei. Wesentlich sei hierbei die Bewahrung beziehungsweise Wiederherstellung des materiellen Bestandes und des Erscheinungsbildes des Kulturdenkmals unter Berücksichtigung traditioneller handwerklicher und historisch-industrieller Merkmale. Durch die genannten Auflagen solle sichergestellt werden, dass die beantragten Maßnahmen denkmalschutzgerecht durchgeführt würden und somit die Substanz und das Erscheinungsbild des Denkmals nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt würden.

Abschließend werde darauf hingewiesen, dass die ausführenden Firmen auf ihre gesetzliche Meldepflicht gemäß § 20 SächsDSchG aufmerksam zu machen seien und im Falle des Auftretens von Funden oder Fundstellen während der Bauausführung unverzüglich Anzeige an die zuständige Denkmalschutzbehörde zu erstatten sei.

In einer späteren Stellungnahme vom 30. Juli 2024 hat die Landeshauptstadt Dresden ergänzend ausgeführt, dass die denkmalschutzrechtliche Zustimmung auch zur ersten Planänderung im Verfahren zur Spurplanoptimierung des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt sowie zu den Änderungen der Eisenbahnüberführungen (EÜ) Erfurter Straße und EÜ Harkortstraße im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege

Sachsen erteilt worden sei. Zugleich hat sie klargestellt, dass die denkmalschutzrechtlichen Belange und die in der Stellungnahme vom 7. Dezember 2023 festgelegten Auflagen unter den Punkten 1.1 bis 1.3 weiterhin Gültigkeit behielten.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin sichert die Beachtung der Hinweise und Forderungen der Landeshauptstadt Dresden vollumfänglich zu. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist folglich obsolet. Die Forderungen wurden unter Punkt A.4.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen.

II. Belange des Amtes für Stadtgrün und Abfallwirtschaft

Die eingereichten Unterlagen mit möglichen Auswirkungen auf öffentliche Grünflächen und das Straßenbegleitgrün nehme das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft (ASA) mit nachfolgenden Forderungen und einem Hinweis zur Kenntnis. Es werde gefordert, dass das ASA in die weitere Planung einzubeziehen sei, um Betroffenheiten z. B. hinsichtlich Pflegeumfang und der Zuwegbarkeit zu Verwaltungs- und Pflegeobjekten des ASA rechtzeitig koordinieren zu können. Baubedingt zu beseitigendes öffentliches Grün sei auch auf öffentlichen Verwaltungsflächen der Landeshauptstadt Dresden zu ersetzen (Beispiel Moritzburger Platz). Es werde darauf hingewiesen, dass die im Grunderwerbsplan (Lageplan Bahn km 0,732 – 1,334; geplante Maßnahme Nr. 11 im Grunderwerbsverzeichnis) vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen auf der öffentlichen Grünanlage "Park an der Gehestraße" (Flurstück 1298/9 der Gemarkung Neustadt) vor der Baumaßnahme beim ASA zu beantragen sei. Nach der Maßnahme sei der Ursprungszustand wiederherzustellen. Ebenfalls seien angrenzende Verwaltungsflächen der ASA dauerhaft zu schützen.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin stimmt den Forderungen des Amtes für Stadtgrün und Abfallwirtschaft im Rahmen ihrer Erwiderungen vollumfänglich zu. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist somit obsolet. Die Forderungen wurden unter Punkt A.4.2 aufgenommen.

III. Belange des Umweltschutzes

Das Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden stimme dem o. g.

Bauvorhaben zu, wenn die Auflagen bzw. die geforderten Ergänzungen von fehlenden Unterlagen erfüllt würden.

Schallschutz

Erläuterungsbericht

Grundsätzlich klärungsbedürftig sei die zukünftige Nutzung des Güterbahnhofes. Dem Erläuterungsbericht könne dazu nichts Näheres entnommen werden. Der Umweltbericht führe aus: „Der Güterbahnhof Dresden-Neustadt solle der Konfektionierung von Güterwagen und Güterzügen dienen. [...] Im Mittelpunkt der Funktion stehe die Aufstellung und Verteilung von Eisenbahnwagen und die Zusammensetzung von Güterzügen, die dann folgend in unterschiedliche Richtungen die Verteilung der Güter vornehmen. Auf dem Güterbahnhof erfolge dementsprechend das Rangieren, das An- und Abkoppeln von Wagen auf die hier zur Verfügung stehenden Abstellgleise.“

Das Schallgutachten berücksichtige Rangieren nicht als Lärmquelle. Hier werde vielmehr von durchgehendem Zugverkehr ausgegangen. Die Antragsunterlagen seien um eine detaillierte Betriebsbeschreibung (Nullfall und Planfall) zu ergänzen, gegebenenfalls sei das Schallgutachten entsprechend zu ergänzen.

Schallgutachten Krebs und Kiefer Ingenieure GmbH vom 4. Juli 2023

- Soweit es für das Verständnis des Schallgutachtens notwendig sei, sei auf die Betriebsbeschreibung (s. Punkt 3.1.1.) einzugehen.
- Die Angaben zur zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit seien widersprüchlich. Im Schallgutachten fänden sich die Angaben 80 km/h (S. 11/12, Nullfall gleich Planfall) und 60 km/h (S. 15, im Zusammenhang mit der Prüfung der Maßnahme besonders überwachtes Gleis). Nach dem Erschütterungsgutachten betrage die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit im Prognose-Nullfall 70 km/h und im Prognose-Planfall 80 km/h.
- Vor dem Hintergrund der zulässigen Streckengeschwindigkeit sei das besonders überwachte Gleis als aktive Lärmschutzmaßnahme nochmals in die Prüfung einzubeziehen.
- Es sei zu erläutern, warum Schienenstegdämpfer nicht in die Abwägung der Maßnahmen einbezogen würden.

- Wie im Schallgutachten ausgeführt werde, seien auch Kleingärten schutzbedürftig. Immissionspunkte an den beiden Flächen der Kleingartenanlage „Am Güterbahnhof Dresden-Neustadt e. V.“ fehlten jedoch.
- Im Schallgutachten seien die akustischen Anforderungen an die Ausführung der Lärmschutzwand aufzunehmen.
- Im Anhang zum Gutachten seien die ermittelten Schallimmissionen zu ergänzen. Die akustischen Eingangsgrößen für die Schallausbreitungsrechnung seien für jedes Gleis bzw. Szenario nachvollziehbar anzugeben.
- Für eine verfahrenführende Beurteilung sei notwendig, eine Summenpegelbetrachtung durchzuführen. Auf die Immissionsorte im Untersuchungsbereich wirkten auch Lärmemissionen der Eisenbahnstrecken 6363/6329 sowie des Kfz- und Straßenbahnverkehrs ein. Durch eine Summenpegelbetrachtung könnten sich für weitere Immissionsorte Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ergeben.
- Widersprüchlich erscheine auch, dass im Rahmen der Lärmsanierung – für die grundsätzlich ein niedrigerer Schutzbedarf als bei der Lärmvorsorge angesetzt werde – sowohl westlich der Strecke 6246 als auch östlich der Strecke Nr. 6363 eine Lärmschutzwand angedacht sei.

Anlagenbezogener Lärm

Die Vorgaben und Vorschläge der schalltechnischen Untersuchung seien umzusetzen, insbesondere bezüglich des Baulärmverantwortlichen sowie der Anbietetung von Ersatzwohnraum für betroffene Anwohner, die einen Beurteilungspegel größer 70 dB(A) nach o. g. schalltechnischer Untersuchung im Tagzeitraum ausgesetzt seien.

Die schalltechnische Untersuchung nehme ausschließlich Bezug auf geräuschintensive Tätigkeiten im Tagzeitraum, sollten jedoch Arbeiten zur Nachtzeit unumgänglich sein, werde darauf hingewiesen, dass die ausführenden Baufirmen darüber hinaus eine Ausnahmegewilligung beim Eisenbahnbundesamt beantragen müssten, wenn Nacht- oder Sonn-/Feiertagsarbeit erforderlich werde.

Artenschutz

Die Ausführungen bezögen sich auf die Unterlage zum Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) sowie auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (LBP)

einschließlich der Faunistischen Untersuchung des Büros NSI vom 18. April 2023.

Reptilien

Auf Seite 23 (AFB) gehe aus den Ausführungen nicht hervor, dass Untersuchungen zur Feststellung von Glattnattern (z. B. Auslegen von Schlangenbrettern) durchgeführt worden seien, obwohl im weiteren Verlauf die Glattnatter betrachtet werde, unter anderem auf den Seiten 36 und 39. Daher sei das Artenblatt für die Glattnatter auf Seite 90 nicht plausibel. Im AFB auf Seite 49 sei die Tabelle mit der Beschreibung der Maßnahmen wie folgt zu ergänzen:

- 004_VA + 008_VA: Verbringung in die vorbereiteten Ersatz-Zauneidechsenhabitate (bitte Verweis auf Maßnahmenblätter des LBPs), spätestens ab April ein Jahr vor Baubeginn, sodass die Zauneidechsen mindestens mit dem Vorlauf von einem Jahr abgefangen und umgesetzt würden.
- 005_VA – 007_VA: spätestens ab März ein Jahr vor Baubeginn, Fertigstellung vor dem Umsetzen der Reptilien (bitte Verweis auf Maßnahmenblätter des LBPs).
- 020_VA: möglichst ab November zwei Jahre vor Baubeginn (z. B. November 2024 – März 2025 Mahd zur Vergrämung, im März 2025 Aufbau Reptilienschutzzaun, April – Oktober 2025 Beginn Abfangen und Umsetzen der Zauneidechsen).

Für die in den Maßnahmenblättern des LBPs dargestellten Flächen zur Herstellung bzw. zur Optimierung von Zauneidechsenhabitaten (CEF 002–004 + 006) fehlten Details zur Ausführung für die jeweiligen Flächen. Entgegen des Vorschlags von NSI (faunistische Untersuchung) sei bei der Herstellung und Entwicklung von Zauneidechsenhabitaten die Verwendung von Steinen zu berücksichtigen, um Versteckmöglichkeiten zu schaffen, die ein mikroklimatisches Spektrum des Habitats erweitern und so Versteckplätze, Sonnenplätze sowie Überwinterungsplätze der Zauneidechsen verbesserten. Es sei eine Detailplanung für die Herstellung bzw. zur Optimierung der Zauneidechsenhabitate zu erstellen, welche mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen sei. Die Pflege der Habitate sei über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren zu regeln. Ohne Pflege würden die Habitate in Folge von Sukzession in kürzester Zeit für die Zauneidechsen

nicht mehr nutzbar.

Aus den Unterlagen seien Anzahl und Ausbildung der Reptiliendurchlässe in die Lärmschutzwand nicht ersichtlich. Dies sei nachzubessern. Es werde davon ausgegangen, dass Monitoring zur Funktionalität solcher Durchlässe die Grundlage für die Ausführungsplanung seien.

Insekten

Die Seite 34 im AFB sei zu überarbeiten, da sie sich widerspreche. Bei der Suche nach dem Nachtkerzenschwärmer seien Weidenröschen festgestellt worden (Absatz 3). Zwei Absätze nachfolgend werde festgestellt, dass im gesamten Untersuchungsgebiet keine Weidenröschen gefunden worden seien.

Vögel

Die Anbringung von Ersatzquartieren für Vögel werde vorgeschlagen. Die konkrete Anzahl, welche Typen vorgesehen seien und die Anbringungshöhe, müssten ergänzt werden. Des Weiteren sei die Wartung der Nistkästen zu regeln.

Artenblatt Höhlen – Nischenbrüter: Das vorgefundene Nest des Hausrotschwanzes sei zu berücksichtigen und zu ergänzen.

Die Maßnahmen für Fledermäuse seien aus der Maßnahmentabelle für Vögel zu löschen.

Aus den Unterlagen sei die Ausbildung der Lärmschutzwand nicht ersichtlich. Sollten transparente Elemente verwendet werden, sei eine Bewertung des Vogelschlagrisikos an Glas entsprechend des Beschlusses 21/01 der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten vom 19. Februar 2021 vorzunehmen. Falls erforderlich, seien hochwirksame Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelverlusten vorzusehen und umzusetzen. Die Maßnahmen seien mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

Fledermäuse

Die Tabelle auf Seite 54 AFB zu den Vermeidungsmaßnahmen sei wie folgt zu ergänzen bzw. zu ändern:

- 009_VA und Artenblätter der einzelnen Fledermausarten (1 Woche vor Rückbau, möglichst in der Zeit von Mitte August – Oktober) „Kontrollierte mit Sicherheit unbesetzte ...“ Der Abriss/Rückbau dürfe erst nach Freigabe und

Kontrolle durch den Fledermaussachverständigen erfolgen. „Am Tag des Abrisses“ sei zu streichen.

- 011_VA als Gewebefolie, um den Fledermäusen den Ausflug zu ermöglichen sowie einen erneuten Einflug zu verhindern.
- 012_VA die Farbtemperatur solle 3000 K nicht überschreiten. Die Angabe einer Lampentemperatur im Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden sei nicht eingegangen.

Es fehlten die Angabe der Anzahl der erforderlichen Ersatzquartiere, die Bezeichnung der Quartiertypen, ein separater Plan mit der Verortung der Fledermausquartiere sowie der Termin zur Realisierung der Anbringung. Der Plan mit der Verortung der Quartiere und der Angabe der konkreten Quartiertypen sei zu erstellen und sei mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

Aufgrund der im AFB beschriebenen Quartiere und Quartierpotenziale sollten mindestens 35 Fledermausquartiere an den Gebäuden/Brücken angebracht werden. Dabei sollten sowohl Sommer- als auch Winterquartiere vorgesehen werden, die selbstreinigend seien und i. d. R. keiner Wartung bedürften.

Eine Anbringung von Fledermausquartieren an Bäumen solle nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn vertraglich geregelt werden könne, dass diese über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren alle zwei Jahre gewartet würden.

Kartäusernelke

Auf Seite 64 des AFB sei die Tabelle mit der Maßnahme wie folgt zu ergänzen:

- Schutz von Pflanzenstandorten, Kartäusernelke durch Bauzaun oder andere geeignete Abgrenzung.

Hinweise zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und den Maßnahmenplänen

Es werde davon ausgegangen, dass der auf der Seite 91 genannte Antrag auf Ausnahme nach Paragraph 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) mit der Feststellung der Planung erteilt werde.

Die Ansaat von Landschaftsrasen (Maßnahmen 003_A) solle zur Förderung von Insekten allgemein und auch als Nahrungsgrundlage für die Zauneidechsen durch eine für die Bodenverhältnisse geeignete Mischung z.

B. von Rieger-Hofmann „Wärmeliebender Saum“ oder
„Verkehrsinselfischung“ ersetzt werden.

Es fehle die Vermeidungsmaßnahme „Schutz von Einzelgehölzen“. In den
Maßnahmenplänen seien Gehölze mit Schutzzäunen für Vegetationsbestände
umgeben. Das betreffe aber nicht alle zu erhaltenden Gehölze. In Anlage 1
sei das Merkblatt „Schutz von Gehölzen auf Baustellen“ enthalten.

Einige der Flächen, die für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen seien, lägen
auf privaten Grundstücken. Es gehe aus den Unterlagen nicht hervor, ob die
neue Nutzung vertraglich gesichert sei bzw. wie der Ausgleich erfolgen solle,
wenn die Maßnahme trotz Beschluss nicht durchgeführt werden könne.

Ersatzpflanzungen für die Gehölzfällungen

Würden die Gehölze rein nach Gehölzschutzsatzung ausgeglichen, seien
keine konkret zugeordneten Baumpflanzungen notwendig. Als
Berechnungsgrundlage für die Ersatzzahlung diene die aktuelle
Preiseinschätzung des Umweltamtes der Landeshauptstadt Dresden,
Abteilung Naturschutz- und Landwirtschaftsbehörde, Sachgebiet
Gehölzschutz, die zurzeit bei 1.900 Euro pro Baum liege. Hier werde der
Ersatzzahlungsbetrag aktuell auf 488.600 Euro festgelegt.

Die Ersatzzahlung sei nach Genehmigung des Bauvorhabens zu leisten. Die
Höhe der zu leistenden Ersatzzahlung pro Baum sei anteilig an den Zustand
zur Fällung der Bäume abzugleichen, um zu gewährleisten, dass der
tatsächliche Kompensationsumfang realisierbar sei.

Alternativ könne der Vorhabenträger Kompensationsverträge zu konkreten
Pflanzmaßnahmen abschließen, hier greife die in der Vorplanung genannte
Ersatzzahlung in Höhe von 1.550 Euro pro Baum, da die meisten Bäume
geplant seien oder Pflanzungen kurz vor der Umsetzung stünden. Damit sei
die Ersatzzahlung auskömmlich.

Hierbei müsse gewährleistet sein, dass eine Refinanzierung in unmittelbarem
zeitlichen Zusammenhang erfolge; die Ausgleichsmaßnahmen seien also nur
für einen bestimmten Zeitraum für dieses Bauvorhaben vorhaltbar.

Konkret könnten für den Ersatz der 257 Bäume, die nicht innerhalb des
Vorhabens ausgleichbar seien, zwei Kompensationsverträge angeboten
werden, und zwar mit der Verwaltung von Elias-, Trinitatis- und
Johannisfriedhofe sowie dem Umweltamt Dresden.

Diese könnten nur abgeschlossen werden, wenn eine Refinanzierung bis

Ende 2024 gewährleistet werden könne. Es werde um zeitnahe Mitteilung gebeten, ob der Termin eingehalten werden könne, andernfalls würden die Pflanzmaßnahmen anderen Bauvorhaben in Dresden zugeordnet.

Kompensationsvertrag 1: 30 Bäume

- abzuschließen zwischen Deutscher Bahn und der Verwaltung des Elias-, Trinitatis- und Johannisfriedhofes.
- Pflanzung von 30 großkronigen Bäumen auf allen drei Friedhöfen, u. a. 15 auf der historischen Ullmannallee des Johannisfriedhofes.
- Ersatzzahlung in Höhe von 46.500 Euro.

Kompensationsvertrag 2: 227 Bäume

- abzuschließen zwischen Deutscher Bahn und dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden.
- Pflanzung von 227 Bäumen (Laubbäume oder Streuobst in der freien Landschaft) innerhalb des Stadtgebiets Dresden.
- Ersatzzahlung in Höhe von 351.850 Euro.
- Vertragsvorbereitung, Umsetzung, Pflege sowie Eintrag ins Kompensationsflächenkataster durch das Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden.

Bodenschutz/Altlasten

Altlastverdachtsflächen

Das Plangebiet berühre folgende Altlastverdachtsflächen (ALVF):

I. 62/2.28.065

Bezeichnung: Güterbahnhof Dresden-Neustadt der DR (und noch 7 aktive Teilflächen)

Lage/Straße/Hausnr.: Eisenbahnstr. 2

betreffe die Flurstücke: 427/2, 427/7 der Gemarkung Pieschen; 853/10, 1225/8, 1225/16, 1298/2, 1298/10 der Gemarkung Neustadt.

II. 62/2.23.015

Bezeichnung: Minol-Tanklager/ eh. Tankst. Schmiegel/ Lager

Lage/Straße/Hausnr.: Hansastr. 5

betreffe das Flurstück: 853/10 der Gemarkung Neustadt.

III. 62/2.02.025

Bezeichnung: 110 kV-Ölkabel/Leckstellen

Lage/Straße/Hausnr.: Nossener Brücke HKW, Fabrikstr.
betreffe die Flurstücke: 1171, 2571/1, 1225/16 der Gemarkung Neustadt.

Es sei an den Altlaststandorten mit den standortspezifischen, umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden. Bei Eingriffen in den Boden sei daher mit nutzungsbedingten Schadstoffbelastungen des Bodenmaterials zu rechnen. Dieses sei zu beproben, zu analysieren und hinsichtlich des möglichen Einbaus vor Ort bzw. einer Entsorgung/Verwertung zu bewerten.

Daher sei eine ingenieurtechnische Begleitung der Arbeiten durch ein sachkundiges Ingenieurbüro durchzuführen. Die Ergebnisse seien in einem Bericht zu dokumentieren und nach Abschluss der Arbeiten der zuständigen Bodenschutzbehörde vorzulegen. Es werde um Zusendung des Berichtes gebeten. Ein Plan mit Altlaststandorten befinde sich in Anlage 2.

Hinweise Bodenschutz

Im gesamten Plangebiet sei der bei der Bebauung anfallende unkontaminierte Bodenaushub zu trennen und soweit möglich im Plangebiet wiedereinzubauen. Oberboden sei grundsätzlich gesondert zu gewinnen und (bei nicht sofortiger Wiederverwendung) getrennt zwischenzulagern. Die vorschriftsmäßige Verwertung bzw. Beseitigung belasteter Materialien sei durch eine Sachverständige im Sinne von Paragraph 18 BBodSchG zu begleiten und zu kontrollieren. Die Dokumentation sei der Unteren Bodenschutzbehörde des Umweltamtes (E-Mail: umwelt.recht@dresden.de) vier Wochen nach Fertigstellung des Bauvorhabens vorzulegen.

Anzeigepflicht gemäß Paragraph 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG:

Werde bei den Bauarbeiten kontaminierter Boden festgestellt, sei durch den Grundstückseigentümer oder den Erbbauberechtigten das Gewässertiefenamt unverzüglich und ggf. auch das Umweltamt zu informieren, so Paragraph 13 SächsKrWBodSchG. Die zuständige Abfall-Bodenbehörde sei gemäß Paragraph 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG darüber hinaus umgehend zu informieren.

Bauherren und die von ihnen beauftragten Firmen seien verpflichtet, die abfall- und bodenschutzrechtlichen Anforderungen eigenverantwortlich einzuhalten. In diesem Zusammenhang weise man darauf hin, dass am 1. August 2023 die Mantelverordnung in Kraft getreten sei. Als Teil der Mantelverordnung sei auch die Ersatzbaustoffverordnung (EBV) und eine

neue Fassung der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV n. F.) in Kraft getreten. Im Ergebnis werde die Verwertung mineralischer Abfälle geregelt. Dies bewirke für Bauherren in Bezug auf größere Bauvorhaben u. U. wesentliche Änderungen im Umgang mit Bauabfällen, wie Abbruch- und Aushubmaterial.

Es bestehe weiterhin die Anforderung zur Vorlage eines Entsorgungskonzeptes bei der zuständigen Behörde für die anfallenden Abfälle bis 14 Tage vor Beginn der Rückbauarbeiten und die Vorlage der Entsorgungsnachweise nach Abschluss der Arbeiten.

Niederschlagsentwässerung

Das Vorhaben sei bzgl. einer möglichen schädlichen Beeinträchtigung der Grundwasserbeschaffenheit durch schadstoffhaltiges Bodenmaterial (Versagungsgrund nach Paragraph 12 Abs. 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz) mit folgendem Ergebnis geprüft worden.

Zunächst ergebe sich folgender Klärungsbedarf:

- zur Tiefenentwässerung: Erfolge diese über Mischwasserkanäle der Stadtentwässerung Dresden GmbH (siehe Erläuterungsbericht Pkt. 5.1.6.1 und Bauwerksverzeichnis (BWV) lfd. Nr. 70–73)?
- zur Rohr-Rigole (Unterlage 21.2.2): Wieso ergebe sich für die Breite ein Berechnungsergebnis von 1 Meter, wenn als Eingabewert 0,6 Meter gewählt worden sei?
- Wasseraustritt durch Zuleitung über Sickerrohre: Betrachtungen und Nachweis seien unklar. Sei hier gemeint, dass der Rohr-Rigole zusätzliches Wasser aus Sickerrohren zugeführt werde? Im Programm zur Ermittlung der Rohr-Rigolen-Länge gebe es diese Möglichkeit.
- Zur Unterlage 21.2.1: Warum sei die Mulde nicht enthalten? Enthalten im Erläuterungsbericht Pkt. 5.1.6.1 und 5.1.6.2, Berechnung in 21.2.3 und lfd.-Nr. 74 BWV.
- Zur Entwässerung Verkehrsscherschlüsse: km 1,542 bis 1,561:
Versickerung im Bahngraben (s. Erläuterungsbericht Pkt. 5.1.6.3): Sei der Bahngraben als Versickerungsanlage zu betrachten? Wenn ja, Vorlage der Dimensionierung (ggf. analog einer Mulde).
Unabhängig von den o. g. Nachforderungen sei festzustellen, dass bei der beantragten planungsrechtlichen Zulassungseinscheidung für o. g. Vorhaben der wasserrechtliche Tatbestand der Versickerung von Niederschlagswasser

i. S. d. Paragraph 8 WHG erfüllt sei.

a) ein Rohr-Rigolen-System zur abschnittswisen Entwässerung von Gleis 805 und der Zufahrtsstraße km 1,240 bis km 1,306

b) eine Versickerungsmulde am km 0,755 betroffen sei (Erläuterungsbericht Kapitel 5.1.6, S. 20).

Die unter a) und b) benannten beabsichtigten Versickerungen bedürften zu deren Ausführungen der wasserrechtlichen Erlaubnis nach Paragraph 8 WHG. Unabhängig von der Erfüllung der o. g. Nachforderungen schätze das Umweltamt, Untere Wasserbehörde, ein, dass die o. g. Versickerungen am Standort Flurstück 1225/16 der Gemarkung Neustadt unter Beachtung der nachfolgend angegebenen Auflagen im (bisher) beantragten Umfang grundsätzlich nach Paragraph 8 WHG wasserrechtlich erlaubnisfähig seien:

Auflagen:

1. Vor dem Einbau der Versickerungsanlagen (Mulde und Rohr-Rigolen) sowie im Bereich der gezielten Versickerung im Bahngraben sei sicherzustellen, dass der Boden im hydraulischen Wirkungsbereich – einschließlich der sickerfähigen Seitenflächen – der Anlagen keine schädlichen Bodenveränderungen oder Anteile mineralischer Fremdbestandteile (z. B. Bauschutt, Ziegelbruch, Aschen) aufweise. Schadstoffgehalte seien soweit zu reduzieren, dass die wasserrechtliche Gewährleistung für die Mobilisierung von Schadstoffen ausgeschlossen sei. Bei Überschuss der Anlage ausgeschiedenen Stoffe seien auf natürlichen Puffer- und Filtereigenschaften des Bodens dauerhaft sicherzustellen. Grundsätzlich seien hierfür die Zuordnungswerte der LAGA-TR Boden bzw. BM/0 BG 0 der Ersatzbaustoffverordnung zugrunde zu legen.
2. Die Erdbaumaßnahmen zur Errichtung der Versickerungsanlagen seien durch einen Sachverständigen nach Paragraph 18 BBodSchG (Sachgebiet: Gefährdungsabschätzung Altlastenbearbeitung) mit dem Ziel der Erfüllung der Nebenbestimmungen zu überwachen. Z. T. versehener und analysierter Bodenaushub sei hinsichtlich der nachweislichen Wirkungsebenen der Versickerungsanlage zu dokumentieren.
3. Die ingenieurtechnische Begleitung umfasse u. a. die Grubensohlen-/wandabnahme (organoleptischer Beleg oder auch analytischer Nachweis der Kontaminationsfreiheit) und die Dokumentation der Gesamtmaßnahme.

4. Der Bericht nach Ziffer 2. sei nach der Fertigstellung der für die Versickerungsanlagen erforderlichen Gräben bzw. Mulden unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von vier Wochen nach vorgenannter Fertigstellung der zuständigen Wasserbehörde vorzulegen.
5. Der Einsatz von Herbiziden und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf den an die Versickerungsanlagen angeschlossenen Flächen seien nicht zulässig.
6. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Versickerungsanlagen sei der zuständigen Behörde innerhalb von einem Monat nach Inbetriebnahme schriftlich anzuzeigen.
7. Bei Störfällen oder Havarien auf den an die Versickerungsanlagen angeschlossenen Flächen sei das Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden, Untere Wasserbehörde, umgehend zu verständigen.
8. Die Versickerungsanlagen seien regelmäßig zu kontrollieren, ordnungsgemäß zu warten und instand zu halten. Für die Versickerungsanlagen sei ein Betriebsbuch zu führen. Das Betriebsbuch sei mindestens dreijährlich aufzufrischen und auf Verlangen der zuständigen Behörde vorzulegen.

Begründung:

Boden und Grundwasser seien vorsorglich dauerhaft vor Verunreinigungen oder sonstigen nachteiligen Veränderungen zu bewahren. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolge eine wasserrechtliche Erlaubnis bei dem Vorhaben aufgrund fehlender Aussagen zur Ermittlung der wahrscheinlichen mittleren Infiltrationsrate nicht abschließend bestimmbar.

Die Auflagen zur baubegleitenden Überwachung dienen der Sicherstellung, dass nicht in aufgefüllte Materialien oder schädlich verunreinigten Boden versickert werde und damit dem Schutz des Grundwassers vor etwaigen negativen Beeinträchtigungen. Eine gezielte Versickerung in Auffüllungen, deren Beschaffenheit nicht bekannt sei, oder in schädlich verunreinigten Boden berge immer die Gefahr einer Beeinträchtigung des Grundwassers durch den Austrag von Schadstoffen und sei daher zuverlässig auszuschließen (1. und 2.).

Die Nebenbestimmungen zur Sanierung des hydraulischen Wirkungsbereichs, zur Begleitung durch ein sach- und fachkundiges Ingenieurbüro und zur Erstellung der Dokumentation seien geeignet und zumutbar, um eine schädliche Grundwasserveränderung in Folge des Betriebs der Versickerungsanlagen auszuschließen und die Erlaubnisfähigkeit des

Vorhabens herzustellen.

Das Einleiten von verunreinigtem Niederschlagswasser und sonstigen Stoffen sowie der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf den an die Versickerungsanlagen angeschlossenen Flächen seien auszuschließen, um einen Eintrag dieser Stoffe in das Grundwasser und damit eine schädliche Beeinträchtigung des Grundwassers zuverlässig zu vermeiden (4.).

Die geforderten Informationen und Unterlagen bei Inbetriebnahme und Störfällen seien erforderlich, um der Wasserbehörde die Überwachung der Anlagen und der Einleitung zu ermöglichen (5. und 6.).

Die regelmäßige Kontrolle und Wartung der Versickerungsanlagen sei zur dauerhaften Gewährleistung ihrer Funktionssicherheit und zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Grundwassers und Dritter erforderlich (7.).

Die wasserrechtliche Entscheidung sei in das Wasserbuch nach Paragraph 87 WHG einzutragen.

Man bitte um Übersendung einer Kopie des Bescheides.

In einer weiteren Stellungnahme vom 30.07.2024 teilte die Landeshauptstadt Dresden mit, dass das Umweltamt um Ergänzung und Streichung folgender artenschutzrechtlicher Belange bitte:

Unterlage 15-2-a_LBP_Maßnahmenblätter

CEF-Maßnahme 004

Auf dem Flurstück 1298/9, Gemarkung Neustadt befinde sich bereits ein Zauneidechsenhabitat, mit Festsetzung im B-Plan 3001. Die Unterlage 15-12-1-a sei der Bericht vom 6. Juli 2023 zum Monitoring dieses Zauneidechsenvorkommens auf dieser Fläche. Danach sei die Fläche voll mit Zauneidechsen besetzt. Aus dem Projekt der Bahn könnten keine Zauneidechsen auf diese Fläche umgesetzt werden. Damit stehe diese städtische Fläche für das Vorhaben der Bahn nicht zur Verfügung und müsse gestrichen werden, aus Text und Plänen.

Für diese geplante, nicht mehr zur Verfügung stehende Fläche sei eine Ersatzfläche erforderlich.

CEF-Maßnahme 005

Herstellung und Entwicklung: „i. d. R. keiner Wartung“ bedürfen sei zu streichen.

Das stehe im Widerspruch zu dem folgenden Absatz, der die korrekte Unterhaltung (Wartung) beschreibe. Es solle ergänzt werden: „Prüfen der Funktionsfähigkeit und der Aufhängung alle zwei Jahre.“

CEF-Maßnahme 006

Es solle entsprechend der bereits vollzogenen Änderungen bei CEF 3 angepasst werden.

Die Unterlagen würden an das Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden, weitergeleitet.

Der in der Synopse beschriebene Kompensationsvertrag (Pos. 3.3.2) zum Baumersatz sei nicht zustande gekommen, da die Refinanzierung nicht im erforderlichen Zeitrahmen gewährt werden könne. Die zu fällenden Bäume müssten entweder über Kompensationsverträge mit Dritten (z. B. Verwaltung des Elias-, Trinitatis- und Johannisfriedhofes) ausgeglichen werden oder die DB InfraGO AG leiste Baumersatz nach Gehölzschutzsatzung (3.3).

Entscheidung:

Schallschutz

Zur Thematik nach Punkt 3.1.1 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden (Erläuterungsbericht / Betriebsbeschreibung):

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die Strecke Abzweig Dresden-Pieschen – Bahnhof Dresden-Neustadt (Strecke 6246) planmäßig durch den Güterverkehr und unplanmäßig für Umleitungsverkehre des Personenverkehrs genutzt wird. Sie dient der Zu- und Abfahrt zum Güterverkehrszentrum Dresden-Friedrichstadt sowie dem zeitgerechten Zuführen und Ableiten von Zügen ohne Verkehrshalt in Dresden-Neustadt. Der Bahnhof wird zum Abstellen von Güterfahrzeugen verwendet; zwei Gleise sind hierfür vorgesehen, ergänzt um eine Eingleisstelle für Zweiwegefahrzeuge. Ein regelmäßiges Rangieren oder Kuppeln von Zügen findet nicht statt. Das Schallgutachten berücksichtigt daher zutreffend nur den durchgehenden Zugverkehr. Die Zugzahlen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall 2030 sind identisch.

Das Eisenbahnbundesamt folgt dieser fachlichen Darstellung. Da kein regelmäßiger Rangierbetrieb stattfindet, ist die schalltechnische Bewertung ohne Rangierlärm zutreffend.

*Zur Thematik nach Punkt 3.1.2 der Stellungnahme der Landeshauptstadt
Dresden (Schallgutachten vom 4. Juli 2023):*

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass im Schallgutachten eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde gelegt wird. Die Angabe von 60 km/h im Zusammenhang mit dem besonders überwachten Gleis stellt einen redaktionellen Fehler dar. In der erschütterungstechnischen Untersuchung wurde im Nullfall eine Geschwindigkeit von 70 km/h angesetzt; hier hätte 80 km/h stehen müssen. Da die Berechnung bei 70 km/h den ungünstigeren Fall abbildet, ergeben sich keine Auswirkungen auf die Ergebnisse. Das besonders überwachte Gleis kann als aktive Schallschutzmaßnahme nicht eingesetzt werden, da es in Bahnhofsbereichen und in Abschnitten mit Weichen technisch nicht realisierbar ist. Gleiches gilt für Schienenstegdämpfer, die in Weichenbereichen einschließlich 60 Metern davor und dahinter nicht einsetzbar sind. Die Kleingartenanlagen sind zwar schutzbedürftig, eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV tritt jedoch nicht ein. Die Lärmschutzwände werden bahnseitig hochabsorbierend ausgeführt und entsprechen den anerkannten Regeln der Technik. Eine Gesamtlärbetrachtung ist nicht erforderlich, da nur westlich der Strecke ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Die Unterschiede zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung ergeben sich aus den unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen und Prüfparametern.

Das Eisenbahnbundesamt bewertet diese Erläuterungen als fachlich nachvollziehbar. Die schalltechnischen Ansätze sind konsistent und entsprechen den Anforderungen der 16. BImSchV. Der Ausschluss des besonders überwachten Gleises und von Schienenstegdämpfern ist aus technischen Gründen gerechtfertigt. Für die Kleingartenanlagen ergibt sich mangels wesentlicher Änderung kein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die Lärmschutzwände sind nach den anerkannten Regeln der Technik, bahnseitig hochabsorbierend, auszuführen; dies wird als Nebenbestimmung unter Punkt A.4.2 sowie A.4.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses festgesetzt. Eine einheitliche Darstellung der Geschwindigkeitsannahmen ist nachzureichen.

*Zur Thematik nach Punkt 3.1.3 der Stellungnahme der Landeshauptstadt
Dresden (Baulärm):*

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie die im Baulärmgutachten vorgesehenen Schutzmaßnahmen vollständig umsetzt. Arbeiten erfolgen grundsätzlich im Tagzeitraum zwischen 07:00 und 20:00 Uhr. Sollte es im Rahmen von Sperrzeiten zu Nachtarbeiten kommen, wird hierfür eine Ausnahmegenehmigung beim Eisenbahnbundesamt beantragt. Betroffene, die im Tagzeitraum einem Beurteilungspegel über 70 dB(A) oder im Nachtzeitraum über 60 dB(A) ausgesetzt sind, erhalten Ersatzwohnraum.

Das Eisenbahnbundesamt erkennt diese Vorgehensweise als ausreichend an. Die Umsetzung der Schutzmaßnahmen wird als verbindliche Nebenbestimmung unter Punkt A.4.2 sowie A.4.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses festgelegt. Ausnahmegenehmigungen für Nachtarbeiten erteilt das Eisenbahn-Bundesamt nicht.

Artenschutz

Zur Thematik nach Punkt 3.2.1 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden (Reptilien):

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass das Vorkommen der Glattnatter nicht ausgeschlossen, aber auch nicht nachgewiesen wurde. Versteckelemente wie Platten und Bretter wurden ausgelegt, jedoch ohne Fundnachweis. Das Artenblatt Glattnatter wird gestrichen. Die Untersetzung der Maßnahmen erfolgt in den Maßnahmenblättern des LBP; Detailkarten werden in der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung (LAP) in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde erstellt. Pro Lärmschutzwandelement ist ein Kleintierdurchlass von etwa 20 × 20 cm vorgesehen. Ein Monitoring zur Funktionalität dieser Durchlässe ist nicht vorgesehen, die Umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert die Umsetzung fortlaufend. Die Pflege der Habitate wird für 25 Jahre sichergestellt.

Das Eisenbahn-Bundesamt folgt der Erwidern der Vorhabenträgerin und berücksichtigt die Ergebnisse der Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden, welche am 23.10.2024 in der Außenstelle Dresden des Eisenbahn-Bundesamts stattfand.

Das ursprünglich vorgesehene Zauneidechsenhabitat auf dem Flurstück 1298/9, Gemarkung Neustadt (CEF-Maßnahme 004), entfällt. Stattdessen ist eine neue dauerhafte Ausgleichsfläche südwestlich der Brücke Harkortstraße im Bereich des ehemaligen Weichenpostens 7 herzustellen. Dort sind vier

eigenständige Habitatsinseln anzulegen. Die Umsetzung hat spätestens ein Jahr nach Abschluss der Bauarbeiten zu erfolgen; der Abschluss ist dem Eisenbahnbundesamt und der Landeshauptstadt Dresden schriftlich anzuzeigen.

Für temporäre Reptilienlebensräume (CEF 003) ist ein Rückgestaltungskonzept zu erstellen, das den Rückbau und die Pessimierung der Fläche detailliert beschreibt. Dieses Konzept muss insbesondere Regelungen zum Entfernen vorhandener Tiere, zur fachlichen Begleitung durch einen herpetologisch qualifizierten Gutachter und zur Entscheidung über den Verbleib von Reptilienschutzzäunen enthalten. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Die übrigen Habitatmaßnahmen, einschließlich der Einbindung strukturgebender Steine und der Pflege über 25 Jahre, bleiben bestehen. Dies wurde unter Punkt A.4.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Zur Thematik nach Punkt 3.2.2 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden (Insekten):

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass Weidenröschen im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt wurden und die betroffene Passage im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bereinigt wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt sieht hierin eine ausreichende Korrektur.

Zur Thematik nach Punkt 3.2.3 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden (Vögel):

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass die Ersatznistplätze für Vögel in den LBP-Maßnahmenblättern 001_CEF und 008_CEF enthalten sind. Die Verortung erfolgt in den Maßnahmenplänen. Das Artenblatt wird um den Nachweis des Hausrotschwanzes ergänzt; Fledermausmaßnahmen werden aus der Maßnahmentabelle der Vögel entfernt. Transparente Lärmschutzwände werden nicht verwendet.

Das Eisenbahnbundesamt erkennt die Darstellung an. Die Angaben erfüllen die artenschutzrechtlichen Anforderungen. Die Ergänzung des Hausrotschwanzes wird angeordnet, eine zusätzliche Bewertung des Vogelschlagrisikos ist nicht erforderlich.

*Zur Thematik nach Punkt 3.2.4 der Stellungnahme der Landeshauptstadt
Dresden (Fledermäuse):*

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie den Forderungen der Landeshauptstadt Dresden zu den Vermeidungsmaßnahmen 009_VA, 011_VA und 012_VA vollständig entspricht. Die Maßnahmen werden angepasst, insbesondere erfolgt die Freigabe durch den Fledermaussachverständigen vor dem Rückbau, eine Gewebefolie verhindert den Wiedereinflug, und die Farbtemperatur der Beleuchtung überschreitet 3000 K nicht. In den LBP-Maßnahmenblättern sind zehn Quartiere an Bauwerken und vier an Bäumen vorgesehen, die Sommer- und Winterquartiere darstellen und sich auf DB-eigenen Flächen befinden.

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt die Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen an. Zur Wahrung des Schutzzwecks des § 44 BNatSchG wird eine Mindestzahl von 35 funktionsfähigen Ersatzquartieren angeordnet. Die Quartiere sind vor Beginn der Baufeldfreimachung einzurichten. Quartiere an Bäumen sind nur zulässig, wenn deren Wartung über 25 Jahre alle zwei Jahre vertraglich gesichert ist; andernfalls sind bauwerksgebundene Quartiere zu wählen. Für die CEF-Maßnahme 005 wird die Formulierung „i. d. R. keiner Wartung bedürfen“ gestrichen. Die Vorhabenträgerin hat die Funktionsfähigkeit und Aufhängung der Fledermausquartiere mindestens alle zwei Jahre zu prüfen. Diese Änderung ist in den LBP-Maßnahmenblättern (Unterlage 15-2-a) umzusetzen.

*Zur Thematik nach Punkt 3.2.5 der Stellungnahme der Landeshauptstadt
Dresden (Kartäusernelke):*

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie die Pflanzenstandorte während der Bauarbeiten durch geeignete Abgrenzungen schützt.

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt diese Maßnahme als Auflage in Punkt A.4.5.

*Zur Thematik nach Punkt 3.2.6 der Stellungnahme der Landeshauptstadt
Dresden (Landschaftspflegerischer Begleitplan und Maßnahmenpläne):*

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass der Passus über die automatische Ausnahme nach § 44 BNatSchG gestrichen wird. Es werden insektenfördernde Saatgutmischungen verwendet. Der Schutz von

Einzelgehölzen wird als eigene Vermeidungsmaßnahme aufgenommen. Für Ausgleichsmaßnahmen auf privaten Grundstücken werden nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vertragliche Regelungen getroffen.

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt diese Maßnahmen als ausreichend an. Die Verwendung angepasster Saatgutmischungen und der Schutz von Einzelgehölzen werden verbindlich festgesetzt.

Ersatzpflanzungen für Gehölzfällungen

Zur Thematik nach Punkt 3.3 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden (Ersatzzahlungen und Kompensationsverträge):

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass sie die im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Ersatzzahlungen leistet. Sie bekundet Interesse an den beiden vorgeschlagenen Kompensationsverträgen – mit der Verwaltung der Elias-, Trinitatis- und Johannisfriedhöfe sowie mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden – kann jedoch aufgrund der noch ausstehenden Mittelfreigabe keine rechtsverbindliche Verpflichtung eingehen. Die Mittelfreigabe erfolgt nach Erlass des Planrechts.

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt diesen Umstand an. Die Kompensation für 257 Bäume, die nicht innerhalb des Vorhabens ausgeglichen werden können, ist sicherzustellen. Die Vorhabenträgerin hat den Abschluss mindestens eines der angebotenen Kompensationsverträge oder eine gleichwertige Ausgleichsmaßnahme im Stadtgebiet Dresden nachzuweisen. Für den verbleibenden Ausgleichsbedarf leistet die Vorhabenträgerin ein Ersatzgeld in Höhe von 634.600 Euro an die Landeshauptstadt Dresden. Damit wird der Ausgleich nach Maßgabe der Gehölzschutzsatzung sichergestellt. Bis zur Umsetzung ist eine Sicherheitsleistung in Höhe von 488.600 Euro zu hinterlegen.

Mit den dargestellten Erwiderungen und den festgesetzten Nebenbestimmungen unter Punkt A.4.4 sowie A.4.5 sind die Belange des Umweltschutzes, insbesondere der Schall- und Artenschutz sowie die landschaftspflegerischen und kompensatorischen Anforderungen, in ausreichendem Maße berücksichtigt. Die gesetzlichen Vorgaben des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes, des Bundesnaturschutzgesetzes und des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes sind erfüllt.

Bodenschutz/Altlasten

Nach den vorliegenden Erkenntnissen sind im Planfeststellungsbereich keine förmlich festgestellten Altlastenflächen oder altlastverdächtigen Standorte bekannt. Gleichwohl handelt es sich bei dem Vorhabengebiet um einen seit Jahrzehnten eisenbahnbetrieblich genutzten Bereich, in dem aufgrund früherer Nutzungen, Aufschüttungen und baulicher Maßnahmen Bodenverunreinigungen oder belastete Auffüllungen nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Insbesondere im Zusammenhang mit Erdarbeiten, Rückbau- und Tiefbaumaßnahmen können daher bodenschutzrechtlich relevante Sachverhalte auftreten.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass Erdarbeiten fachgerecht und unter Beachtung der einschlägigen bodenschutzrechtlichen Vorgaben durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass durch geeignete Vorsorge- und Sicherungsmaßnahmen gewährleistet wird, dass schädliche Bodenveränderungen vermieden und bestehende Belastungen nicht vergrößert werden. Hierzu gehört insbesondere, dass Bodenmaterial getrennt nach Belastungsklassen ausgebaut, zwischengelagert und entsprechend den rechtlichen Vorgaben verwertet oder entsorgt wird.

Sollten im Zuge der Bauausführung unerwartet belastete Böden, Auffüllungen oder sonstige verdächtige Materialien angetroffen werden, ist unverzüglich eine fachgutachterliche Bewertung vorzunehmen. In diesem Fall sind die zuständigen Bodenschutz- und Abfallbehörden umgehend zu informieren und das weitere Vorgehen mit diesen abzustimmen. Die erforderlichen Maßnahmen richten sich nach Art und Umfang der festgestellten Belastungen und umfassen gegebenenfalls weitergehende Untersuchungen, Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen sowie eine ordnungsgemäße Entsorgung.

Die Planfeststellungsbehörde stellt ferner fest, dass die Verpflichtung zur Einhaltung der bodenschutz- und abfallrechtlichen Vorschriften unabhängig von der Planfeststellung besteht und von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauausführung zwingend zu beachten ist. Durch die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass der Schutz des

Bodens sowie der ordnungsgemäße Umgang mit möglicherweise belastetem Material gewährleistet sind.

In der Gesamtabwägung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass den Belangen des Bodenschutzes und der Altlasten ausreichend Rechnung getragen wird. Durch die vorgesehenen Vorsorge-, Kontroll- und Handlungspflichten sind schädliche Umweltauswirkungen auf den Boden ausgeschlossen beziehungsweise auf ein rechtlich zulässiges Maß begrenzt. Weitergehende Einschränkungen des Vorhabens sind aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich

IV. Belange des Amtes für Geodaten und Kataster

In der Harkortstraße und in der Erfurter Straße befänden sich Ver- und Entsorgungsleitungen „Sonstiger“ Eigentümer. Auskünfte über die Anschriften der Leitungseigentümer seien im Amt für Geodaten und Kataster, Sachgebiet Geoservice (geodatenundkataster@dresden.de) erhältlich.

Entscheidung:

Einwände des Amtes für Geodaten und Kataster sind nicht erkennbar, weshalb eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich ist.

V. Belange des Stadtbezirkes Neustadt

Im Zusammenhang mit dem betreffenden Bauvorhaben habe das Stadtbezirksamt Neustadt keine Hinweise oder Einwände.

Entscheidung:

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund fehlender Einwände entbehrlich.

VI. Belange des Stadtbezirks Pieschen

Wie aus den Unterlagen hervorgehe, erfolge mit dem Abriss und Wiederaufbau der Eisenbahnüberführung Harkortstraße im Bauzustand 2 eine Sperrung der Harkortstraße. Da in dem Bereich die Straßenbahnlinie 13 verkehre, sei die Sperrung zwingend im Vorfeld mit der DVB AG abzustimmen. Zudem sei im Bereich des Moritzburger Platzes eine Baustelleneinrichtungsfläche von etwa 970 qm sowie eine temporäre Baustellenstraße vorgesehen. Die betreffenden Flächen würden gegenwärtig als Parkflächen genutzt. Die Anwohner bzw. Anlieger im Umfeld,

insbesondere des Moritzburger Platzes 7 bis 23, seien frühzeitig über die eingeschränkte Erreichbarkeit der Grundstücke sowie den vorübergehenden Wegfall von Parkplätzen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme zu informieren.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin sichert die Forderungen des Stadtbezirks Pieschen zu, weshalb eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich ist. Die Forderungen wurden unter Punkt A.4.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

VII. Stadtplanerische Belange

Schalltechnische Untersuchung

Die Einstufung der Immissionsorte in der Schalltechnischen Untersuchung und der Erschütterungstechnischen Untersuchungen sei zu überarbeiten. Das betreffe folgende Bereiche:

- nördlicher Teil Moritzburger Straße bzw. das Quartier Moritzburger Straße, Gehestraße, Bürgerstraße (Immissionsort 136). Hierbei handle es sich um ein allgemeines Wohngebiet, da die Bebauung bis auf einen kleinen Autohandel und einen Elektrokraftbetrieb nur durch Wohnnutzung belegt sei. Unter dieser Maßgabe sei nochmals zu prüfen, ob nicht weitere Immissionsorte – insbesondere an der Moritzburger Straße – betroffen seien.
- nördlicher Teil Leisniger Straße bzw. Quartier zwischen Leisniger Straße, Leisinger Platz und Rehefelder Straße (Immissionsorte 148–151 und 189–195). Dieses Quartier sei als allgemeines Wohngebiet einzustufen.

Auflage:

Die Schalltechnische Untersuchung sei in diesen Punkten entsprechend zu überarbeiten.

Höhe der Lärmschutzwände im Stadtbild

Die geplanten Lärmschutzwände griffen mit ihrer Höhe von 4,50 m massiv in das Stadtbild ein und reduzierten als Sichtbarriere auch für die anliegenden Wohnnutzungen nach Entfernung die Wohnumfeldqualität deutlich. Die Änderung der Planung in folgenden Fällen werde für geboten gehalten:

Eisenbahnüberführung Harkortstraße:

Die hier geplante Lärmschutzwand trenne das westlich angrenzende dicht besiedelte Stadtquartier von den östlich angrenzenden Bereichen ab. Ziel der stadtplanerischen Gestaltung sei, die Verknüpfung der unterschiedlichen Stadtquartiere als Voraussetzung zur urbanen Entwicklung. Zur gestalterischen Bedeutung dieses Bauwerkes solle auch weiter unten unter dem Punkt „neue Ausführung der EÜ“ verwiesen werden.

Mehrfamilienhausbebauung Leisniger Straße:

Hier entstehe aufgrund der Kombination mit der notwendigen Stützmauer eine Höhe der nicht durchsehbaren baulichen Anlage von etwa 9,00 m im unmittelbaren Übergang zu den privaten Grundstücksflächen. Das betreffe die Flurstücke ab Nr. 177 q nach Norden. Damit sei von einer Entwertung der privaten Flächen und des Wohnumfelds der anliegenden Gebäude auszugehen.

Auflage:

Sowohl im Bereich der EÜ Harkortstraße als auch im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung Leisniger Straße sei es erforderlich zu prüfen, ob niedrigere Schallschutzwände, die näher an den Gleisen lägen, zum Einsatz kommen könnten, um die geplante Höhe von 4,50 m zu reduzieren. Sollte dies technisch nicht möglich sein, sei der obere Teil der Segmente der Lärmschutzwand (ab 2,00 m Höhe) in transparenter, d. h. durchsichtig klarer Form auszuführen.

Ausführung der Eisenbahnüberführung Harkortstraße/Bürgerstraße

Die neue Ausführung der EÜ stelle ebenfalls einen relevanten Eingriff in das Stadtbild dar, da insbesondere die Unterführung Harkortstraße/Bürgerstraße als intensiv genutzter Radfahrenden- und Fußgängertunnel genutzt werde, der zu den östlich angrenzenden Stadtquartieren führe. Die neue Ausgestaltung solle auch künftig von einem großen Anteil an Personen intensiv wahrgenommen werden. Sie sei daher als „Visitenkarte“ von besonderer städtebaulicher Bedeutung und Gestaltung der Unterführung sonderverantwortlich zu gestalten.

Auflage:

Im weiteren Verfahren seien dazu Varianten zu erarbeiten, die sich in Material- und Farbgebung unterscheiden. Die Varianten sollten eine

mindestens teilweise Verwendung von Naturmaterialien wie Sandstein zur Gliederung einbeziehen. Insbesondere die „Eingangsbereiche“ zur Unterführung sollten eine ansprechende Gestaltungsqualität aufweisen.

Hinweise:

Baustellenbetrieb

Offensichtlich solle ein wesentlicher Teil des Baustellenbetriebs unmittelbar vor der gesamten Südfassade und im weiteren Verlauf der Ostfassade des Schulkomplexes Gehestraße abgewickelt werden. Hier sei mit intensiver Störung des Schulbetriebs zu rechnen. Man empfehle dringend, die Schulleitungen sowie die verantwortende Schulbehörde zu beteiligen. Der Ablauf des Baustellenverkehrs solle dringend überdacht und Maßnahmen ergriffen werden, um die Störungen zu minimieren.

Inanspruchnahme von privat genutzten Flächen

Nach den vorliegenden Unterlagen sollten teilweise Flächen zumindest temporär in Anspruch genommen werden, die im privaten Eigentum stünden. Das gelte u. a. für die Flächen von Autowerkstatt und -handel auf dem Grundstück Großenhainer Platz 4. Sollte das betroffene Flurstück 1225/4 (Gemarkung Dresden-Neustadt) für längere Zeit in Anspruch genommen werden, halte die Landeshauptstadt Dresden es für wünschenswert, dass der gesamte Betrieb gepflegt und für die Öffentlichkeit aus einer neuen Sicht zugänglich bleibe. Es werde empfohlen, eine andere Lösung für eine temporäre Nutzung dieser Fläche zu finden.

Es werde darauf hingewiesen, dass sich unmittelbar angrenzend zum Vorhaben der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 3001, Gehestraße, befinde. Die aktuellen Pläne des Bebauungsplanes befänden sich in Anlage 3.

Ergänzend werde auf städtischer Seite darauf hinweisen, dass mit dem geplanten Rückbau der südlichen Eisenbahnüberführung über die Harkortstraße (Moritzburger Platz) die Möglichkeit zur barrierefreien Anbindung der parallel zur Gehestraße verlaufenden Wegeverbindung bestehe, welche im Bestand lediglich über eine Treppenanlage an die Gehestraße angebunden sei.

Entscheidung:

Schalltechnische Untersuchung

Die Planfeststellungsbehörde würdigt die schalltechnische Untersuchung zu den betriebsbedingten Schallimmissionen unter Berücksichtigung der Erwidern der Vorhabenträgerin sowie der gesetzlichen Vorgaben der §§ 41 ff. Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV).

Die schalltechnische Untersuchung stellt nachvollziehbar dar, dass das Vorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG darstellt und daher eine Prüfung auf wesentliche Änderung erforderlich ist. Für den Prognose-Planfall wurden insgesamt 324 Schutzfälle ermittelt, bei denen es ohne Schallschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 und 2 der 16. BImSchV kommen würde.

Zur Konfliktbewältigung wurden verschiedene Varianten aktiven Schallschutzes untersucht. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Errichtung einer hochabsorbierenden Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m über Schienenoberkante eine erhebliche Reduzierung der Betroffenheiten erreicht werden kann. Mit dieser Vorzugsvariante werden die Schutzfälle mit Grenzwertüberschreitungen auf 21 verbleibende Schutzfälle (ausschließlich im Nachtzeitraum) reduziert. Für diese verbleibenden Schutzfälle besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit der 24. BImSchV.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet das Schallgutachten als methodisch korrekt, konsistent und rechtlich tragfähig. Die Annahmen zur Betriebsweise, zu den Geschwindigkeiten sowie zur Lage und Höhe der Schallschutzanlagen sind plausibel und nachvollziehbar hergeleitet. Die schalltechnische Untersuchung bildet damit eine belastbare Grundlage für die planerische Abwägung.

Eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung allein aufgrund stadtgestalterischer Erwägungen wird daher nicht für erforderlich gehalten.

Höhe der Lärmschutzwände im Stadtbild

Die Landeshauptstadt Dresden hat im Rahmen ihrer Stellungnahme stadtgestalterische Bedenken hinsichtlich der Höhe und Wirkung der geplanten Lärmschutzwände im innerstädtischen Bereich geäußert und angeregt, im oberen Wandbereich teiltransluzente akustische Elemente vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin lehnt den Einsatz teiltransluzenter bzw. lichtdurchlässiger Elemente ab und führt hierzu aus, dass die schalltechnische Wirksamkeit der Lärmschutzwände maßgeblich von einer hochabsorbierenden, nicht transparenten Bauweise abhängt. Teiltransluzente Elemente könnten zu Schallreflexionen, einer Verschlechterung der Pegelminderung sowie zu einer Erhöhung der Lärmbelastung auf der gegenüberliegenden Seite führen. Zudem liegen der schalltechnischen Untersuchung ausdrücklich Annahmen zugrunde, die von einer vollflächig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzwände ausgehen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser fachlich fundierten Einschätzung. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG hat der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche Vorrang vor gestalterischen Erwägungen, soweit diese die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen beeinträchtigen würden. Eine Anordnung teiltransluzenter Elemente ohne einen zusätzlichen schalltechnischen Gleichwertigkeitsnachweis würde die Erreichung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV in Frage stellen und die Rechtssicherheit der Planung beeinträchtigen.

Vor diesem Hintergrund wird von der bislang vorgesehenen Verpflichtung zur Verwendung teiltransluzenter akustischer Elemente abgesehen. Die Lärmschutzwände sind durchgehend hochabsorbierend und nicht transparent auszuführen, wie sie der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt wurden. Nur so ist sichergestellt, dass die prognostizierten Pegelminderungen erreicht und die verbleibenden Schutzfälle auf das unvermeidbare Maß reduziert werden.

Gleichzeitig erkennt die Planfeststellungsbehörde die städtebauliche Bedeutung der Lärmschutzwände im innerstädtischen Raum an. Gestalterische Belange können jedoch ausschließlich unterhalb der Schwelle einer Beeinträchtigung der schalltechnischen Wirksamkeit berücksichtigt werden. Die Vorhabenträgerin wird daher verpflichtet, die Lärmschutzwände

in Materialität, Farbgebung und Oberflächenstruktur so auszuführen, dass eine möglichst verträgliche Einbindung in das Stadtbild erfolgt, ohne die schalltechnische Funktion zu beeinträchtigen. Eine Abstimmung mit der Landeshauptstadt Dresden ist insoweit auf diese gestalterischen Aspekte zu beschränken.

In der Gesamtabwägung überwiegen die Belange des Immissionsschutzes und der rechtssicheren Konfliktbewältigung gegenüber den weitergehenden stadtgestalterischen Forderungen nach teiltransluzenten Lärmschutzwänden. Die Ablehnung teiltransluzenter Elemente ist fachlich begründet, schalltechnisch erforderlich und rechtlich geboten. Die stadtplanerischen Belange werden durch gestalterische Maßnahmen im Rahmen der hochabsorbierenden Bauweise angemessen berücksichtigt.

Ausführung der Eisenbahnüberführung Harkortstraße / Bürgerstraße

Zur Thematik nach Punkt 6.3 der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden erklärt die Vorhabenträgerin, dass die neue Eisenbahnüberführung (EÜ) so ausgelegt ist, dass eine gestalterische Fassadengestaltung möglich bleibt. Die Entwurfsplanung sieht – analog zum Bestand – eine Verklinkerung der Bauwerksansichten vor. Die Vorhabenträgerin erkennt die Bedeutung der Unterführung als stark frequentierten Fußgänger- und Radverkehrsraum an. Varianten der Gestaltung werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Bezüglich der Hinweise zur Baustellenlogistik erklärt die Vorhabenträgerin, dass sie die Schulleitung sowie die zuständige Schulbehörde in die weiteren Planungen einbindet. Lärmintensive Arbeiten sollen nach Möglichkeit in den Ferien erfolgen. Zum Flurstück 1225/4 (Autohandel Großenhainer Platz 4) erklärt sie, dass keine dauerhafte Inanspruchnahme vorgesehen ist, jedoch temporäre Betretungen im Zuge der Böschungssicherung erforderlich sind. Die Baustelleneinrichtungspläne und das Bauwerksverzeichnis werden entsprechend angepasst. Eine Beeinträchtigung des Betriebs des Autohandels sei nicht zu erwarten. Der Bebauungsplan Nr. 3001 wird nicht berührt; Planungen zum barrierefreien Ausbau der Wegeverbindung können – sofern rechtzeitig beantragt – berücksichtigt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt würdigt die Erwiderung wie folgt:

Die neue Eisenbahnüberführung Harkortstraße/Bürgerstraße stellt ein prägendes städtebauliches Bauwerk dar. Eine besondere gestalterische Qualität ist aufgrund der zentralen Lage und der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer erforderlich. Die vom Vorhabenträger zugesagte Fassadengestaltung wird als geeignete Maßnahme anerkannt, muss jedoch weitergehend konkretisiert werden. Hinsichtlich der Baustellenlogistik sind die Interessen des Schulbetriebs besonders zu berücksichtigen. Die temporäre Inanspruchnahme privater Flächen ist zu dulden, soweit sie technisch notwendig und auf das Mindestmaß beschränkt bleibt.

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, mindestens zwei Gestaltungsvarianten für die EÜ Harkortstraße/Bürgerstraße zu erarbeiten, die sich in Materialität, Farbgebung und architektonischer Gliederung unterscheiden. Dabei ist mindestens eine Variante mit der Verwendung von Naturmaterialien (z. B. Sandstein) für die Eingangsbereiche vorzusehen. Die Varianten sind der Landeshauptstadt Dresden im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.

Die Einbindung der Schulbehörden in die Bauablaufplanung ist sicherzustellen. Lärmintensive Arbeiten sind – soweit technisch möglich – in schulfreien Zeiten durchzuführen.

Die Inanspruchnahme privater Flächen ist auf das technisch notwendige Maß zu beschränken. Änderungen der Baustelleneinrichtungspläne sind der Stadt Dresden vor Baubeginn vorzulegen und ggf. eine Planänderung nach § 76 VwVfG beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die stadtplanerischen Belange in der Abwägung mit den eisenbahn- und immissionsschutzrechtlichen Anforderungen umfassend berücksichtigt wurden. Die von der Landeshauptstadt Dresden geforderten Anpassungen zur Schalltechnischen Untersuchung sind fachlich nicht erforderlich. Die optische Integration der Lärmschutzwände sowie die gestalterische Aufwertung der EÜ Harkortstraße/Bürgerstraße werden durch Auflagen sichergestellt. Damit wird den städtebaulichen Entwicklungszielen der Landeshauptstadt Rechnung getragen.

VIII. Stadtplanerische Belange – Alter Leipziger Bahnhof (Hinweise)

Die Planungen zur Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ würden auf der Grundlage des 2018 beschlossenen Masterplans Nr. 786.1 „Leipziger Vorstadt/Neustädter Hafen“ – Variante 1 (Beschluss am 28. Juni 2018, SR/053/2018) und der dort vorgesehenen Gesamtkonzeption auch weiterhin mit hohem städtebaulichem und gestalterischem Anspruch betrieben. So sollten die Planungsziele insbesondere für einen 27 Hektar großen Teilbereich, begrenzt durch die Erfurter Straße, die Leipziger Straße, die Eisenbahnstraße und die Bahnstrecke 6246, weiter qualifiziert werden. Grundsätzlich solle vor dem Hintergrund des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten auch bauliche Entwicklung des zu großen Teilen brachliegenden, strukturell aber bedeutsamen Standortes zu einem lebenswerten gemischten und durchgrünten Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität bei Wahrung der örtlichen Identität erfolgen.

In diesem Zusammenhang werde im Zeitraum von 2022 bis Mitte 2024 für das Projektgebiet ein städtebauliches Qualifizierungsverfahren in Form eines 2-phasigen Wettbewerbsverfahrens einschließlich eines begleitenden dialoghaften Moderations- und Beteiligungsverfahrens mit unterschiedlichen Akteursgruppen durchgeführt. Grundlage des Verfahrens sei die Auslobungsunterlage. Der Wettbewerb ende mit der Preisgerichtssitzung im Februar 2024 zur Auswahl eines Siegerentwurfs, der durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bestätigt werden solle und dann die Grundlage für die weitere Rahmen- und Bauleitplanung bilden werde.

Stadträumliche Verknüpfung/Einbindung

Mit dem Ziel einer integrierten Gebietsentwicklung sei eine attraktive Vernetzung mit den angrenzenden Stadträumen vorgesehen. Hierzu seien Durchwegungen der bestehenden Bahnanlagen für den Fußgänger- und Radverkehr mit Bezug zur Hansastraße und Großenhainer Straße erforderlich. Maßgebliche Verknüpfungspunkte seien der Bahnhof Neustadt (inklusive der Straßenbahnhaltestellen Neustädter Markt und Hansastraße), die innergemeindliche Haupttrasse Lößnitzstraße sowie die fußläufige Erschließungsachse über die Conradstraße.

Zur Gewährleistung einer angemessenen funktionalen und verkehrssicheren Nutzung seien im Zuge dieser Durchwegungen lichte Breiten von mindestens

5,50 m und lichte Höhen von mindestens 2,50 m erforderlich. Diese Maße ergäben sich aus Anforderungen der Planungswegefreiheit sowie der erforderlichen gefahrlosen gemeinsamen Geh- und Radwege an stark frequentierten Hauptverbindungen.

Die Einordnung der Durchwegungen der Bahnanlagen von 8–25 (nummeriert über die Gleisanlagen) umfasse zwei Hauptachsen. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass insbesondere die geplanten Durchwegungen 18–20 für das beantragte Vorhaben von Relevanz seien.

Neben der Durchwegung sei die zivile Nutzung der Bahnbögen, insbesondere im Bereich des Künstlerhauses Hanse 3 e. V. (Hansastraße 3) und der Blauen Fabrik e. V. (Eisenbahnstraße 1), für z. B. Kreativwirtschaft und Gastronomie für das zukünftige Quartier ein wichtiges Ziel der Quartiersentwicklung.

Im Ergebnis mehrerer Gespräche und Korrespondenzen in 2022 und 2023 mit der Deutschen Bahn, DB Immobilien, Standortleiterin Leipzig, sei vereinbart worden, dass seitens der Bahn eine Grundsatzprüfung erfolge, in deren Ergebnis dann seitens der Stadt ein Antrag zur detaillierten Prüfung baulicher und nutzungsspezifischer Anforderungen an einzelne Bahnbögen bzw. Abschnitte des Bahndammes an die DB Immobilien gestellt werde.

Leider liege der Landeshauptstadt Dresden bis dato, trotz Nachfrage, keine Rückmeldung zur Grundsatzprüfung vor.

Nutzungen und Nutzungsverteilung

In Orientierung am Masterplan 786.1 werde im Rahmen der kooperativen Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof in Berücksichtigung der Bestandssituation zukünftig folgende Nutzungsstruktur vorgesehen:

- Der südliche Bereich des als Sachgesamtheit denkmalfachlich unter Schutz gestellten Areals (ehemaliger Bahnhof) solle insbesondere Raum für kulturelle, kreative und sportliche Nutzungen bieten und damit an den Anteil an Gemeinbedarf Anforderungen anknüpfen.
- Das Zentrum des Wettbewerbsgebiets solle einen zusammenhängenden Frei- und Grünraumanteil aufweisen, dessen Nutzungsanforderungen auf die nicht sofort gewerbefrei genutzten Areale wirken könnten.
- Die Eventsprange könne entsprechend gewerblich nachverdichtet werden.

- Im nördlichen Bereich zur Leipziger und Erfurter Straße hin werde vorwiegend Wohn- und Gewerbenutzung etabliert.

Die Nutzungsverteilung solle auf den neu zu bebauenden Flächen überschlägig 70 % Wohnen und 30 % Gewerbe, Kultur und Soziales betragen.

Immissionsschutz

Gemäß den Angaben im Schallschutzgutachten (Krebs + Kiefer) werde davon ausgegangen, dass in Bezug auf die prognostische Belegung der Strecke (Tag/Nacht) bezogen auf den Prognosezeitraum 2030 keine Änderungen zu erwarten seien. Folgende Angaben seien festzuhalten:

In Bezug auf die Festlegung der Schutzbedürftigkeit vorhandener Nutzungen seien die vorgenommenen Gebietseinstufungen (vgl. Schallschutzgutachten; Anhang 1.2.3.) nicht vollumfänglich plausibel. So seien beispielsweise die Immissionsorte im Plangebiet der kooperativen Quartiersentwicklung Alter Leipziger Bahnhof Nr. 32–33 und 35–37 vollständig der Gebietskategorie „Gewerbegebiet“ zugeordnet. Dies sei vor dem Hintergrund nachfolgender Hinweise noch einmal zu plausibilisieren.

Im Hinblick auf die Immissionsorte 66–67 sei anzumerken, dass das ehemals ansässige Autohaus nicht mehr existiere. Aktuell erfolge für diesen Bereich eine Projektentwicklung mit dem Ziel der Etablierung von Büro- und Einzelhandelsflächen zzgl. gastronomischer Einrichtungen.

Für den nördlich angrenzenden Bereich Großenhainer Straße 5–7 sei die Errichtung eines Büro- und Verwaltungsgebäudes mit zwei Parkebenen erfolgt.

Nachfolgende Übersichten gäben einen Überblick zur aktuellen planungsrechtlichen Situation. So seien abgeschlossene bauleitplanerische Verfahren nach BauGB im näheren Umfeld des beantragten Vorhabens sowie für das Wettbewerbsgebiet Alter Leipziger Bahnhof die Abgrenzung Innenbereich/Außenbereich gemäß § BauGB dargestellt. Insbesondere seien die rechtskräftigen Bebauungspläne B 3001 (Schulstandort Gehestraße) und B 3029 (Urbanes Gebiet / Sondernutzung Kultur/Sport) in Verbindung mit den bereits erteilten Baugenehmigungen entsprechend zu beachten.

Auf die deutliche Konzentration religiöser und kultureller Einrichtungen (jüdische Kultusgemeinde Besht Yeshiva, Hanse 3 e. V., Blaue Fabrik e. V.) im südlichen Bereich des Projektgebietes im Umfeld des ehemaligen Empfangsgebäudes (Bahnhof) werde explizit verwiesen. Dieser Bereich solle als Fläche für Gemeinbedarf konstituiert werden und weitere diesbezügliche Nutzungen aufnehmen. So stünden insbesondere die Schaffung eines Gedenkortes sowie eines jüdischen Kultur- und Begegnungszentrums/Dokumentationszentrums verknüpft mit der Darstellung auch der verkehrsgeschichtlichen Bedeutung („Bahnhof der Erinnerung“) im Fokus.

Die oben aufgeführten Hinweise seien im Schallschutzgutachten entsprechend zu beachten und neu zu bewerten.

Artenschutz/Biotopverbund

Die Belange des Artenschutzes seien im Wettbewerbsgebiet zu beachten. Seitens der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden sei für das Wettbewerbsgebiet eine artenschutzrechtliche Untersuchung beauftragt worden. Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens seien die hieraus ableitbaren gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf das erforderliche Ausnahmeverfahren hinsichtlich der festgestellten Zauneidechsenpopulation zu beachten. Es sei eine mindestens einen Hektar große Kernzone mit hohem Schutzanspruch entlang des Bahndamms sowie ein störungsarmer Übergang der Kernzone als Pufferzone vorzusehen.

Im Rahmen des laufenden Planverfahrens zum Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof werde darum gebeten, die oben aufgeführten Belange zu würdigen und in die Planung mit einzustellen.

Entscheidung:

Zu der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden führt die Vorhabenträgerin aus, dass sie die Hinweise der Stadt zur Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ zur Kenntnis nimmt. Sie stellt klar, dass sich dieses Quartier derzeit in einem Qualifizierungsverfahren befindet, dessen Abschluss erst im Jahr 2024 die Grundlage für die nachfolgende Rahmen- und Bauleitplanung bildet.

Da das Verfahren zur Komplexmaßnahme Güterbahnhof Dresden-Neustadt bereits im Jahr 2023 offengelegt wurde, besteht für die Quartiersentwicklung in diesem Stadium kein Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV. Nach Auffassung der Vorhabenträgerin ist im Rahmen der bauleitplanerischen Umsetzung für das Quartier vielmehr sicherzustellen, dass die dort zu planenden Nutzungen die durch das Vorhaben verursachten Emissionen berücksichtigen. Damit werde dem sogenannten Prioritätsgrundsatz Rechnung getragen, wonach in der Konkurrenz zwischen Fachplanung und Bauleitplanung die zeitlich nachfolgende Planung Rücksicht zu nehmen hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 03.04.2019 – 4 A 1/18 – juris Rn. 33).

Die Vorhabenträgerin führt weiter aus, dass die im Schreiben der Landeshauptstadt Dresden benannten Bahnbögen nicht Bestandteil des gegenständlichen Vorhabens sind. Einer künftigen zivilen oder kulturellen Nutzung dieser Bahnbögen stehe aus Sicht der Fachplanung nichts entgegen. Die Abstimmung der künftigen Nutzung sei zwischen der Stadt Dresden und DB Immobilien vorzunehmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die rechtliche Bewertung der Vorhabenträgerin.

Die Planungen der Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ stehen in keinem unmittelbaren Abhängigkeitsverhältnis zur hier planfestzustellenden Maßnahme. Sie befinden sich im Stadium vorbereitender städtebaulicher Untersuchungen und entfalten daher keine rechtlich verbindliche Außenwirkung gegenüber der Fachplanung.

Die Komplexmaßnahme Güterbahnhof Dresden-Neustadt ist als planfeststellungspflichtiges Eisenbahninfrastrukturvorhaben nach § 18 Abs. 1 AEG dem Prioritätsgrundsatz entsprechend vorrangig. Eine Verpflichtung zur Anpassung an nachfolgende städtebauliche Ziele besteht nicht.

Die Hinweise der Landeshauptstadt Dresden werden jedoch nachrichtlich berücksichtigt. Im Zuge der weiteren Durchführung des Vorhabens ist sicherzustellen, dass die geplante Maßnahme die städtebauliche Entwicklung des Quartiers nicht unnötig erschwert. Eine kooperative Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin, DB Immobilien und der Landeshauptstadt Dresden über die künftige Nutzung der Bahnbögen wird empfohlen.

Ein unmittelbarer Anpassungsbedarf der Fachplanung an die Quartiersentwicklung besteht nicht. Eine förmliche Auflage wird insoweit nicht erteilt.

Immissionsschutz und Gebietseinstufung

Die Landeshauptstadt Dresden weist darauf hin, dass die Gebietseinstufung einzelner Immissionsorte im Schallschutzgutachten, insbesondere der Immissionsorte 32–33 und 35–37 im Bereich des Quartiers Alter Leipziger Bahnhof, nicht plausibel sei. Diese seien als „Gewerbegebiet“ eingeordnet, obwohl künftig eine Mischnutzung oder Wohnnutzung vorgesehen sei. Zudem verweist die Landeshauptstadt Dresden darauf, dass am Standort Großenhainer Straße 5–7 und im Bereich des ehemaligen Autohauses neue Büro-, Verwaltungs- und Einzelhandelsnutzungen entstanden sind.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die aktuelle Gebietseinstufung dem bestehenden Planungs- und Nutzungsstand entspricht. Die Gebiete seien derzeit als gewerblich geprägt zu bewerten. Da das Quartiersentwicklungsverfahren noch keinen bauleitplanerischen Status besitzt, sei eine Berücksichtigung künftiger, noch nicht genehmigter Nutzungen im Schallschutzgutachten rechtlich nicht geboten. Der Immissionsschutz künftiger Wohnnutzungen werde im Rahmen des späteren Bebauungsplanverfahrens sicherzustellen sein.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dieser Beurteilung an.

Im Rahmen der Fachplanung sind nach § 41 Abs. 1 BImSchG nur die im Zeitpunkt der Planfeststellung bestehenden schutzwürdigen Nutzungen maßgeblich. Die von der Landeshauptstadt Dresden avisierten Nutzungen des Quartiers liegen außerhalb des planfestgestellten Bereichs und betreffen künftige Planungsabsichten. Eine Pflicht zur Berücksichtigung hypothetischer Gebietseinstufungen besteht nicht.

Stadträumliche Verknüpfung und Durchwegungen

Die Landeshauptstadt Dresden fordert in ihrer Stellungnahme, dass im Rahmen der Planungen Durchwegungen der Bahnanlagen für den Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden. Diese sollen eine lichte Breite von

mindestens 5,50 m und eine lichte Höhe von mindestens 2,50 m aufweisen. Maßgeblich seien insbesondere die vorgesehenen Durchwegungen 18–20.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und führt aus, dass die Bahnbögen und angrenzenden Bereiche nicht Teil des planfestzustellenden Vorhabens sind. Der Bahnkörper bleibt funktional unverändert. Die Schaffung zusätzlicher Durchwegungen sei nicht Bestandteil der gegenständlichen Planung und könne Gegenstand späterer Abstimmungen zwischen der Stadt Dresden und DB Immobilien werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass die Herstellung städtebaulicher Durchwegungen keine planfestzustellungsrelevante Eisenbahninfrastrukturmaßnahme im Sinne des § 18 AEG ist. Sie kann daher nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses sein. Gleichwohl ist eine künftige städtebauliche Integration des Bahnkörpers in die Quartiersentwicklung wünschenswert.

Die Forderung nach Durchwegungen wird nachrichtlich aufgenommen. Eine eigenständige Auflage erfolgt nicht, da die Maßnahme nicht Bestandteil des Vorhabens ist.

Zivile Nutzung der Bahnbögen

Die Landeshauptstadt Dresden hebt hervor, dass die Nutzung der Bahnbögen für kulturelle, kreative und gastronomische Nutzungen – insbesondere im Bereich des Künstlerhauses Hanse 3 e. V. und der Blauen Fabrik e. V. – ein zentrales Ziel der Quartiersentwicklung sei. Sie weist darauf hin, dass trotz mehrfacher Korrespondenzen keine Rückmeldung zur Grundsatzprüfung der Bahn vorliege.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die benannten Bahnbögen durch die gegenständliche Baumaßnahme nicht berührt werden. Einer zivilen Nutzung stehe aus Sicht der Fachplanung nichts entgegen. Die Koordination obliege DB Immobilien in Abstimmung mit der Stadt Dresden.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dieser Bewertung an.

Da die Bahnbögen nicht Bestandteil des planfestzustellenden Bereichs sind, kann über deren Nutzung nicht entschieden werden. Die planerische

Abstimmung zwischen DB Immobilien und der Stadt Dresden wird ausdrücklich begrüßt.

Es besteht kein planungsrechtlicher Regelungsbedarf im Beschluss.

Artenschutz und Biotopverbund

Die Landeshauptstadt Dresden weist darauf hin, dass im Bereich der Quartiersentwicklung eine artenschutzrechtliche Untersuchung beauftragt wurde. Entlang des Bahndamms sei eine mindestens 1 ha große Kernzone mit hohem Schutzanspruch für die Zauneidechse sowie eine Pufferzone vorzusehen.

Die Vorhabenträgerin erklärt, dass das Wettbewerbsgebiet die Bahnanlagen tangiert und die Belange des Artenschutzes nachrichtlich in den landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) übernommen werden. Die vorhandenen Zauneidechsenbestände werden berücksichtigt; Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind Teil der Planung. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehe das Bahngelände wieder als hochwertiger Lebensraum zur Verfügung. Eine Abstimmung zwischen beiden Vorhaben (Güterbahnhof / Quartier) wird als sinnvoll angesehen.

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt die Erklärung der Vorhabenträgerin als ausreichend an. Die artenschutzrechtlichen Belange sind im LBP berücksichtigt und im Umweltkapitel des Beschlusses bereits gesichert.

Eine ergänzende Auflage wird aufgenommen, um die Koordination zwischen den Planungen sicherzustellen.

Die Forderung der Landeshauptstadt Dresden wird berücksichtigt; eine Koordinationspflicht zwischen den Vorhaben wird festgesetzt.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Hinweise der Landeshauptstadt Dresden zum städtebaulichen Projekt „Alter Leipziger Bahnhof“ überwiegend zukünftige Entwicklungen außerhalb des planfestgestellten Bereichs betreffen. Nach Maßgabe des § 38 BauGB entfalten diese keine Bindungswirkung für das Eisenbahn-Bundesamt. Die vorliegende Planung wahrt die Belange der Stadtplanung und steht den künftigen Entwicklungszielen nicht entgegen. Eine gegenseitige Koordination zwischen Fachplanung und Stadtplanung ist

anzustreben, um die Integration des Bahngeländes in die künftige Quartiersentwicklung zu ermöglichen.

IX. Belange künftige Verkehrsentwicklung

Hinsichtlich der Belange künftiger Verkehrsentwicklung gibt die Landeshauptstadt Dresden in Ihrer Stellungnahme vom 07.12.2023 an, dass der Planungsumgriff an die städtebaulich zu entwickelnde Fläche des Alten Leipziger Bahnhofs und das nach Paragraph 34 des Sächsischen Baugesetzbuches bebaubare Flurstück 1565/3 der Gemarkung Neustadt mit konkreten Entwicklungsabsichten des Eigentümers, angrenze. Die Landeshauptstadt Dresden plane auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden sowie im Rahmen von Untersuchungen zu einer Radschnellverbindung in Richtung Radebeul eine Radschnellverbindung/Radroute durch das Gelände des Alten Leipziger Bahnhofs und die Unterführung durch die Bahnanlagen im Planungsbereich zur Anbindung der Route an die Lößnitzstraße über das Flurstück 1565/3. Mit dem Grundstückseigentümer habe es bereits Abstimmungen dazu gegeben. In der derzeitigen Vorzugsvariante solle die Querung in geradliniger Fortführung der Lößnitzstraße auf die Bahnanlage eingeordnet werden. Es sei eine entsprechende Anfrage zur Umsetzbarkeit an die Deutsche Bahn seit geraumer Zeit unbeantwortet. Die Sicherstellung der Möglichkeit, diese Unterführung für den o. g. Zweck herzustellen sehe die Landeshauptstadt Dresden als wesentlich an, um der vorgelegten Planung zustimmen zu können.

In einer weiteren Stellungnahme gibt die Landeshauptstadt Dresden an, dass durch die 1. Planänderung keine neuen verkehrsplanerischen Belange gegenüber der Stellungnahme vom 7. Dezember 2023, insbesondere Punkt 8 - Belange künftige Verkehrsentwicklung, betroffen seien. Es werde darauf hingewiesen, dass die derzeitige Vorzugsvariante einer Radschnellverbindung in Richtung Radebeul im Bereich zwischen Harkortstraße und Leisniger Platz teilweise über das Flurstück 427/7, Gemarkung Pieschen verlaufe. Damit bestehe eine indirekte Betroffenheit durch die ausgewiesene Änderung der Planfeststellungsgrenze.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und gibt in ihrer Erwiderung an, dass die mögliche Nutzung der Unterführung nicht Gegenstand des Projektes ist und mit der DB Immobilien abgestimmt werden muss. Vorhabenträgerin des vorliegenden Projektes ist die DB InfraGO AG.

Weiterhin gibt die Vorhabenträgerin an, dass die DB AG Eigentümer des Flurstücks 427/7, Gemarkung Pieschen, ist. Das dort geplante Zauneidechsenhabitat ist nur temporär während der Bauzeit geplant. Sobald der Stadt Dresden konkretisierte Sachstände zur Radschnellverbindung vorliegen, sollten durch das nachfolgende Projekt die Planungen konkretisiert werden.

Nach Abwägung der vorgetragenen Belange ist die Planfeststellungsbehörde der Ansicht, dass das Anliegen der Landeshauptstadt Dresden, die Möglichkeit einer späteren Unterführung planerisch zu sichern, ein eigenständiges städtisches Infrastrukturvorhaben, welches über den Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens hinausgeht, betrifft. Eine Verpflichtung der Vorhabenträgerin, eine zukünftige Radverkehrsunterführung vorzubereiten oder zu gewährleisten, würde den sachlichen Planungsrahmen des gegenwärtigen Vorhabens überschreiten und wäre im Hinblick auf die fachplanerische Zuständigkeit sowie die Eigentumsverhältnisse nicht gerechtfertigt.

Zudem bestehen derzeit keine hinreichend konkretisierten Planungen oder abgestimmte Trassenführungen, die eine verbindliche planerische Berücksichtigung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens ermöglichen würden. Die Belange der Landeshauptstadt Dresden können daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht weitergehend berücksichtigt und den Einwendungen nicht gefolgt werden.

X. Belange des Straßenbaulastträgers

Betroffenheiten des Straßen- und Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Dresden bestünden an den Eisenbahnkreuzungen Harkortstraße (Bauwerk 20) und Erfurter Straße (Bauwerk 21).

Für den Neubau der EÜ Harkortstraße habe das Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden ein Verlangen auf Erhöhung der lichten Höhe auf 4,70 Metern geäußert. Dies sei in der Planung berücksichtigt. Ziel der Landeshauptstadt Dresden sei die mittelfristige Änderung des

Straßenquerschnitts der Harkortstraße mit der Führung des Kfz-Verkehrs im Gleisbereich der Straßenbahn. Um die Fahrleitung der Straßenbahn und den Schwerverkehr abzuwickeln, müsse die lichte Höhe vergrößert werden. Die lichte Weite werde wie im Bestand hergestellt.

Für den Neubau der EÜ Erfurter Straße bestehe kein Verlangen des Straßen- und Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Dresden. Lichte Höhe und lichte Weite würden wie im Bestand hergestellt.

Die neue öffentliche Beleuchtung im Bereich beider EÜ werde unabhängig von den Bauwerken im Straßenraum errichtet.

Beim Rückbau der EÜ Harkortstraße und EÜ Erfurter Straße seien die Fundamente aller Mittelstützen bis in eine Tiefe von 1,50 Meter abubrechen und die Straßenverkehrsflächen wie im Bestand herzustellen. Die Fundamente seien als Teil der Eisenbahnanlagen in Baulast der Deutschen Bahn AG. Der Rückbau ermögliche dem Straßenbaulastträger und anderen Medienträgern Platz im unterirdischen Bauwerk für einen regelgerechten Straßenbau, für Entwässerungsanlagen unter den Brücken und für Leitungsverlegungen.

Die Gehwege im Bau Feld der beiden EÜ seien nach dem Bau der neuen Widerlager wie im Bestand herzustellen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung sei die Herstellung der aufzubrechenden Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Beleuchtung mit dem Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.

Entscheidung:

Im Rahmen Ihrer Erwidern gibt die Vorhabenträgerin an, dass ein Rückbau der Mittelstützenfundamente aufgrund umfangreicher, nicht geplanter Eingriffe in die Verkehrsanlage und Leitungen Dritter nicht vorgesehen ist. Der Rückbau der Fundamente soll im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen erfolgen.

Nach Prüfung und Abwägung der im Rahmen der Beteiligung des Straßen- und Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Dresden vorgetragenen Belange wird festgestellt, dass diese im erforderlichen Umfang in die Planung aufgenommen und angemessen berücksichtigt worden sind. Die Forderung nach einer Erhöhung der lichten Höhe der Eisenbahnüberführung

Harkortstraße auf 4,70 Meter ist in der Planung umgesetzt. Damit wird den künftigen verkehrlichen Anforderungen, insbesondere der geplanten Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Gleisbereich der Straßenbahn, hinreichend Rechnung getragen. Hinsichtlich der Eisenbahnüberführung Erfurter Straße bestehen keine weitergehenden Anforderungen; lichte Höhe und Weite werden wie im Bestand hergestellt.

Der von der Landeshauptstadt Dresden geforderte vollständige Rückbau der Mittelstützenfundamente bis in eine Tiefe von 1,50 Metern wird nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass ein solcher Rückbau umfangreiche Eingriffe in die bestehende Verkehrsanlage sowie in Leitungen Dritter erforderlich machen würde, die über den für das Eisenbahnbauvorhaben notwendigen Umfang hinausgingen. Da diese Arbeiten dem Bereich des Straßenbaus zuzuordnen sind, obliegt ein vollständiger Rückbau dem Straßenbaulastträger und kann im Rahmen späterer Straßenbaumaßnahmen erfolgen. Die Vorhabenträgerin wird jedoch verpflichtet, alle für den Neubau der Eisenbahnüberführung technisch erforderlichen Rückbauarbeiten auszuführen und sicherzustellen, dass keine baulichen Hindernisse verbleiben, die den Bestand oder die Funktion der Straße beeinträchtigen.

Die Wiederherstellung der Straßen- und Gehwegflächen im Bereich der beiden Eisenbahnüberführungen hat nach Abschluss der Bauarbeiten entsprechend dem vorhandenen Ausbauzustand zu erfolgen. Dadurch wird gewährleistet, dass die verkehrliche Nutzbarkeit der betroffenen Flächen nach Beendigung der Baumaßnahmen uneingeschränkt wiederhergestellt ist.

Die Herstellung der aufzubrechenden Straßenverkehrsflächen sowie der öffentlichen Beleuchtung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen. Diese Abstimmung stellt sicher, dass die planerische Umsetzung der Kreuzungsbauwerke mit den Anforderungen des Straßenbaulastträgers in Einklang steht und spätere Anpassungen vermieden werden. Eine gegebenenfalls erforderliche Vereinbarung zur Kostenübernahme zwischen den Beteiligten bleibt davon unberührt und ist gesondert zu treffen.

Insgesamt wird festgestellt, dass die Belange des Straßenbaulastträgers hinreichend gewürdigt und in der Planung berücksichtigt worden sind. Die

inhaltlich begründeten Forderungen zur Anpassung der Bauhöhen, zur Wiederherstellung der Straßen- und Gehwegflächen sowie zur Abstimmung der Straßenbaumaßnahmen werden in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Der weitergehende Antrag auf vollständigen Rückbau der Mittelstützenfundamente wird dagegen nicht übernommen, da er über den für das Eisenbahnbauvorhaben erforderlichen Umfang hinausgeht und der Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers unterliegt.

XI. Belange der Stadtentwässerung

Aus Sicht der Stadtentwässerung Dresden stehe dem geplanten Bauvorhaben unter Berücksichtigung der folgenden Hinweise nichts entgegen.

Im Plangebiet befänden sich drei Mischwasserkanäle – in der Harkortstraße ein DN 300/450, auf dem DB-Gelände Flurstück 1298/9 und 1298/10 der DN 1000/1520 und in der Erfurter Straße der DN 2400/2460.

Einleitpunkte in die öffentliche Kanalisation

In der eingereichten Planung seien für jeden Kanal Einleitpunkte (51, 73 und 59) vorgesehen. Dazu gebe es folgende Hinweise:

Aus hydraulischer Sicht seien die geplanten Einleitmengen möglich.

Einleitpunkt 51 – EÜ Harkortstraße:

Im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung sei zu prüfen, ob die vorhandenen Anschlusspunkte der EÜ weiter genutzt werden könnten (Vorzugsvariante). Sollte doch ein Neuanschluss erforderlich werden, sei eine detaillierte Abstimmung mit der Stadtentwässerung Dresden notwendig, und zwar in Bezug auf die Einbindehöhe sowie die Dimensionierung der Anschlusskanäle.

Einleitpunkt 73 – DB-Gelände DN 1000/1520 Nähe Harkortstraße:

Im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung sei zu prüfen, ob die vorhandenen Anschlusspunkte für die Einleitung von Niederschlagswasser weiter genutzt werden könnten. Der gewählte Anschlusspunkt sei kritisch zu

sehen, da der Kanal linsenartig sei, und es sei zu prüfen, inwieweit ein Neuanschluss möglich sei. Sollte doch ein Neuanschluss nötig werden, sei eine detaillierte Abstimmung mit der Stadtentwässerung Dresden notwendig, zum einen hinsichtlich der Einbindehöhe sowie der gewählten Dimensionierung.

Einleitpunkt 59 – EÜ Erfurter Straße:

Im Zusammenhang mit der Ausführungsplanung sei zu prüfen, ob die vorhandenen Anschlusspunkte der EÜ weiter genutzt werden könnten (Vorzugsvariante). Sollte doch ein Neuanschluss erforderlich werden, sei eine detaillierte Abstimmung mit der Stadtentwässerung Dresden notwendig, zum einen in Bezug auf die Einbindehöhe sowie die Dimensionierung der Anschlusskanäle.

Weiterhin sei zu beachten:

Falls ein Rückbau der vorhandenen Grundstücks- bzw. Gleisentwässerungsanlagen vorgesehen sei, seien diese aus dem Revisionsschacht oder an der Grundstücksgrenze mittels geeigneter Maßnahmen fachgerecht dauerhaft zu verschließen.

Die Lage und Art des Verschlusses seien zu dokumentieren. Diese Dokumentation sei der Stadtentwässerung Dresden GmbH zu übergeben.

In jedem Falle sei die Grundstücksentwässerungsanlage vor Beginn der Bauarbeiten vor dem Eindringen von Fremdstoffen wie Baustoffen o. Ä. zu schützen.

Die öffentlichen Abwasseranlagen im Bereich des o. g. Vorhabens seien im beigefügten Lageplan (Anlage 4) dargestellt.

Mischwasserkanal DN 1000/1520 Nähe Harkortstraße

Im Rahmen der Bauarbeiten sei der Kanal zu beachten. Aus Sicht der Stadtentwässerung Dresden seien folgende Punkte zu befolgen:

1. Grundsätzlich sei die Technische Richtlinie 1.1 (Internetseite wird benannt) der Stadtentwässerung Dresden „Zum Schutz der öffentlichen Abwasseranlagen“ einzuhalten.

2. Die Ausführungsplanung sei der Stadtentwässerung Dresden abschließend zur Zustimmung vorzulegen.

3. Zur Beweissicherung sei vor der Baumaßnahme und nach Beendigung der Baumaßnahme durch die DB in Zusammenarbeit mit der Stadtentwässerung Dresden der Zustand des Kanals zu dokumentieren.

4. Während des gesamten Bauzeitraumes sei sicherzustellen, dass ein dauernder Betrieb des öffentlichen Kanalnetzes möglich sei. Konkrete Abstimmungen seien hierzu ggf. im Vorfeld mit dem Kanalnetzbetrieb zu treffen.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise und Forderungen zur Kenntnis und sichert zu, diese in der Ausschreibungsunterlage und Bauausführung zu berücksichtigen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist folglich obsolet; die Forderungen werden unter Punkt A.4.10 aufgenommen.

XII. Belange des Brand- und Katastrophenschutzamtes

Feuerwehruzufahrt

Das geplante elektronische Stellwerk solle über eine Feuerwehruzufahrt von der Erfurter Straße aus erschlossen werden. Wie im Brandschutzkonzept vom 18. April 2023 beschrieben, müsse die Feuerwehruzufahrt, die Wendestelle und die Bewegungsfläche den Vorgaben der Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr i. V. m. der DIN 14090 entsprechen. Die Forderung ergebe sich aus Paragraph 5 der sächsischen Bauordnung.

Folgende Punkte seien außerdem zu beachten:

a. Nach DIN 14090 (Punkte 4.3.7 und 4.4.5) und der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Anlage 2 A.2.1.1/1 zur Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr in der VwV LTB vom 15.02.2017) seien Aufstell- und Bewegungsflächen mit einem Hinweisschild DIN 4066 – D 1 – 210 mm x 594 mm mit Aufschrift „Fläche für die Feuerwehr“ zu kennzeichnen. Die Installationshöhe (Unterkante Schild über Oberkante des Geländes) solle (in Anlehnung an die RSA) zwei Meter betragen. Abweichende Werte seien nach Rücksprache möglich.

b. Nach Fertigstellung der Flächen für die Feuerwehr und der dazugehörigen, nach DIN erforderlichen Beschilderung (auf eigenem Grundstück, aber vom öffentlichen

Verkehrsraum gut erkennbar) müsse das Zufahrtsskennzeichnende Schild (Hinweisschild DIN 4066 – D 1 – 210 mm x 594 mm mit Aufschrift „Feuerwehruzufahrt“) per Siegelung durch Mitarbeiter eines Amtes auf städtischer Antrag hin amtlich gekennzeichnet werden, da erst damit das Halteverbot nach § 12 (1) StVO (...) wirksam werde und in amtlich gekennzeichneten Feuerwehruzufahrten (...) sanktioniert werde. Die Installationshöhe (Unterkante Schild über Oberkante des Geländes) solle (in Anlehnung an die RSA) zwei Meter betragen. Abweichende Werte seien nach Rücksprache möglich.

c. Der Hersteller gebe bezüglich der Widerstandsfähigkeit der Plaketten gegenüber klimatischen Einflüssen nur eine Haltbarkeitsdauer von acht Jahren an. Zur Wahrung des bauordnungsrechtskonformen Zustandes sei der betroffene Gebäude-/Grundstückseigentümer daher verpflichtet, die Erkennbarkeit der amtlichen Kennzeichnung in regelmäßigen Abständen visuell zu kontrollieren und bei Erfordernis deren Erneuerung wie oben beschrieben anzufordern.

d. Es sei unmittelbar an der Grundstücksgrenze das Anbringen der Hausnummer gemäß Paragraph 15 der Polizeiverordnung der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Diese Forderung erfahre bei Anlagen mit weit vom öffentlichen Verkehrsraum entfernten Gebäuden und/oder Gebäuden, die durch Häuser vom öffentlichen Verkehrsraum aus verdeckt seien, zunehmende Bedeutung (ansonsten seien Zufahrts-/Orientierungsprobleme seitens der Feuerwehr und des Rettungsdienstes vorprogrammiert).

e. Die räumliche Lage des Flächensystems für die Feuerwehr müsse vor Ort auch bei extremen klimatischen Bedingungen (z. B. Schneeeauflagen) dauerhaft sichtbar erkennbar sein (deutlich sichtbare Randbegrenzungen).

f. Sollten im Bereich der notwendigen Feuerwehrflächen Schranken, Tore und Ähnliches mehr geplant sein, seien die Festlegungen o. g. Vorschriften für dauerhaft passierbare Feuerwehrflächen zu beachten. Gemäß Brandschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden sei vor Beginn der Bauarbeiten mit einem Feuerweherschlüsseldepot sicherzustellen, dass der Feuerwehr Toranlagen und Zugänge im Einsatzfall ermöglicht würden.

Zugang in das Gebäude

Gemäß Brandschutzkonzept solle für die Einsatzkräfte der Feuerwehr ein gewaltfreies Betreten des Gebäudes ermöglicht werden. Dazu sei laut Brandschutzkonzept vorgesehen, ein Feuerwehrschrüsseldepot zu installieren. Detailabstimmungen zur Art des Feuerwehrschrüsseldepots, zum Installationsort und zur Ausstattung der Schlrösser der Schließung Dresden II seien rechtzeitig mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt der Landeshauptstadt Dresden vorzunehmen.

Hausalarmanlage

Die geplante Brandmeldeanlage werde als Hausalarmanlage ausgeführt. Alarmer der Anlage würden zur zuständigen regionalen Betriebszentrale und an die Notfalleitstelle der Deutschen Bahn weitergeleitet. Von dort werde dann die zuständige Feuerwehr gerufen. Um vor Ort den alarmauslösenden Melder schnell finden zu können, sei es erforderlich, ein Feuerwehrranzeigetableau und Feuerwehrlaufkarten im Objekt gemäß DIN 14675 vorzuhalten. Sollte die Feuerwehr Schalthandlungen (z. B. Zurückstellen eines Alarms) an der Brandmeldeanlage vornehmen, wäre die Anordnung eines Feuerwehrrbedienfeldes erforderlich.

Feuerwehrplan

Aufgrund der besonderen Zufahrtssituation sei es zum schnellen Auffinden des Gebäudes erforderlich, einen Feuerwehrplan nach DIN 14095 erstellen zu lassen und mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen. Ein entsprechender Link zu den Arbeitshinweisen des Brand- und Katastrophenschutzamtes zum Erstellen von Feuerwehrplänen nach DIN 14 095, Stand: 03/2021 wurde angegeben.

Eine Ausfertigung des Feuerwehrplanes (schriftlicher und grafischer Teil) sei der Einsatzabteilung des Brand- und Katastrophenschutzamtes der Landeshauptstadt Dresden in schriftlicher und digitaler Form zur internen Nutzung auszuhändigen. Der Textteil und die grafischen Teile seien in einer Gesamt-PDF-Datei abzuspeichern.

Die Forderungen und Hinweise der Punkte 11.2 – 11.4 ergäben sich aus Paragraf 14 SächsBO. Hinsichtlich der Arbeiten an den Überführungen sei zu beachten, dass im Falle notwendiger Straßensperrungen oder Straßennutzungseinschränkungen Folgendes gelte:

Der Beginn (Zeitpunkt, ab dem die evtl. betroffenen Straßen, Straßenabschnitte oder Straßenbrücken für Lösch-, Sonder- oder Rettungsfahrzeuge nicht mehr nutzbar seien) und der Abschluss der Baumaßnahmen (Zeitpunkt, ab dem die evtl. betroffenen Straßen, Straßenabschnitte oder Straßenbrücken für Lösch-, Sonder- oder Rettungsfahrzeuge wieder bzw. erstmals uneingeschränkt nutzbar seien) seien bitte per E-Mail (E-Mail-Adresse wird benannt) dem Brand- und Katastrophenschutzamt Dresden, Abteilung Einsatz, anzuzeigen. Dies gelte analog für betroffene bauordnungsrechtlich erforderliche Flächensysteme zu bzw. auf Grundstücken nach DIN 14090 bzw. der Richtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ (z. B. Feuerwehruzufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen).

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise und Forderungen zur Kenntnis und sichert zu, diese in der Ausschreibungsunterlage und Bauausführung zu berücksichtigen. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist folglich obsolet; die Forderungen werden unter Punkt A.4.10 sowie Punkt A.4.2 aufgenommen.

A.5.2.2 Landesamt für Archäologie Sachsen

Zur Wetterwarte 7, 01109 Dresden

Stellungnahme vom 01.09.2023

Das Landesamt für Archäologie erhebe gegen das o.g. Bauvorhaben keine Einwände. Es 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:

Mangels Einwänden ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde obsolet. Die Forderung hinsichtlich der Meldepflicht von Bodenfunden gem. § 20 SächsDSchG wird unter Punkt A.4.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG ist keine gesonderte denkmalschutzrechtliche Genehmigung bei der unteren Denkmalschutzbehörde einzuholen.

A.5.2.3 Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

August-Böckstiegel-Straße 1, 01326 Dresden

Stellungnahme 08.11.2023

1 Zusammenfassendes Prüfergebnis

Aus Sicht des LfULG stünden dem Vorhaben als solchem keine grundsätzlichen Bedenken entgegen.

Würden im Rahmen weiterer Planungen zur Bebauung Gebäude mit Aufenthaltsräumen oder Arbeitsplätzen vorgesehen, bestünden jedoch Anforderungen zum Radonschutz, die zu beachten seien (siehe 2.2). Außerdem würden Empfehlungen zu den Aussagen des Ortslösendienstes gegeben sowie Empfehlungen zur Geologie.

2 Natürliche Radioaktivität

Das Plangebiet befinde sich in keiner radioaktiven Verdachtsfläche und gegenwärtig lägen keine Anhaltspunkte über radiologisch relevante Hinterlassenschaften vor, außerhalb eines festgelegten Radonvorsorgegebietes und nach deren Erkenntnissen in einer als unauffällig bezüglich der zu erwartenden durchschnittlichen Radonaktivitätskonzentration in der Bodenluft charakterisierten geologischen Einheit.

Zum vorliegenden Vorhaben bestünden derzeit keine Bedenken.

Würden im Rahmen weiterer Planungen zur Bebauung Gebäude mit Aufenthaltsräumen oder Arbeitsplätzen vorgesehen, seien nach Strahlenschutzgesetz (§§ 121 – 132 StrlSchG) und novellierter Strahlenschutzverordnung (§§ 153 – 158 StrlSchV) Anforderungen zum Radonschutz zu beachten.

Im Geotechnischen Bericht der Planungsunterlagen würden im Blatt der „Aufschlussprofile Kleinrammbohrungen“ Auffüllungen mit Schlackeresten, -brüchen und -stücken aufgeführt.

Sollte es sich dabei um Schlackerückstände aus der Freital-Döhlener Steinkohle handeln, die über Jahrhunderte beispielsweise für Aufschüttungen und

Wegebefestigungen verwendet worden sei, könnten aufgrund geologischer Besonderheiten der abgebauten Steinkohle (Uranparagenese) Radioaktivitätskonzentrationen auftreten, die über dem üblichen natürlichen Konzentrationsniveau von Gesteinen und Böden lägen.

Daher werde empfohlen, wenn solche Materialien angetroffen würden, an diesen Proben von einem kompetenten Ingenieurbüro Messungen der Ortsdosisleistung durchführen zu lassen. Werde der Verdacht durch erhöhte Messwerte bestätigt, sei eine radiologische Untersuchung (gammaskopimetrische Analyse) durchzuführen.

Abhängig vom Ergebnis der Untersuchungen sei ggf. eine Entlassung aus der strahlenschutzrechtlichen Überwachung zu beantragen, wenn die gesetzlichen Überwachungsgrenzen für den jeweils vorgesehenen Verwertungs- oder Beseitigungsweg überschritten würden (§ 62 StrlSchG, § 29 StrlSchV).

3 Geologie

Aus geologischer Sicht stünden den Planungen zum Bauvorhaben keine Bedenken entgegen. Es wurde empfohlen, im Rahmen des weiteren Verfahrens die nachfolgenden Hinweise zu berücksichtigen:

Für das komplexe Bauvorhaben werde eine geotechnische Bauüberwachung / Baubegleitung empfohlen, die sicherstelle, dass die geotechnischen Erfordernisse während der Baudurchführung eingehalten würden. Im Zuge der Baubegleitung sollten die angetroffenen Baugrundverhältnisse auf Übereinstimmung mit den Ergebnissen der planvorliegenden Geotechnischen Berichte überprüft, bewertet und dies dokumentiert werden.

Entscheidung:

Das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) hat im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit zu den Belangen des Fluglärms, der Anlagensicherheit und Störfallvorsorge, der natürlichen Radioaktivität, des Fischartenschutzes und der Fischerei sowie der Geologie Stellung genommen. Die Behörde hat gegen das Vorhaben grundsätzlich keine Bedenken erhoben, jedoch Hinweise und Empfehlungen zu Aspekten der natürlichen Radioaktivität und der

geotechnischen Begleitung gegeben, die im Folgenden unter Berücksichtigung der Erwidern der Vorhabenträgerin zu würdigen sind.

Allgemeines Prüfergebnis und Zuständigkeitsrahmen

Das LfULG hat mitgeteilt, dass sich seine Prüfung ausschließlich auf die vorgenannten Fachbelange erstreckt. Gegen das Vorhaben als solches bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Vorhabenträgerin nimmt diese Feststellung zur Kenntnis und erklärt, dass die Hinweise des LfULG bei der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt werden. Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich dieser Bewertung an und stellt fest, dass keine Anhaltspunkte vorliegen, die eine weitere vertiefte Prüfung der übrigen, vom LfULG nicht abgedeckten Fachbelange erforderlich machen.

Natürliche Radioaktivität

Das LfULG stellt fest, dass sich das Plangebiet in keiner radioaktiven Verdachtsfläche befindet und auch außerhalb eines ausgewiesenen Radonvorsorgegebietes liegt. Nach den vorliegenden Erkenntnissen besteht keine radiologische Relevanz hinsichtlich Altlasten oder erhöhter Radonaktivitätskonzentrationen. Demnach bestehen gegen das Vorhaben in seiner derzeitigen Form keine Bedenken.

Das LfULG weist jedoch darauf hin, dass im Falle künftiger Hochbauten mit Aufenthaltsräumen oder Arbeitsplätzen die Vorgaben der §§ 121–132 des Strahlenschutzgesetzes (StrlSchG) sowie der §§ 153–158 der Strahlenschutzverordnung (StrlSchV) zu beachten sind. Diese Forderung betrifft die Bauausführung im Rahmen möglicher zukünftiger Nutzungen und ist daher nicht Gegenstand der hier zu treffenden Planfeststellungsentscheidung, wird jedoch als nachrichtlicher Hinweis aufgenommen. Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise des LfULG zu den Anforderungen des Radonschutzes zur Kenntnis und wird diese im Falle einer späteren Hochbebauung berücksichtigen. Das Eisenbahn-Bundesamt bewertet diesen Ansatz als sachgerecht, da eine Pflicht zur Beachtung der gesetzlichen Radonschutzanforderungen ohnehin unmittelbar aus den genannten bundesrechtlichen Vorschriften folgt.

Hinweise zur Beprobung bei Auffüllungen mit Schlackeresten (Punkt 2.3)

Das LfULG weist im Zusammenhang mit den geotechnischen Unterlagen darauf hin, dass im Plangebiet Auffüllungen mit Schlackeresten identifiziert wurden, bei denen es sich möglicherweise um Rückstände aus der Freital-Döhlener Steinkohle handeln

könnte. Aufgrund der dort geologisch möglichen Uranparagenese könne in solchen Materialien eine erhöhte Radioaktivitätskonzentration auftreten. Das LfULG empfiehlt daher, bei Auftreten solcher Materialien im Zuge der Erdarbeiten Messungen der Ortsdosisleistung durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchführen zu lassen und gegebenenfalls radiologische Folgeuntersuchungen anzuschließen.

Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass der Hinweis auf die Beprobung in der Ausschreibungsunterlage und in der Bauausführung berücksichtigt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt hält diese Vorgehensweise für ausreichend, da die Verpflichtung zur Untersuchung potenziell kontaminierter Materialien bereits aus § 62 StrlSchG und § 29 StrlSchV folgt. Um die Einhaltung dieser Vorgaben sicherzustellen, wird festgelegt, dass bei Auftreten von Auffüllungen mit unklarer Zusammensetzung oder mit Schlackeanteilen während der Erdarbeiten eine qualifizierte radiologische Untersuchung nach Maßgabe des Strahlenschutzrechts durchzuführen ist. Die Ergebnisse sind in der Baudokumentation zu vermerken und auf Anforderung der zuständigen Behörde vorzulegen. Sofern erhöhte Messwerte festgestellt werden, ist eine weitergehende Prüfung durch ein dafür zugelassenes Ingenieurbüro zu veranlassen und ggf. eine Entlassung aus der strahlenschutzrechtlichen Überwachung zu beantragen.

Geologie und Geotechnische Begleitung

Das LfULG hat die geotechnischen Berichte des Projektes hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft und keine Bedenken gegen die darin enthaltenen Aussagen zu Baugrund, Schichtenaufbau, bodenmechanischen Kennwerten und hydrogeologischen Verhältnissen erhoben. Die Unterlagen werden als geeignet angesehen, die Baugrundverhältnisse sachgerecht zu beschreiben und die Planungen fachlich zu untermauern.

Das LfULG empfiehlt darüber hinaus, eine geotechnische Bauüberwachung bzw. Baubegleitung durchzuführen, um sicherzustellen, dass die im Bericht dargestellten Baugrundverhältnisse während der Ausführung überprüft, bewertet und dokumentiert werden. Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass eine geotechnische Bauüberwachung der Bauausführung durch sie beigestellt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt begrüßt diese Vorgehensweise ausdrücklich, da sie den fachlichen Empfehlungen des LfULG entspricht und die Qualitätssicherung während der Bauphase gewährleistet. Es wird festgelegt, dass die geotechnische Bauüberwachung durch ein fachkundiges Ingenieurbüro zu erfolgen hat, das befugt

ist, die Einhaltung der im Geotechnischen Bericht dargelegten Baugrund- und Gründungsparameter zu kontrollieren. Über die Ergebnisse ist ein Abschlussbericht zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde nach Fertigstellung der betroffenen Bauabschnitte vorzulegen.

Gesamtbewertung

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass die Stellungnahme des LfULG keine Bedenken enthält, die dem Vorhaben entgegenstehen. Die Hinweise und Empfehlungen der Behörde sind durch die Erwiderung der Vorhabenträgerin sachgerecht aufgegriffen und in die weitere Planung integriert worden. Die Verpflichtung zur radiologischen Kontrolle bei unklaren Auffüllungen sowie die Durchführung einer geotechnischen Bauüberwachung stellen sicher, dass die geologischen und strahlenschutzrechtlichen Belange ordnungsgemäß berücksichtigt werden.

Damit sind die Belange des LfULG umfassend behandelt und im Ergebnis der Abwägung berücksichtigt. Eine zusätzliche vertiefte Prüfung oder Einschränkung des Vorhabens ist nicht erforderlich.

Das Vorhaben ist unter Beachtung der festgelegten Anforderungen unter Punkt A.4.2 sowie Punkt A.4.12 zulässig.

A.5.2.4 Sächsisches Oberbergamt

Kirchgasse 11, 09599 Freiberg

Stellungnahme vom 12.09.2023

Nach Prüfung der vorliegenden Unterlagen seien die Belange des Sächsischen Oberbergamtes durch das Vorhaben nicht betroffen.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.2.5 Landesamt für Geobasisinformation Sachsen

Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden

Stellungnahme vom 10.11.2023

Das Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (GeoSN) nehme als zuständige Behörde für die Festpunktfelder des Freistaates Sachsen wie folgt Stellung:

Es bestünden grundsätzlich keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben. Im Bereich der Baumaßnahme befänden sich keine Raumbezugsfestpunkte und keine Höhenfestpunkte. Es werde darum gebeten, das GeoSN – Referat 32 weiter am Verfahren zu beteiligen.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich. Die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung wird den beteiligten TöB zur Kenntnis gegeben.

A.5.2.6 Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge

Meißner Straße 151 a, 01445 Radebeul

Stellungnahme vom 07.11.2023

Die Unterlagen seien auf der Grundlage der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans 1 für die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge geprüft worden. Zum Vorhaben werde wie folgt Stellung genommen.

Antragsgegenstand seien die Spurplanoptimierung des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt sowie die damit in Verbindung stehende Änderung der Eisenbahnüberführungen der Erfurter Straße (Teilabriss und Ersatzbau) und der Harkortstraße (kompletter Abriss und erneuter Aufbau). Weiterhin sollen Stützwände erneuert beziehungsweise neu gebaut sowie eine Lärmschutzwand neu errichtet und nicht mehr benötigte Anlagenteile und Hochbauten ersatzlos zurückgebaut werden.

Das geplante Vorhaben befinde sich in Dresden innerhalb der geschlossenen Ortschaft in einem Bereich ohne relevante regionalplanerische Festlegungen (Vorhabensgebiet wird durch Vorranggebiet Kulturlandschaftsschutz - Sichtexponierter Elbhangbereich überlagert). Aus regionalplanerischer Sicht bestünde kein Konflikt zum o. g. Vorhaben.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.2.7 Polizeidirektion Dresden

Schießgasse 7, 01067 Dresden

Stellungnahme 08.11.2023

Prinzipiell seien durch die geplanten Maßnahmen zur Spurplanoptimierung des Güterbahnhof Dresden-Neustadt sowie die Änderungen der Eisenbahnüberführung Erfurter Straße und der Eisenbahnüberführung Harkortstraße die Belange der Polizeidirektion Dresden nicht tangiert.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.2.8 Bundesamt für Infrastruktur., Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3

Fontainengraben 200, 53123 Bonn

Stellungnahme vom 10.11.2023

Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage seien Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestünden daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.2.9 Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Center Infrastruktur

Trachenberger Straße 40, 01129 Dresden

Stellungnahme vom 09.11.2023

Die übermittelten technischen Unterlagen zum o. g. Bauvorhaben seien geprüft worden. Durch die DVB AG werde folgende Stellungnahme abgegeben.

Allgemein:

Das Bauvorhaben tangiere mit der geplanten Änderung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Harkortstraße deren Anlagen der Straßenbahn. Gegen die vorliegende

Genehmigungsplanung, insbesondere auch den geplanten Zustand der EÜ Harkortstraße, bestünden aus verkehrsplanerischer Sicht keine Einwände.

Bei einer perspektivischen Erneuerung der Gleisanlagen in der Harkortstraße sei zur Herstellung der Befahrbarkeit durch die neuen Stadtbahnwagen vorgesehen, den Gleismittenabstand zwischen den Richtungsgleisen hier von gegenwärtig 2,55 m auf mindestens 3,00 m zu vergrößern. Für die Straßenbahn ergebe sich daraus ein Verkehrsraumbedarf von mindestens 6,65 m Breite im Straßenquerschnitt.

Die künftige Straßenraumaufteilung im Zusammenhang mit einem perspektivischen Ausbau der Verkehrsanlage Harkortstraße, und somit auch die genaue Trassierung der Straßenbahngleise im Bereich der EÜ Harkortstraße, lasse sich erst anhand einer Planung näher bestimmen. In deren Unternehmen gäbe es diesbezüglich aktuell keine Planungsaktivitäten.

Ungeachtet dessen kämeman bei der EÜ Harkortstraße zu der Einschätzung, dass die geplante lichte Weite von 20,00 m zwischen den Widerlagern deren technischen Anforderungen an das Brückenbauwerk weiterhin genüge. Der ersatzlose Entfall der Pendelstützen beidseitig am Fahrbahnrand wirke zudem begünstigend auf den Gestaltungsspielraum im Hinblick auf mögliche Änderungen bei der künftigen Straßenraumaufteilung.

Die zeitliche Einordnung der Bauausführung des Vorhabens sei durch den Vorhabenträger mit deren Unternehmen frühzeitig abzustimmen, um die perspektivischen Ausbauerfordernisse der Straßenbahntrasse im Zuge der Harkortstraße mit dem Ersatzneubau der EÜ Harkortstraße gegebenenfalls zu koordinieren.

Sämtliche bei Änderungen an deren Anlagen im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben entstehenden Kosten seien nach dem Verursacherprinzip vom Bauherren zu tragen.

Technische Bewertung:

Die in diesem Bereich vorhandenen Gleis-, Fahrleitungs- und Kabelanlagen seien für den öffentlichen Personennahverkehr erforderlich, ständig in Betrieb und müssten daher jederzeit zugänglich sein. Der Mindestabstand für Baumaschinen / Geräte zu aktiven elektrischen Bauteilen (Fahrdraht, Querfeld, Stromabnehmer und andere) von 1,00 m sei gemäß DIN/VDE 0105 Teil 1 einzuhalten. Gegebenenfalls müsse durch Schutzmarkierungen (rot/weiß) die Fahrleitungsanlage angezeigt werden.

Im Havariefall an deren Anlagen müssten Reparaturen/Wartungsarbeiten, Neugründungen von Masten sowie der ungehinderte Zugang jederzeit, d. h. werktags, an Wochenenden, Feiertagen und während der Bauarbeiten gewährleistet sein.

Die durch das Planungsbüro mit deren Fachbereich Bahnstromversorgung innerhalb der Entwurfsplanung (u. a. zur Befestigung des Brückenschutzes und der Fahrdrahtalter) getroffenen Abstimmungen seien einzuhalten. Die Forderungen der beigefügten Betriebsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen“ seien bei der weiteren Planung unbedingt zu berücksichtigen.

Die mit der Bauausführung beauftragten Baufirmen hätten Anschreiben und Lageplan unmittelbar vor Baubeginn zur Erteilung der Aufgrabegenehmigung (Schachtschein) über die Web-Anwendung LAI (Leitungsauskunft im Internet) noch einmal einzureichen.

Die Verlegetiefe von Kabelanlagen des Unternehmens sei im Regelfall in Gehwegen mit einer Tiefe von 0,60 m und im Straßenbereich mit 1,00 m anzunehmen. Seitliche Abweichungen von maßstäblichen Lageplänen bis 0,50 m seien möglich.

Für die Planung von Erschließungsmaßnahmen gelte: An Kreuzungen geplanter Leitungen mit deren Trasse müssten deren Kabel unterquert werden. Bei paralleler Verlegung Ihrer Leitungen zu Kabeln der Dresdner Verkehrsbetriebe AG sei ein Abstand von 0,50 m einzuhalten.

Sollten Baumaßnahmen im Bereich derer erdverlegten Kabel- und Schutzrohranlagen geplant sein, sei die Verankerung des Verbaus so auszuführen, dass im Havariefall an deren Kabeltrassen eine Reparatur problemlos möglich sei. Einem Überbauen deren Kabelanlagen werde nicht stattgegeben.

Die mit „a. B.“ gekennzeichneten Kabel der Dresdner Verkehrsbetriebe AG seien „außer Betrieb“ und könnten im Bedarfsfall nach schriftlicher Freigabe entfernt werden.

Bei der Planung von Zu-/Ausfahrten von Baumaschinen und Geräten seien die teilweise erdverlegten Kabel zu beachten. Um die Kabeltrasse zu überfahren, seien lastverteilende Mittel (Stahl- oder Betonplatten) zur Abdeckung einzusetzen.

Die im Planungsbereich vorhandenen Fahrleitungsmaststandorte und deren Gründungen seien in Bezug auf die statische Belastung zu beachten und in Abhängigkeit von Bauschäden entsprechende Schutzmaßnahmen (z. B.

Rückverankerungen im Rahmen einer entsprechenden Baugenehmigung) zur Aufnahme der Lasten aus der Bauausführung vor Beginn mit der DVB AG abzustimmen.

Bei Rückverankerungen der Maste sei die Mitbenutzung von Fremdgrundstücken vor Beginn des Bauvorhabens durch den Vorhabenträger zu klären.

Bei Näherungen zu deren Maststandorten sei zur Einhaltung der Standsicherheit der Abstand gemäß Punkt 8 der Betriebsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen“ zu beachten. Bei Erfordernis werde um Rücksprache / einen Ortstermin zur Festlegung geeigneter Maßnahmen zur Sicherung der Maststandorte gebeten.

Folgende allgemeine Hinweise zu Bauarbeiten im Bereich unserer Gleisanlagen seien zu beachten:

- Querungen derer Gleisanlage seien grundsätzlich in geschlossener Bauweise, mindestens 2,00 m unter SOK auszuführen.
- Alle in Gleisnähe verlaufenden Aufgrabungen seien so auszubilden, dass die Standsicherheit derer Gleise unter Straßenbahnbetrieb jederzeit gegeben sei.
- Ggf. sei Verbau vorzusehen. Bei der Bemessung sei von einer Druckzone von 45° (nichtbindiger Erdstoff) bzw. 60° (bindiger Erdstoff) auszugehen.
- Während der Bauausführung sei ein jederzeit sicherer Straßenbahnbetrieb zu gewährleisten. Eine Beeinträchtigung, z. B. durch Verunreinigung der Gleise, sei auszuschließen. Verursachte Schäden seien unverzüglich zu melden.
- Die Sicherung der Baustelle obliege dem Antragsteller. Bei Arbeiten im Gleisbereich seien die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten, und es sei orangefarbene Warnkleidung zu tragen.
- Dem zuständigen Netzbezirk West 1412 sei zur Baumaßnahme der Baubeginn mindestens 3 Tage vorher und die Beendigung der Fertigstellung anzuzeigen. Nach Beendigung der Baumaßnahme sei eine technische Bauabnahme vorzunehmen. Der Antragsteller übernehme die Garantie für eventuell aus dieser Baumaßnahme resultierende Schäden am Gleis.

Detaillierte Hinweise zum Planungsumfang:

Innerhalb des Planungsbereiches Harkortstraße (Blatt 2) sowie im näheren Umkreis befänden sich die folgenden Anlagen der Bahnstromversorgung:

- Gleichstromkabel / Schutzrohre
- Speisepunkt Sp.P.1555-1
- Hauptrückleiter (HR)
- Oberirdische Kabelverteiler OKV 555-14 und OKV 555-15 • Maste und Brückenbefestigungen mit Fahrleitung • Mastfundament Innerhalb des Planungsbereiches Großenhainer Straße / Erfurter Straße (Blatt 3) sowie im näheren Umkreis befänden sich die folgenden Anlagen der Bahnstromversorgung:
- Gleichstromkabel / Schutzrohre
- Gleichstromkabel „a. B.“
- Kabelschächte DVBA1469 und DVBA1470
- Maste mit Fahrleitung

Nördlich entlang der Erfurter Straße befänden sich zudem Kabelschächte und Schutzrohranlagen mit FM- und LWL-Kabeln der Informationstechnik. Diese seien in Betrieb und befänden sich in einer Verlegetiefe von 0,5 bis 1,0 m.

Zwei Ausschnitte aus der Speziellen Leitungskarte (Speleika) der Dresdner Verkehrsbetriebe AG mit deren derzeit dokumentierten Medienbestand seien für die weitere Planung beigelegt.

Verkehrliche Bewertung:

Aus den eingereichten Unterlagen sei der Umfang der notwendigen Verkehrsraumeinschränkungen nicht klar erkennbar.

Grundsätzlich gelte: Während der Zeitdauer des o. g. Vorhabens sei auf den Straßenzügen und Plätzen, wo ÖPNV stattfinde, dieser jeweils in beiden Richtungen ohne Einschränkungen zu gewährleisten. Gleiches gelte für die Bedienung aller im Baubereich befindlichen Haltestellen inkl. Zu- und Abgänge.

Seien Verkehrsraumreduzierungen, Haltestellenverlegungen oder Verkehrssperrungen aus bautechnologischen Gründen unvermeidbar, dürften diese erst in Angriff genommen werden, wenn im Einzelnen Vereinbarungen über die Bedingungen und zur Kostenerstattung der dabei auftretenden Mehraufwendungen abgeschlossen worden seien.

Neben der Antragstellung bei den Verkehrsbehörden, beim Straßenbaulastträger und Tiefbauamt sei es notwendig, die Veränderungen in der Verkehrsführung mit der DVB

AG abzustimmen. Unter Einhaltung einer Frist von mindestens 10 Wochen für Streckensperrungen und von 10 Tagen für Haltestellenverlegungen sei vor Maßnahmenbeginn der Antrag schriftlich an die DVB AG zu richten. Die Einhaltung erforderlicher verkehrsrechtlicher Anordnungen obliege dem Antragsteller.

Streckensperrungen seien nach Möglichkeit durch Auswahl anderer bautechnischer Lösungen zu vermeiden oder auf Zeiten geringerer Verkehrsnachfrage (Wochenende, Abend- und Nachtstunden) zu beschränken.

Bei der Installation baubedingter Lichtzeichenanlagen werde die Möglichkeit der fahrzeugseitigen Ansteuerung durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr gefordert. Die Signalzeitenpläne seien rechtzeitig vor der Inbetriebnahme mit dem Sachgebiet Operativplanung und der Gruppe Verkehrstechnik abzustimmen und durch diese zu bestätigen. Eingriffe in den Verkehrsablauf ohne entsprechende Abstimmung seien unzulässig.

Entscheidung:

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) haben zu dem Vorhaben Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass die geplante Änderung der Eisenbahnüberführung (EÜ) Harkortstraße ihre Anlagen der Straßenbahn tangiert. Sie führten aus, dass gegen die vorliegende Genehmigungsplanung, insbesondere gegen den geplanten Zustand der EÜ Harkortstraße, aus verkehrsplanerischer Sicht keine Einwände bestehen. Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass aufgrund der fehlenden Einwände eine gesonderte Erwiderung entbehrlich sei, und ergänzt, dass die zeitliche Einordnung der Bauausführung mit der DVB frühzeitig abgestimmt werde, um eine reibungslose Koordination der Bauphasen zu gewährleisten. Hierzu wird festgelegt, dass der Gesamt- und Sperrphasen-Bauzeitenplan mit der DVB spätestens sechzehn Wochen vor Beginn der ersten geplanten Sperrung vorzulegen und in Abständen von acht Wochen fortzuschreiben ist. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die DVB ihre Betriebsabläufe rechtzeitig anpassen kann.

Bezüglich der von der DVB angesprochenen zukünftigen Gleiserneuerung in der Harkortstraße und des dafür erforderlichen Gleismittenabstandes von mindestens 3,00 Metern führte die DVB aus, dass sich hieraus ein Verkehrsraumbedarf von mindestens 6,65 Metern ergibt. Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die lichte Weite der EÜ Harkortstraße von 20,00 Metern und der Entfall der Pendelstützen bauwerksseitig ausreichend Raum für eine künftige Straßenraumgestaltung lassen. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt dieser Einschätzung und legt fest, dass die

Eisenbahnüberführung in ihren statischen und geometrischen Parametern so auszubilden ist, dass eine spätere Gleisaufweitung auf einen Gleismittenabstand von mindestens 3,00 Metern und einen Verkehrsraumbedarf von 6,65 Metern nicht bauwerksbedingt ausgeschlossen wird. Der entsprechende Nachweis ist im Rahmen der Ausführungsplanung vorzulegen.

In Bezug auf die Kostentragung verweist die DVB auf das allgemeine Verursacherprinzip. Die Vorhabenträgerin entgegnet hierzu, dass es sich bei dem Vorhaben um eine Maßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz gemäß §§ 3 und 12 Absatz 1 Nummer 2 EKrG handelt, bei der die Kostentragung durch die Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt Dresden erfolgt. Da sich die Straßenbahnanlagen im Verkehrsraum der Straße befinden, gelten sie als Teil der Straßenanlage. Änderungen an diesen Anlagen unterliegen hinsichtlich Verlangen und Kostentragung den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Über die Maßnahme wird eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen, die die Einzelheiten zur Kostentragung regelt.

Zur technischen Bewertung führt die DVB aus, dass sich im Bereich der Harkortstraße Gleis-, Fahrleitungs- und Kabelanlagen befinden, die für den öffentlichen Personennahverkehr erforderlich und ständig in Betrieb sind. Der Mindestabstand für Baumaschinen und Geräte zu aktiven elektrischen Bauteilen müsse mindestens einen Meter betragen. Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass innerhalb des Bauzustands 2 gemäß Erläuterungsbericht Punkt 8 kein Straßenbahnbetrieb möglich sein werde. Die Sperrungen würden rechtzeitig, mindestens zehn Wochen vor Beginn, der DVB angezeigt. Der Rückbau des Fahrdrachts im Bereich der Harkortstraße sei Bestandteil der vorliegenden Planungen, die durch das beiden Parteien bekannt Planungsbüro erstellt wurden. Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass die Anforderungen der beigefügten Betriebsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen“ bei der weiteren Planung beachtet werden. Sie erklärt außerdem, dass die Beantragung der Schachtscheine und Aufgrabegenehmigungen über das Leitungsauskunftsverfahren LAI in der Ausschreibung und Bauausführung berücksichtigt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt ordnet an, dass sämtliche Arbeiten im Bereich der DVB-Anlagen unter Einhaltung der in der Betriebsvorschrift festgelegten Mindestabstände auszuführen sind und Schutzmarkierungen an elektrischen Bauteilen anzubringen sind. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Vorgaben der Betriebsvorschrift verbindlich umgesetzt werden.

Bezüglich der Kabel- und Schutzrohranlagen führt die DVB aus, dass die Verlegetiefe im Regelfall in Gehwegen bei 0,60 m und im Straßenbereich bei 1,00 m liegt, wobei seitliche Abweichungen bis 0,50 m möglich sind. Die Vorhabenträgerin nimmt diese Hinweise zur Kenntnis. Ebenso berücksichtigt sie die Hinweise zur Planung von Erschließungsmaßnahmen und zu den seitlichen Abständen bei paralleler Leitungsführung. Bei geplanten Baumaßnahmen im Bereich erdverlegter Kabel und Schutzrohranlagen teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die Hinweise der DVB beachtet werden und ein Überbauen der Kabelanlagen nicht vorgesehen ist. Auch die Hinweise zu außer Betrieb befindlichen Kabeln, zu den Zufahrten von Baumaschinen und zu den Erfordernissen lastverteilender Abdeckungen werden berücksichtigt. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt klar, dass die Leitungs- und Kabelschutzmaßnahmen zwingend einzuhalten sind. Querungen von Straßenbahntrassen sind grundsätzlich in geschlossener Bauweise auszuführen und müssen mindestens zwei Meter unter Schienenoberkante liegen. Beim Überfahren von Kabeltrassen sind lastverteilende Abdeckungen einzusetzen; der Havariezugang zu DVB-Anlagen ist jederzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Fahrleitungsmaststandorte erklärt die Vorhabenträgerin, dass die Hinweise der DVB berücksichtigt werden und die Planung der zukünftigen Fahrleitungsmaste in Abstimmung mit der DVB durch die BPS Rail GmbH erfolgt ist. Auch die Hinweise zur Rückverankerung der Maste werden berücksichtigt. Das Eisenbahn-Bundesamt legt fest, dass die mit der DVB abgestimmten Befestigungen der Fahrleitungsanlagen, Brückenschutzvorrichtungen und Fahrdrahthalter verbindlich umzusetzen sind. Die Mastfundamente sind statisch zu sichern, erforderliche Rückverankerungen sind in Abstimmung mit der DVB vor Beginn der Bauausführung nachzuweisen. Bei Annäherungen an Maststandorte sind die in Punkt 8 der Betriebsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen“ festgelegten Sicherheitsabstände einzuhalten.

Zu den allgemeinen Hinweisen der DVB zu Bauarbeiten im Bereich ihrer Gleisanlagen erklärt die Vorhabenträgerin, dass diese zur Kenntnis genommen und in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen werden. Hierzu gehören insbesondere die Verpflichtung, bei Arbeiten im Gleisbereich orangefarbene Warnkleidung zu tragen, die Gleise sauber zu halten, Schäden unverzüglich zu melden und den sicheren Straßenbahnbetrieb jederzeit zu gewährleisten. Das Eisenbahn-Bundesamt schreibt fest, dass alle Aufgrabungen in Gleisnähe so auszuführen sind, dass die Standsicherheit der Gleise jederzeit gegeben bleibt, und dass eine technische

Bauabnahme gemeinsam mit der DVB nach Abschluss der Arbeiten durchzuführen ist. Der DVB ist der Beginn der Baumaßnahme mindestens drei Tage vorher und deren Beendigung unverzüglich mitzuteilen.

Bezüglich der verkehrlichen Bewertung führt die DVB aus, dass während der gesamten Bauzeit der ÖPNV in beiden Richtungen aufrechtzuerhalten sei und Eingriffe nur nach vorheriger Abstimmung und unter Einhaltung festgelegter Fristen erfolgen dürfen. Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu, dass die Verkehrseinschränkungen auf ein Minimum reduziert, jedoch nicht vollständig vermeidbar seien. Die Durchfahrten unter den beiden Eisenbahnüberführungen würden nacheinander über jeweils etwa sechs Monate voll gesperrt, um den Straßenbahn- und Individualverkehr nicht gleichzeitig zu beeinträchtigen. Die bauzeitlich bedingten Sperrungen seien zur Realisierung des im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens notwendig. Für Fußgänger würden separate Wegführungen vorgehalten. Für die Dauer des Abrisses und den Einhub der Überbauten seien jeweils dreiwöchige Vollsperrungen vorgesehen. Einschränkungen des ÖPNV würden fristgerecht angekündigt. Das Eisenbahn-Bundesamt akzeptiert diese Vorgehensweise unter der Bedingung, dass Sperrungen mindestens zehn Wochen vor Beginn bei der DVB beantragt und Haltestellenverlegungen mindestens zehn Tage vorher angekündigt werden. Parallelvollsperrungen beider Eisenbahnüberführungen sind ausgeschlossen. Für unvermeidbare Einschränkungen ist gemeinsam mit der DVB ein Betriebskonzept für Ersatzverkehre, Umleitungen und Taktanpassungen spätestens sechs Wochen vor Beginn der Sperrungen vorzulegen. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass die Sperrungen soweit möglich in verkehrsarmen Zeitfenstern, insbesondere an Wochenenden und in den Abendstunden, erfolgen.

Schließlich führt die Vorhabenträgerin zu den baubedingten Lichtsignalanlagen aus, dass solche im Bereich der EÜ Harkortstraße und der EÜ Erfurter Straße derzeit nicht vorgesehen seien. Sollten sie dennoch erforderlich werden, würden das Sachgebiet Operativplanung und die Gruppe Verkehrstechnik der DVB frühzeitig eingebunden. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt klar, dass im Falle der Einrichtung baubedingter Lichtsignalanlagen eine Ansteuerung durch den öffentlichen Personennahverkehr vorzusehen ist. Die Signalzeitenpläne sind rechtzeitig vor Inbetriebnahme mit der DVB abzustimmen und durch diese freizugeben. Zudem sind alle verkehrsrechtlichen Anordnungen mit der DVB abzustimmen; Änderungen der Verkehrsführung dürfen nicht ohne deren Zustimmung umgesetzt werden. Über anstehende Sperrungen,

Haltestellenänderungen und Umleitungen ist die Öffentlichkeit mindestens drei Wochen vor Inkrafttreten zu informieren; die Fahrgastinformation erfolgt in Abstimmung mit der DVB.

Mit den genannten Maßnahmen und Festlegungen sind die Belange der Dresdner Verkehrsbetriebe umfassend berücksichtigt. Die Abstimmungspflichten, die technischen Sicherheitsvorkehrungen und die verkehrsorganisatorischen Anforderungen sichern sowohl den Schutz der Straßenbahninfrastruktur als auch die fortlaufende Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs während der Bauzeit. Die Auflagen gewährleisten, dass der Straßenbahnbetrieb in Dresden trotz notwendiger Sperrungen planbar, sicher und koordiniert fortgeführt werden kann und dass die zukünftige Entwicklung des Straßenraums unter der Eisenbahnüberführung offen bleibt. Damit sind die Belange der DVB abschließend und rechtssicher gewürdigt. Die Nebenbestimmungen wurden unter Punkt A.4.2, Punkt A.4.11 sowie Punkt A.4.12 aufgenommen.

A.5.2.10 Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe, c/o Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

Leipziger Straße 120, 01127 Dresden

Stellungnahme vom 13.11.2023

Im o.g. Planfeststellungsverfahren seien die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem Hintergrund des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Oberelbe umfassend berücksichtigt. Es bestünden keine Einwände.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.2.11 Deutsche Telekom Technik GmbH, Ost- Ostsachsen/Südbrandenburg

Riesaer Straße 5, 01129 Dresden

Stellungnahme vom 20.09.2023

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH.

Eine Neuverlegung von Telekommunikationslinien außerhalb der Bestandslinien sei zurzeit nicht geplant.

Im gesamten Gebiet der Planfeststellungsgrenze werde lediglich im Bereich der Eisenbahnüberführung km 1,575 Erfurter Straße Berührungspunkte mit Telekomeigenen Anlagen gesehen.

Bei der Unterbringung von Leitungen und Anlagen werde darum gebeten, seitlich einen Mindestabstand von 30 cm und bei Kreuzungen einen Mindestabstand von 20 cm einzuhalten.

Es werde darum gebeten, das Ausbaukonzept so auf die vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH abzustimmen, dass die Telekomeigenen Anlagen nicht verändert oder verlegt werden müssen.

Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen und anfallende Kosten zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien könnten erst Angaben gemacht werden, wenn die endgültigen Ausbaupläne mit Erläuterung vorliegen.

Bei Planungsänderung werde darum gebeten, die Telekom erneut zu beteiligen.

Die Anlagen seien in der Regel im Gehwegbereich mit 0,5 m und im Straßenbereich mit 0,8 m Überdeckung verlegt. Durch nachfolgende Baumaßnahmen oder örtlichen Gegebenheiten könne es jedoch zu Abweichungen kommen. Die vorhandenen Telekommunikationslinien dürften nicht überbaut werden und müssten jederzeit zugänglich bleiben.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der Telekommunikationslinien vermieden werden. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden, über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH informieren.

Tiefbaufirmen, Versorgungsbetriebe und Behörden könnten die Planauskünfte jederzeit und kostenlos über die Internetanwendung „Trassenauskunft Kabel“ beziehen. Voraussetzung dazu sei der Abschluss eines Nutzungsvertrages.

Die Aufgrabungsanzeigen (Schachtscheine) würden nur in Ausnahmefällen manuell bearbeitet. Hierbei könne es jedoch zu verlängerten Bearbeitungszeiten kommen. Für diese Fälle werde darum gebeten die Unterlagen schriftlich an die Deutsche Telekom zu senden.

Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG seien zu beachten.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise der Telekom zur Kenntnis. Die Vorhabenträgerin sichert zu, die Mindestabstände zu in Betrieb befindlichen Leitungen und Anlagen zu berücksichtigen und die Beantragung der Schachtscheine und Aufgrabegenehmigungen in der Ausschreibungsunterlage und der Bauausführung zu berücksichtigen. Überdies sichert die Vorhabenträgerin zu, die Telekom bei Änderungen der Planung erneut zu beteiligen.

Durch die Zusicherung der Forderungen ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich. Die Forderungen finden unter Punkt A.4.2, A.4.10, A.4.11 und A.4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses Berücksichtigung.

A.5.2.12 Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH

Südwestpark 15, 90449 Nürnberg

Stellungnahme vom 31.10.2023

Im Planbereich befänden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt sei. Es sei darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern seien, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, werde mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an die Vodafone GmbH benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Es werde ebenfalls darauf hingewiesen, dass ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB der Vodafone GmbH zu erstatten seien. Es werde ebenfalls mitgeteilt, dass sich das angefragte Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befinde.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sichert deren Berücksichtigung in der Ausschreibungsunterlage zu. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist obsolet.

A.5.2.13 GDMcom GmbH

Maximilianallee 4, 04129 Leipzig

Stellungnahme vom 13.09.2023

Bezugnehmend auf das betreffende Verfahren erteile die GDMcom Auskunft zum angefragten Bereich für die folgenden Anlagenbetreiber: Erdgasspeicher Peissen GmbH, Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen), ONTRAS Gastransport GmbH, VNG Gasspeicher GmbH. Diese Auskunft gelte nur für den dargestellten Bereich und nur für die Anlagen der vorgenannten Unternehmen, so dass noch mit Anlagen weiterer Betreiber gerechnet werden müsse, bei denen weitere Auskünfte einzuholen seien. Es sei zu prüfen, ob der dargestellte Bereich den der Abfrage enthält. Im angefragten Bereich befänden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s. Es gäbe keine Einwände gegen das Vorhaben. Als Auflage werde gefordert: sollte sich der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert haben oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, so sei es notwendig, eine erneute Anfrage durchzuführen. Sofern im Zuge des Vorhabens Baumaßnahmen vorgesehen seien, habe durch den Bauausführenden rechtzeitig – also mindestens 6 Wochen vor Baubeginn – eine erneute Anfrage zu erfolgen.

Entscheidung:

Mangels Einwänden ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich. Die Forderung wird unter Punkt A.4.2, A.4.11 und A.4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses mit aufgenommen.

A.5.2.14 SachsenEnergie AG

Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden

Stellungnahme vom 09.11.2023

Die Inhalte der Stellungnahmen bezögen sich auf eigenen Leitungsbestand sowie Leitungsbestand – DREWAG Stadtwerke Dresden GmbH – SachsenNetze HS/HD GmbH – SachsenGigaBit GmbH

Es bestünden grundsätzliche Einwände gegen das Vorhaben. Die eingereichten Planungsunterlagen enthielten sachliche Fehler und Unstimmigkeiten, welche einer Zustimmung entgegen stünden.

Stellungnahme Trinkwasser

EÜ Erfurter Straße:

Im Bereich der EÜ Erfurter Straße verlaufe im nördlichen Gehweg eine Trinkwasserleitung d 250 x 22,7 PE-RC-SLM im Schutzrohr DN 300 St.

Im Erläuterungsbericht werde in der Tabelle unter Punkt 10.2.2 die bauzeitliche Sicherung der Trinkwasserleitung genannt. Laut Angabe im Bauwerksverzeichnis lfd. Nr. 167 werde von einem Rückbau und einer Umverlegung der Trinkwasserleitung gesprochen, die wiederum im Leitungslageplan (Unterlage 11.3) nicht dargestellt sei. Es werde um Auflösung dieses Widerspruches gebeten.

Damit eine Beurteilung der ggf. von einer Umverlegung betroffenen Leitungsabschnitte erfolgen und geplant werden könne, werde dringend um eine Darstellung des IST- und PLAN-Zustandes der Trinkwasserleitung in einem koordinierten Leitungsplan gebeten.

Für eine koordinierte Bauausführung sei der notwendige Planungs- und Baubeginn inkl. der Finanzierung vorab vertraglich mit der DREWAG bzw. SachsenEnergie AG zu vereinbaren.

Nordöstlich der Überführung quere ein Trinkwasser-Hausanschluss die Erfurter Straße (Erfurter Str. 14). Dieser müsse jederzeit in Betrieb bleiben. Eine Überbauung der Anschlussleitung sei im Schutzstreifen von 1,50 m (d. h. 0,75 m beidseitig der Leitungsachse) unzulässig, vgl. Technische Anschlussbedingungen für den Anschluss an das Trinkwasserversorgungsnetz der DREWAG-Stadtwerke Dresden GmbH, Punkt 6.3 Abs. 2. Es werde um Prüfung des geplanten Bauumfangs gebeten. Es werde um Aufnahme der Netzanschlussleitung in das Bauwerksverzeichnis gebeten.

EÜ Harkortstraße:

Im Bereich der EÜ Harkortstraße verlaufe im Straßenbereich eine Trinkwassertransportleitung DN 600 St sowie im südlichen Gehweg eine Trinkwasserleitung DN 150 GGG.

Im Erläuterungsbericht und im Bauwerksverzeichnis unter lfd. Nr. 158 benannten Leitung entsprächen jedoch nicht der realen Leitung im koordinierten Leitungslageplan 11.2 gekennzeichneten Leitungen. Im koordinierten Leitungsplan sei zusätzlich eine stillgelegte Leitung DN 300 GG südlich der Straßenbahngleise im

Fahrbahnbereich mit der lfd. Nr. 158 markiert. Diese Leitung könne bei Freilegung im Rahmen des Tiefbaus durch den Vorhabenträger ausgebaut und entsorgt werden.

Grundsätzliches:

Die im Baubereich beider EÜs befindlichen Armaturen (Hydranten, Schieber) auf den in Betrieb befindlichen Leitungen müssten jederzeit zugänglich und bedienbar bleiben.

Die Ablagerung von Schüttgütern, Baustoffen und wassergefährdenden Stoffen sei im Schutzstreifen der Trinkwasserleitungen unzulässig, vgl. DVGW W 400-1, Punkt 6.6. Die Breite der permanenten Schutzstreifen betrage bis einschließlich DN 150: 4 m; bis einschließlich DN 400: 6 m; bis einschließlich DN 600: 8 m.

Rein formal werde darauf hingewiesen, dass Eigentümer der Trinkwasserleitungen die DREWAG Stadtwerke Dresden GmbH sei, Betreiber bzw. Unterhaltungspflichtiger der Leitung sei die SachsenNetze GmbH. Im Bauwerksverzeichnis sei hier jeweils fälschlicherweise die SachsenNetze HS/HD genannt.

Stellungnahme Gas

Im Bauwerksverzeichnis heiße es bei Eigentümer „Sachsenenergie HS.HD“, das sei falsch. Die Anlagen gehörten nicht der SE HS.HD, sondern der SachsenEnergie.

Auf dem Moritzburger Platz stehe eine Gasdruckregelanlage. Diese fehle in den Bauwerksplänen.

In den Plänen zur Baustraße und den beabsichtigten Baustelleneinrichtungen befinde sich diese Anlage innerhalb Ihres Baubereiches. Diese Anlage sei umfänglich und ausreichend zu schützen, ein Fahrverkehr von Baufahrzeugen unmittelbar neben der Anlage sei zu vermeiden. Außerdem müsse eine ständige Erreichbarkeit der Anlage durch die Entstörungsfahrzeuge und Techniker des Unternehmens gewährleistet sein. Es werde ein Abstand von mindestens 2 m vor der Anlage gefordert. Außerdem müsse eine Aufstellfläche für ein Entstörfahrzeug von mind. 2 x 5 m gegeben sein.

In den Bauwerksplänen unter der Nummer 163 werde die Umverlegung einer Gasleitung DN 50 PE vorgesehen. Diese Leitung sei in Kundeneigentum. Es werde an den Eigentümer der Gasleitung verwiesen.

Unter Nummer 172 sei die Umverlegung einer Niederdruckgasleitung vorgesehen, das sei falsch, es handele sich um eine Mitteldruckgasleitung DN 200 St. Diese Umverlegung sollte noch einmal kritisch geprüft werden. Sollte die Umverlegung nicht vermeidbar sein, so werde eine Umverlegung in eine neue Trasse gefordert. Die Kosten dafür trage der Verursacher.

Stellungnahme Strom MS/NS

Im Planungsbereich Harkortstraße befänden sich Niederspannungskabel. Im Planungsbereich EÜ Erfurter Straße befänden sich Hochspannungs-, Mittelspannungs- und Niederspannungskabel.

Der vorliegenden Planung werde nicht zugestimmt.

Begründung:

Die eingereichten Planungsunterlagen enthielten sachliche Fehler und Unstimmigkeiten, welche einer Zustimmung entgegen stünden.

Die Unterlagen seien wie folgt zu korrigieren:

Für die Bauwerke 151, 165, 166 und 169: Diese Kabel befänden sich im Eigentum der SachsenNetze GmbH und nicht im Eigentum der SachsenNetze HS.HD GmbH.

Bauwerk 151 (Bereich EÜ Harkortstraße): Die Zuordnung dieser Nummer sei nicht eindeutig. Scheinbar würden hier zwei verschiedene Leitungen zusammengefasst.

Im Bereich der EÜ sei ein Niederspannungskabel (14290) vorhanden. Dieses könne umgelegt werden. Dazu sei vom Vorhabenträger eine neue Trasse zu bestimmen.

Diese müsse sich im zukünftigen Gehweg befinden und sei so zu wählen, dass dieses Kabel auch nach Beendigung der Bauarbeiten dort verbleiben könne.

Bei dem zweiten Niederspannungskabel handele es sich um die Hausanschlussleitung für eine Gasdruckregelanlage / Gasversorgungsanlage. Da diese scheinbar verbleiben könne, müsse die Hausanschlussleitung umgelegt werden. Dazu sei vom Vorhabenträger eine neue Trasse zu bestimmen. Diese sei so zu wählen, dass dieses Kabel auch nach Beendigung der Bauarbeiten dort verbleiben könne.

Die Angaben seien zu konkretisieren. Im Bedarfsfall seien zwei Bauwerksnummern zu vergeben.

Bauwerk 165:

In diesem Bereich befänden sich 6 Mittelspannungs- und ein Niederspannungskabel.

Die Art und Weise der geplanten bautechnischen Sicherung sei genauer zu definieren. Daraus könnten sich weitere Auflagen ergeben.

Bauwerk 166:

Es sei genauer zu definieren, ob in diesem Bereich ein Niederspannungskabel oder ein Schaltschrank umgelegt werden solle. In unseren Bestandsunterlagen sei aktuell in diesem Bereich kein Schaltschrank vorhanden. Eventuell basiere die Aussage des Vorhabenträgers jedoch auf veralteten Bestandsunterlagen oder der betreffende Schaltschrank sei dem falschen Eigentümer zugeordnet.

Sollte das vorhandene Niederspannungskabel gemeint sein, so könne dieses umgelegt werden. Dazu sei vom Vorhabenträger eine neue Trasse zu bestimmen. Diese müsse sich im zukünftigen Gehweg befinden und sei so zu wählen, dass dieses Kabel auch nach Beendigung der Bauarbeiten dort verbleiben könne.

Für alle notwendigen Umlegungen seien durch den Vorhabenträger die Umlegungen mit dem im betreffenden Bereich vorhandenen Medienträgern abzustimmen. Es seien koordinierte Leitungspläne und Grabenschnitte zu erstellen. Die Kosten der Umlegungen trage der Verursacher.

Im Straßenbereich unterhalb EÜ Erfurter Straße verliefen zwei 110-kV-Kabelanlagen:
– 110-kV-Kabel, UW Dresden/Neustadt – KEM 27a, Grimmstraße (Anl. 133) sowie –
110-kV-Kabel, UW Nossener Brücke – UW Dresden/Neustadt (Anl. 135).

In der kompletten Unterlage (z. B. im Erläuterungsbericht S. 49) seien diese beiden Kabelanlagen nicht dargestellt.

Die Lagepläne der beiden Kabelanlagen mit Darstellung des Baubereiches seien der Zuarbeit beizulegen.

Die Lage der 110-kV-Kabelanlagen sei in die Planungsunterlagen einzubauen.

Die 110-kV-Kabelanlagen seien während der kompletten Bauzeit zu beachten und vor Beschädigungen zu sichern.

Detaillierte Informationen würden im Rahmen des Auskunftsverfahrens übermittelt.

Stellungnahme Informationskabelnetz

Im Rampenbereich der Erfurter Str. befinde sich im Baubereich ein erdverlegtes Fernmeldekabel parallel der Mittelspannungszuführung. Dieses Kabel sei zu beachten und vor Beschädigung zu sichern.

Im übrigen Baubereich befänden sich keine Anlagen des Fachbereiches.

Entscheidung:

Die Einwendungen der SachsenEnergie AG betreffen eine Vielzahl von technischen Sparten – Trinkwasser, Gas, Fernwärme, Strom (Mittel-, Niederspannung und Hochspannung) sowie das Informationskabelnetz – und richten sich im Wesentlichen gegen Unstimmigkeiten in den Planunterlagen sowie unzureichend dargestellte Schutzmaßnahmen. Die Vorhabenträgerin erklärt hierzu umfassend, dass sämtliche Hinweise geprüft, Korrekturen vorgenommen und Schutzmaßnahmen in die Ausschreibung und Bauausführung aufgenommen werden.

Im Bereich der Erfurter Straße stellt sie klar, dass der im Bauwerksverzeichnis verzeichnete Leitungsbestand richtiggestellt wird: die im nördlichen Gehweg verlaufende Trinkwasserleitung bleibt unberührt und wird gegebenenfalls gesichert, während die querende Leitung zur Erfurter Straße 14 baubedingt zurückgebaut und umverlegt werden muss. Ein koordinierter Leitungsplan mit IST- und PLAN-Zustand wird erarbeitet und der SachsenEnergie AG zur Abstimmung übergeben. Hierzu wird festgelegt, dass vor Beginn der Bauarbeiten ein solcher abgestimmter Leitungsplan einschließlich korrigiertem Bauwerksverzeichnis vorzulegen ist, in dem Eigentümer und Betreiber (DREWAG, SachsenNetze, SachsenEnergie, SachsenGigaBit) zutreffend bezeichnet sind. Im Bereich der EÜ Harkortstraße werden die Trinkwasserleitungen DN 600 St, DN 150 GGG sowie die stillgelegte DN 300 GG im Bauwerksverzeichnis ergänzt. Der Ausbau der stillgelegten Leitung darf nur in Abstimmung mit dem Eigentümer und unter Einhaltung wasser- und arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften erfolgen.

Zur Sicherung der Trinkwasserversorgung ist festgelegt, dass die Leitungen während der Bauausführung jederzeit zugänglich und funktionsfähig zu halten sind. Hydranten und Schieber müssen bedienbar bleiben; das Lagern von Schüttgütern, Baustoffen oder wassergefährdenden Stoffen im Schutzstreifen ist unzulässig. Diese Verpflichtungen gelten entsprechend den Regelungen der DVGW W 400-1. Ferner ist sicherzustellen, dass der Trinkwasseranschluss Erfurter Straße 14 ununterbrochen betrieben werden kann; das Überbauen im Schutzstreifen von 1,50 m (0,75 m beidseitig der Achse) ist ausgeschlossen.

Bezüglich der Gasversorgung werden die Eigentumsverhältnisse berichtigt; SachsenEnergie ist Eigentümerin. Die Gasdruckregelanlage am Moritzburger Platz bleibt von der Baumaßnahme unberührt, wird in die Ausschreibungsunterlagen und das Bauwerksverzeichnis aufgenommen und ist jederzeit zugänglich zu halten. Der Baustellenbereich ist so zu planen, dass ein Mindestschutzabstand von 2,0 m eingehalten wird und eine Aufstellfläche von mindestens 2 × 5 m für Entstörfahrzeuge freigehalten bleibt. Fahrverkehr unmittelbar neben der Anlage ist auszuschließen. Hinsichtlich der Leitungsangaben korrigiert die Vorhabenträgerin den Eintrag: Die vermeintlich zu verlagernde Gasleitung DN 50 PE entfällt, erforderlich ist dagegen eine Umverlegung einer Gasleitung DN 100 PE (Eigentum SachsenNetze), die Darstellung wird angepasst. Die als Niederdruckleitung bezeichnete Leitung ist in Wahrheit eine Mitteldruckleitung DN 200 St; sie bleibt bestehen, lediglich der Anschluss zur Erfurter Straße 14 wird umgelegt. Umverlegungen sind in Abstimmung mit den Medienträgern zu planen, wobei neue, dauerhaft nutzbare Trassen zu wählen sind; die Kosten trägt der Veranlasser nach den gesetzlichen Regelungen und der noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Im Bereich Strom MS/NS nimmt die Vorhabenträgerin die Hinweise zu den Bauwerken 151, 165, 166 und 169 auf und sichert deren Korrektur zu. Für Bauwerk 151 wird die Zuordnung im Bauwerksverzeichnis präzisiert; die Trassen werden nicht berührt, Schutzmaßnahmen erfolgen entsprechend. Bei den Niederspannungskabeln erfolgt eine Sicherung gemäß Bauwerksverzeichnis, Änderungen sind nicht vorgesehen. Bei Bauwerk 165 liegen die Leitungen nahe neu zu errichtender Abwasserquerungen; die Art des Schutzes wird in der Ausführungsplanung konkretisiert. Bei Bauwerk 166 wird eine etwaige Kabelsicherung durchgeführt; eine Umverlegung ist nicht vorgesehen. Diese Vorgehensweise ist geeignet, die Funktionssicherheit der Stromversorgung während der Bauphase sicherzustellen. Zur

Gewährleistung einer geordneten Abstimmung werden sämtliche Schutz- und Umlegungsmaßnahmen durch koordinierte Leitungspläne und Grabenschnitte mit allen betroffenen Medienträgern abzustimmen; die Kostentragung richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben.

Die beiden 110-kV-Kabelanlagen (UW Dresden/Neustadt – KEM 27a Grimmstraße und UW Nossener Brücke – UW Dresden/Neustadt) werden in Bauwerksverzeichnis und Planunterlagen ergänzt, während der Bauzeit zu beachten und vor Beschädigungen zu sichern. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind im Zuge des Leitungsauskunftsverfahrens verbindlich umzusetzen. Auch das im Rampenbereich Erfurter Straße befindliche Fernmeldekabel ist bei den Bauarbeiten zu berücksichtigen und gegen mechanische Beschädigung zu schützen.

Abschließend ist sicherzustellen, dass alle erforderlichen Genehmigungen, Leitungsauskunfts- und Aufgrabegenehmigungen sowie Kreuzungs- oder Umverlegungsverträge rechtzeitig vor Eingriffen in Leitungsrechte abgeschlossen werden. Unvermeidbare Unterbrechungen sind durch provisorische Lösungen auszugleichen, die Versorgung muss in allen Sparten aufrechterhalten bleiben. Nach Abschluss der Arbeiten sind Bestandsunterlagen (As-Built-Pläne, Höhenlage, Schutzbauwerke) an die Leitungsträger zu übergeben; Abweichungen von der genehmigten Planung sind dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich mitzuteilen.

In der Gesamtabwägung sind mit diesen Festlegungen sämtliche Belange der SachsenEnergie AG angemessen berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat die Einwände inhaltlich aufgegriffen, die erforderlichen Korrekturen und Schutzmaßnahmen zugesagt und die Einhaltung aller fachtechnischen Standards sichergestellt. Damit sind die erhobenen Bedenken ausgeräumt, soweit sie durch planerische und baubegleitende Sicherungsmaßnahmen behoben werden können. Die entsprechenden Nebenbestimmungen wurden unter Punkt A.4.2, A.4.10, A.4.11, A.4.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

A.5.2.15 DB Energie GmbH, Energieversorgung Ost, Betriebsbereich Südost

Brandenburger Straße 16 b, 04103 Leipzig

Stellungnahme vom 09.11.2023

Die DB Energie GmbH habe die vorgelegten Unterlagen bezüglich der Belange der DB Energie GmbH bewertet und stimme diesen unter Beachtung der nachfolgenden Ausführungen grundsätzlich zu.

1. Bahnstromversorgung

Die DB Energie GmbH sei für die Betriebsführung im Oberleitungsnetz der DB Netz AG verantwortlich (Bereich I.ETB 15). Zu den Sachanlagen würden die Anlagen zur Bahnstromversorgung (Unterwerke [Uw], Schaltposten [Sp], Kuppelstellen [Ks], 110-kV-Bahnstromleitungen [BL]) und die Fernwirkanlagen zur Steuerung der Oberleitungsschalter [FWA], die aus der FWU, Trenntrafo und HX1-Klemmleiste bestehen, zählen; Die OSE-Verkabelung sei eine Sachanlage der DB Netz AG.

In den vorliegenden Unterlagen lägen keine Themen der Bahnstromversorgung vor.

2. 50-Hz-Verteilnetze

Die DB Energie GmbH sei für das Elektroenergiemanagement für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zuständig. Deren Sachanlagen umfassen Trafostationen, NS-Anschlüsse und Zugvorheizanlagen (EZVA 1000V).

Für das neu errichtete ESTW – A Modulgebäude werde es einen elektrischen Hausanschluss geben. Alle benötigten Anträge seien rechtzeitig bei DB Energie zu stellen.

Die übliche Beteiligung der DB Energie sei sicherzustellen, u.a. seien auch Erlaubnisscheine für Erdarbeiten von uns einzuholen.

Es werde die Herstellung der gewerkeübergreifenden Passfähigkeit nach den anerkannten Regeln der Technik, die Einhaltung gültiger Vorschriften und eine aktive Einbeziehung in die weiteren Aktivitäten erwartet.

Entscheidung:

Die Vorhabenträgerin erwidert hinsichtlich der Bahnstromversorgung, dass die Anlagen der Fernwirkanlage in den GP nicht beschrieben sind. Geplante Änderungen werden in der Entwurfsplanung beschrieben. Hinsichtlich der 50-Hz-Verteilnetze nimmt die Vorhabenträgerin die Hinweise zur Kenntnis und sichert deren Berücksichtigung in der Ausschreibung und Bauausführung zu.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist obsolet.

A.5.2.16 Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Region Südost

Tröndlinring 3, 04105 Leipzig

Stellungnahme vom 14.09.2023

Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, führt in ihrer Stellungnahme aus, dass hinsichtlich der Betroffenheit in den Rechten des Grundstückseigentümers keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben bestünden.

Entscheidung:

Mangels bestehender Einwände ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde entbehrlich.

A.5.3 Einwendungen der Betroffenen

Die nachfolgend aufgeführten Einwendungen wurden firstgemäß erhoben.

A.5.3.1 Einwendung 1

Die Einwenderin sei Eigentümerin von Grundstücksflächen, die unmittelbar an den Planfeststellungsbereich angrenzen bzw. in diesen einbezogen werden.

Es handele sich dabei um das Grundstück Gemarkung Neustadt, Flurstück Nrn. 1225/9 und 853/10. Im Bereich der Flurstück Nr. 1225/9 mit einer Grundstücksgröße von 3.033 m² sei sowohl eine Fläche für eine vorübergehende Inanspruchnahme mit 128,20 m² als auch eine Erwerbsfläche mit 148,43 m² für die Anlegung einer Böschung (Ifd. Nr. 14, Grunderwerbsplan 5.3, 5.4) vorgesehen.

Die im Eigentum der Einwenderin befindlichen Grundstücke seien sowohl für die weitere bauliche Ausgestaltung im Zug der von der Stadt Dresden geplanten Entwicklung des Geländes erforderlich als auch insbesondere für die Erschließung der angrenzenden Grundstücke, insbesondere der auf den im Eigentum der Einwenderin stehenden Flurstücken vorgesehenen baulichen Maßnahmen. Einer weiteren Inanspruchnahme des Grundstücks, die zu einer Beeinträchtigung der Bebauungsmöglichkeiten und der Erschließungsfunktion der genannten Flurstücks-Nummern führen könnte, werde widersprochen.

Es werde darum gebeten, diese Bedenken zu berücksichtigen. Im Einzelfall sei die Einwenderin gerne bereit, über die Lösung der Inanspruchnahme-Möglichkeiten zu verhandeln und blicke in diesem Fall einer Nachricht entgegen.

In einer weiteren Stellungnahme untermauert die Einwenderin Ihre Argumente nochmals. Die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin in dem geplanten

Umfang führe zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erschließungsfunktion des Flurstücks 1225/9, da entsprechende Ausbaubreiten, die für eine Erschließung gesichert werden müssten, nicht mehr gegeben seien. Soweit in der Erwiderung des Vorhabenträgers darauf hingewiesen werde, dass seitens der Stadt Dresden noch keine Entscheidung über die zukünftige Nutzung des Gesamtgeländes getroffen worden sei, kann dies die übermäßige Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin nicht rechtfertigen. Denn die Grundstücke der Einwenderin, insbesondere das Hauptgrundstück Flurstück 853/10, müssten zu mehreren Seiten erschlossen werden, um funktionsgemäß genutzt werden zu können. Daher komme der gesicherten Erschließung zur Erfurter Straße hin erhebliche Bedeutung zu, die aufgrund der geplanten Inanspruchnahme des Grundstücks beeinträchtigt werde bzw. vollständig gefährdet werde. Dies sei ein unangemessener Eingriff in die Grundstücksrechte der Einwenderin und daher auf jeden Fall zu vermeiden.

Entscheidung:

In Ihrer Erwiderung gibt die Vorhabenträgerin an, dass sie die Hinweise zur Kenntnis nimmt. Hinsichtlich der Forderung gibt sie an, dass sie dieser nicht nachkommen kann. Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwenderin zur Realisierung der Maßnahme kann nicht verzichtet werden. An dieser Stelle ist eine Anschlussböschung zur Stabilisierung der bestehenden Böschung vorgesehen. Diese Böschung steht nicht in Widerspruch einer etwaigen Erschließung der Flurstücke, da das Grundstück eine Gesamtbreite von ca. 14 m aufweist. Zudem weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass für die Nutzung dieses Areals die Stadt Dresden noch keine Entscheidung getroffen hat. So heißt es auf der Internetseite der LH Dresden „Auf dem Gebiet des Alten Leipziger Bahnhofs soll ein grünes, kleinteiliges Stadtquartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Die Landeshauptstadt Dresden begann 2022 mit der stadtbaulichen, kooperativen Entwicklung des Gebietes. Der Prozess findet unter breiter Beteiligung verschiedener Akteure statt.“

Auf diesen Schriftverkehr folgte am 03.09.2024 eine Besprechung zwischen der Vorhabenträgerin und der Einwenderin mit dem Ziel der Einigung. Im Rahmen dessen thematisierten die Parteien die Grundstücksgrenzen der Einwenderin, woraus sich ergibt, dass die im Gewinnerentwurf für die Bebauung der betroffenen Grundstücke vorgesehene Erschließung von der Erfurter Straße aus über eisenbahnbetriebsnotwendige DB-Flächen verläuft. Demnach besteht derzeit für das Flurstück 1225/9 Gemarkung Neustadt keine Erschließung zur Erfurter Straße hin.

Auch wurde ersichtlich, dass zur Herstellung einer Einfahrt von der Erfurter Straße schon im Ist-Zustand kaum ausreichende Flächen vorhanden sind. Die Vorhabenträgerin gibt hierzu an, dass die Eisenbahnüberführung über die Erfurter Straße bzw. die Eisenbahninfrastruktur in diesem Bereich zwar angepasst wird, jedoch bleibt die bestehende Brücke aus Denkmalschutzgründen erhalten. Weiterhin erläutert die Vorhabenträgerin im Rahmen der Besprechung, dass im Bereich der Betroffenheit der Grundstücke der Einwenderin das Stützbauwerk/ die Böschung verändert werden muss, um diese regelkonform herzustellen. Dadurch muss ein Streifen von ca. 5m Breite von der Einwenderin dauerhaft durch die Vorhabenträgerin in Anspruch genommen werden. Die Vorhabenträgerin gibt jedoch an, dass ein Streifen von >23m Breite verbleibt, um die ebenfalls nach Südwesten verschwenkte Erschließung herstellen zu können. Angesichts der damit ausreichenden Breite zur Herstellung dieser Erschließung signalisierte die Einwenderin grundsätzliches Einverständnis, vorbehaltlich noch zu führender Gespräche mit den jeweiligen Interessenvertretern. Abschließend wurde im Rahmen des Besprechungstermins noch der Ablauf zur Regelung zur Inanspruchnahme der benötigten Teilflächen der Einwenderin besprochen, mit dem Ergebnis, dass zunächst nach vorliegendem Planfeststellungsbeschluss und Festlegung des Bauzeitraums vor Beginn eine Einverständniserklärung über die dann planfestgestellte Flächennutzung abgeschlossen wird. Dies soll vorbehaltlich aller Entschädigungsansprüche erfolgen, da dies im Anschluss in einem gesonderten Nutzungsvertrag vereinbart wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt würdigt die Einwendungen unter Berücksichtigung der Erwiderung und des voraussichtlich erzielten Einvernehmens. Die beanstandete Inanspruchnahme ist erforderlich und verhältnismäßig, da sie dem technisch zwingenden Zweck der Böschungssicherung dient. Eine alternative Bauausführung, die die Flächeninanspruchnahme vermeiden würde, ist nach den vorliegenden Unterlagen nicht möglich. Die dauerhafte Sicherung der Böschung liegt auch im öffentlichen Interesse an der Gewährleistung der Betriebssicherheit der Eisenbahnanlage. Die noch ausstehende vertragliche Regelung über die Nutzung und Entschädigung der betroffenen Flächen genügt den Anforderungen des Planfeststellungsrechts, da die dingliche Sicherung nicht zwingende Voraussetzung für die planungsrechtliche Zulassung ist, sondern im Vollzug der Maßnahme erfolgt.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt daher fest, dass die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen der Einwenderin planrechtlich gerechtfertigt ist und keine

unzumutbare Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung verbleibt. Die Möglichkeit einer späteren Erschließung bleibt nach den vorliegenden Plänen erhalten.

A.5.3.2 Einwendung 2

Die Einwenderin gibt an, dass durch das Bauvorhaben auch ihr Grundstück, Flurstück 1225/8 Gemarkung Neustadt betroffen sei. Es würden demnach nachfolgende Hinweise gegeben:

- Durch die vorübergehende Beanspruchung des Grundstückes dürfe der betriebliche Ablauf des Gewerbebetriebes nicht gestört werden.
- Die Zufahrt zum Grundstück müsse durchgängig gewährleistet bleiben.
- An den Bestandsgebäuden sei vorher und nachher eine Bestandsaufnahme durchzuführen, um mögliche Schäden durch die vorübergehende Beanspruchung zu dokumentieren.
- Das Grundstück sei nach Verlassen der Baustelle in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.
- Eine Einfriedung von Seiten der Bahn sei durch den Verursacher herzustellen.
- Die Entwässerung sei nachzuweisen. Durch die Stützwand dürfe kein zusätzliches Regenwasser dem Flurstück 1225/8 zugeführt werden.
- Für die vorübergehende Beanspruchung sei eine Ausgleichszahlung zu leisten.

Es werde darum gebeten über den Fortgang des weiteren Verfahrens rechtzeitig zu informieren.

Entscheidung:

In Ihrer Erwiderung gibt die Vorhabenträgerin an, dass die Andienbarkeit des Grundstückes im Bauablauf und der Ausbildung der BE-Flächen berücksichtigt wurde. Im Grunderwerbsplan wurden hier bauzeitliche Inanspruchnahme und Planfeststellungsgrenze unglücklich gegenüber den erforderlichen Flächen gem. Anlage 10.3 gewählt. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass ein 3 m breiter Fahrstreifen zwischen der Zufahrt zum Grundstück und der Großenhainer Straße freigehalten und ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt wird. Vor Rückgabe des Flurstückes an die Eigentümerin wird das Flurstück in einen dem Ursprungszustand entsprechenden Zustand versetzt. Weiterhin gibt die Vorhabenträgerin an, dass die Einfriedung des Baufelds gegenüber öffentlichen und privaten Verkehrsflächen in der BE berücksichtigt und vorgesehen ist. Das Regenwasser der Verkehrsanlage und sonstigen Flächen hinter der Stützwand wird gefasst und der Stadtentwässerung

zugeführt. Für die Böschungsflächen ergeben sich keine Änderungen, bzw. wird die Situation gegenüber dem bestehenden Zustand verbessert. Sie gibt ebenfalls an, dass jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter einen Entschädigungsanspruch begründet, also sowohl der Erwerb eines Grundstücks, die Eintragung einer Dienstbarkeit sowie die nur vorübergehende Inanspruchnahme z.B. für Baustelleneinrichtungsflächen. 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 Vorhabenträgerin 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, wird diese in einem nachgeordneten behördlichen Entschädigungsfestsetzungsverfahren von der Enteignungsbehörde festgelegt. Die Planfeststellungsbehörde würdigt die Einwendungen der Eigentümerin unter Berücksichtigung der Erwiderung der Vorhabenträgerin und der einschlägigen gesetzlichen Vorgaben nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie § 74 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG). Danach sind Eigentumsbelange privater Dritter im Rahmen der planerischen Abwägung mit den öffentlichen Interessen an der Realisierung des Vorhabens in einen gerechten Ausgleich zu bringen. Die Vorhabenträgerin hat dargelegt, dass die Andienbarkeit und Zufahrt zum Grundstück Flurstück 1225/8 im Bauablauf gesichert bleibt. Ein mindestens 3 m breiter Fahrstreifen zwischen der Grundstückszufahrt und der Großenhainer Straße wird während der Bauarbeiten dauerhaft freigehalten. Damit ist die Zugänglichkeit für den laufenden Gewerbebetrieb gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde sieht hierin eine ausreichende Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit; weitergehende Einschränkungen sind nicht zu erwarten. Ferner wird ein Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn und nach Abschluss der Maßnahme durchgeführt, um etwaige Schäden an Gebäuden oder baulichen Anlagen der Einwenderin eindeutig dokumentieren zu können. Diese Zusage stellt eine sachgerechte und bewährte Maßnahme zur Wahrung der Rechte der Eigentümerin dar. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird das Grundstück in einen ordnungsgemäßen, dem ursprünglichen Zustand entsprechenden Zustand zurückversetzt. Eine Einfriedung des Baustellenbereichs gegenüber öffentlichen und privaten Flächen ist

vorgesehen und in der Baustelleneinrichtungsplanung berücksichtigt. Damit ist sowohl die Sicherheit des Baustellenbetriebs als auch der Schutz angrenzender Nutzungen gewährleistet.

Hinsichtlich der Oberflächenentwässerung stellt die Vorhabenträgerin klar, dass das Regenwasser der Verkehrsanlagen und der hinter der Stützwand liegenden Flächen gefasst und der Stadtentwässerung zugeführt wird. Eine zusätzliche Ableitung von Niederschlagswasser auf das Grundstück der Einwenderin ist ausgeschlossen. Die Planfeststellungsbehörde hält diese Ausführung für plausibel und erkennt darin eine Verbesserung der bisherigen Entwässerungssituation.

Zur Frage der Entschädigung wird festgestellt, dass jede Inanspruchnahme privaten Grundeigentums – sei es durch Erwerb, Dienstbarkeit oder vorübergehende Nutzung einen Entschädigungsanspruch begründet. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem Verkehrswert des betroffenen Grundstücks und dem Umfang der Nutzungseinschränkung. Diese wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen privatrechtlicher Verhandlungen zwischen den Beteiligten geregelt. Kommt keine Einigung zustande, erfolgt eine behördliche Festsetzung durch die zuständige Enteignungsbehörde nach Maßgabe der §§ 22, 22 a AEG.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks 1225/8 rechtlich zulässig und verhältnismäßig ist. Die Einwendungen sind durch die Zusagen der Vorhabenträgerin sachgerecht berücksichtigt.

A.5.3.3 Einwendung 3

Der Einwender gibt in seiner Stellungnahme an, gegen das Vorhaben auf Basis der ausliegenden Planungsunterlagen die folgenden Einwendungen zu erheben. Durch die Tätigkeit als Eisenbahner sei er direkt durch die Anpassung der Infrastruktur betroffen. Als Bürger der Stadt Dresden habe er zusätzliche Interessen im Hinblick auf eine lebenswerte Stadt, sowie effektive und umweltverträgliche Mobilität.

Die Revitalisierung des Bahnhofteils Dresden-Neustadt Gbf unterstütze er sehr. Allerdings scheint die Notwendigkeit zusätzliche Kapazität für den Eisenbahnverkehr und die lokale Bevölkerung in der Zielsetzung nicht ausreichend berücksichtigt worden zu sein. Deshalb werde erbeten die Planung im Detail entsprechend anzupassen:

Maximaler Nutzen für den Bahnbetrieb

Der Grenzverkehr nach Tschechien und die Belegung der Fernbahn Dresden-Neustadt Pbf (DN) - Radebeul würden die Notwendigkeit zusätzlicher Gleise für die Disposition des Zugverkehrs nötig machen. Insbesondere für lange Güterzüge würde sich der Bahnhof DNG dazu unmittelbar anbieten. Die Erfahrung zeige, dass Dresden Friedrichstadt (DF) diese Funktion häufig nicht leisten kann. Zusätzlich stehe perspektivisch auch die Erneuerung / Umbau dieses Bahnhofs an, weshalb Dresden Neustadt Gbf (DNG) zusätzliche Bedeutung zukomme. Leider werde nur 1 Gleis der vor einigen Jahren entfallenden 7 Gleise wiederhergestellt. Deshalb fordere er auf durch konkrete Planänderungen weitere 3 vollwertig nutzbare Hauptgleise zu ermöglichen.

a) Das Gleis 803 sei in der beschriebenen Form nur für ankommende Züge aus Richtung Westen nutzbar. Ausfahrende Züge Richtung Osten seien aus diesem Gleis aufgrund der Handweichen nicht möglich. Dies sollte dringend geändert werden, insbesondere da dies wenig Implikationen auf die bisherige Planung habe.

b) Durch die Verwendung von Oberleitungsbrücken, anstelle von Einzelstützpunkten und eine Optimierung der Kabeltrassen, solle sich ein zusätzliches Gleis einplanen lassen. Jedes zusätzliche Hauptgleis sei zusätzlicher Nutzen. Die Verlegung von Kabeln solle diesem nicht entgegenstehen.

c) Durch die Verlängerung des Gleises 823 bis zum Ende des Planbereiches und der Verschiebung der Weichenverbindung zu Gleis 771 in den km 1,85 würde zusätzliche Gleislänge in dem Gleis 802 gewonnen und eine weitere Anpassung mit zusätzlichem Nutzen versehen:

d) Das Gleis 804 könne ebenfalls ein vollwertiges Hauptgleis werden, wenn die EÜ Erfurter Str. und Harkortstraße in ihrer Breite, wie im Bestand beibehalten werden würden. Durch eine Überarbeitung der Stützwände (Bauwerksverzeichnis Nr. 30) würde die Einbindung in das Gleis 803 ca. in km 1,75 und 0,75 möglich. Das Gleis 813 würde entfallen und das Gleis 805 entsprechend Richtung Osten verlängert. Das Außengelände des ESTW-A müsse entsprechend eine Optimierung hinsichtlich eines geringeren Flächenbedarfes erfahren. Dies sei durch die Anforderungen der Flächeneffizienz und der Verkehrswende städtebaulich und funktional sowieso gegeben. Das Vorhalten einer Wendefläche für Müllfahrzeuge solle sich den Verkehrsbedürfnissen und der Verkehrsinfrastruktur für die Eisenbahn unterordnen.

Nutzen bestehender Strukturen

Das Stellwerk W1 solle als Baudenkmal erhalten werden. Um dieses wirtschaftlich sinnvoll zu gestalten, wäre die Einrichtung des ESTW-A in diesem Gebäude wünschenswert. Alternativ solle eine andere Nutzung im Sachzusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb gesucht und gefunden werden.

Einfluss der Umstellung auf ETCS

Bekanntlich solle auch der Knoten Dresden im Zusammenhang mit den Fernbahnstrecken nach Decin, Berlin und Leipzig auf ETCS Level 2 umgestellt werden. Dafür sei aller Voraussicht nach ein größerer Austausch der Stellwerkstechnik in der UZ Dresden Neustadt notwendig. Leider sei in dem Erläuterungsbericht weder beschrieben, ob das ESTW-A für die Umrüstung zu ETCS L2 ebenfalls massiv umgebaut werden muss, noch wann mit der Migration zu rechnen sei. Je nachdem, welche Stellwerkstechnologie dann zum Einsatz kommt, könne u.U. sogar auch der Platz in der UZ auch für die zusätzliche Technik in DNG ausreichen, sodass ein Neubau des ESTW-A dann gar nicht nötig sei. Aus Gesamtwirtschaftlicher Sicht sei es wünschenswert auf die Migrationsplanung der UZ Dresden Neustadt Rücksicht zu nehmen und ggf. den Bf Dresden Neustadt Gbf (DNG) sogar gleich mit einem geringeren Verkabelungsaufwand in der Betriebsart ETCS Level 2 ohne Signale zu planen.

Radroute entlang der Bahntrasse

Es gäbe den Wunsch in der Stadtpolitik nach einer hochwertigen Radroute für den Alltagsradverkehr aus der Dresdner Neustadt in Richtung Radebeul. Dazu sei im Radverkehrskonzept der Stadt Dresden die Maßnahme 736 zur Kreuzungsfreien Querung der Hansastraße vorgesehen. Der weitere Streckenverlauf sei leider noch nicht festgelegt. Eine naheliegende Trassierung südwestlich entlang der Bahngleise von Dresden Neustadt Gbf (DNG) in Richtung Pieschen dränge sich aber auf. Deshalb solle dieser Bereich für eine zukünftige Nutzung als Radroute gesichert werden. Das hieße, dass an den EÜ Erfurter Str., Harkortstr, sowie den Kabeltrassen die Option der Nachrüstung / Überbau eines breiten Radweges möglich sein sollte.

Entscheidung:

Die Planfeststellungsbehörde würdigt die vorgebrachten Einwände im Lichte der Erwiderung der Vorhabenträgerin und der gesetzlichen Anforderungen des § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Danach ist im Planfeststellungsverfahren zu prüfen, ob das geplante Vorhaben unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange rechtlich zulässig und zweckmäßig ist.

Der Einwender macht im Wesentlichen betriebliche und stadtentwicklungspolitische Anregungen geltend, die jedoch keine unmittelbare individuelle Betroffenheit im Sinne des Planfeststellungsrechts begründen. Die Planfeststellungsbehörde stellt zunächst fest, dass die Planung des Bahnhofsbereichs Dresden-Neustadt Güterbahnhof (DNG) auf einer von der damaligen DB Netz AG im Rahmen der Aufgabenstellung geprüften und abgestimmten Variantenuntersuchung beruht. Diese umfasste auch betriebliche und technische Alternativen, die nach nachvollziehbarer Abwägung verworfen wurden, weil sie entweder keine Verbesserung des Betriebsnutzens brachten oder mit unverhältnismäßig hohem Flächen- und Kostenaufwand verbunden gewesen wären.

Eine nachträgliche Änderung dieser Aufgabenstellung in der laufenden Planungsphase ist nicht Gegenstand des Verfahrens und würde den geprüften Projektzweck überschreiten. Die Planfeststellungsbehörde folgt insoweit der fachlich fundierten Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass die bestehenden Planungsparameter die betrieblichen Anforderungen an den Schienengüterverkehr sowie die künftigen Kapazitätsbedarfe im Rahmen der Knotenentwicklung Dresden abbilden. Der von der Einwenderseite geforderte zusätzliche Ausbau von Gleisen 803, 804 und 823 würde erhebliche zusätzliche Eingriffe in bestehende Bebauung, Leitungsinfrastruktur und den Verkehrsraum der Erfurter und Harkortstraße erfordern und ist daher weder planungsrechtlich noch technisch begründet.

Auch die Anregung, das Gebäude des ehemaligen Stellwerks W1 als Standort des neuen elektronischen Stellwerks (ESTW-A) zu nutzen, wird nicht weiterverfolgt. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Einschätzung der Vorhabenträgerin, dass die vorgesehene Standortwahl aus betriebsorganisatorischen, sicherheitstechnischen und denkmalpflegerischen Gründen die zweckmäßigere Lösung darstellt. Der Erhalt des Stellwerks W1 als Baudenkmal bleibt davon unberührt und kann im Rahmen der städtischen oder bahneigenen Denkmalpflege gesondert geprüft werden.

Hinsichtlich der vom Einwender angesprochenen Einführung des Europäischen Zugbeeinflussungssystems (ETCS) Level 2 wird festgestellt, dass die vorliegende Maßnahme nicht Gegenstand der Systemmigration ist. Die ETCS-Umrüstung des Knotens Dresden erfolgt im Rahmen gesonderter Projekte mit eigenständiger technischer Aufgabenstellung und Finanzierungsgrundlage. Die vorliegende Planung berücksichtigt jedoch die technische Kompatibilität und die Möglichkeit einer späteren Anpassung.

Die von dem Einwender geforderte Berücksichtigung einer möglichen Radroute entlang der Bahntrasse ist kein eigenständiger planungsrelevanter Belang des Eisenbahninfrastrukturvorhabens. Die Planfeststellungsbehörde erkennt an, dass die Landeshauptstadt Dresden hierzu konzeptionelle Überlegungen im Radverkehrskonzept verfolgt, diese aber nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme sind. Eine Pflicht zur planerischen Vorhaltung von Flächen für künftige kommunale Radwege besteht nicht. Die derzeitige Planung steht einer späteren städtischen Realisierung einer Radroute entlang der Bahnanlagen nicht entgegen, da die Bauwerksgestaltung (insbesondere an den Eisenbahnüberführungen Erfurter und Harkortstraße) eine spätere Anpassung grundsätzlich nicht ausschließt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die vorgetragenen Einwendungen keine durchgreifenden rechtlichen oder technischen Gründe gegen das Vorhaben begründen. Sie betreffen vielmehr allgemeine städtebauliche oder betriebliche Optimierungsvorschläge, die außerhalb des Prüfungsrahmens nach § 18 AEG liegen. Eine unmittelbare Rechtsbeeinträchtigung des Einwenders wird nicht ersichtlich.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Ausführungen der Vorhabenträgerin als sachlich zutreffend und schlüssig. Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

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 Verfahrensbeteiligte und Rechtsnachfolge

Der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde ursprünglich von der DB Netz AG gestellt. Im Laufe des Verfahrens ist die DB InfraGO AG als Gesamtrechtsnachfolgerin der DB Netz AG in deren Rechte und Pflichten eingetreten. Die DB InfraGo AG führt das Verfahren als Vorhabensträgerin fort. Inhalt und Gegenstand des beantragten Vorhabens bleiben hiervon unberührt.

B.1.2 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof

Planfeststellungsabschnitt km 0,400 bis km 2,145 Eisenbahnstrecke 6246:

Abzw Dresden-Pieschen, W3-Dresden-Neustadt, W707“ hat die Spurplanoptimierung des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt sowie die Änderungen der Eisenbahnüberführung (EÜ) Erfurter Straße und EÜ Harkortstraße zum Gegenstand. Diese Maßnahmen stehen im direkten betrieblichen und zeitlichen Zusammenhang und werden als Projektkomplex Dresden Neustadt Gbf bezeichnet. Im Rahmen der Spurplanoptimierung werden die Trassierung angepasst, der Oberbau und die Entwässerung, die Oberleitungsanlage, die Leit- und Sicherungstechnik mit dem Bau eines ESTW-A, das Kabelführungssystem, die Gleisfeldbeleuchtung und weitere elektrische Energieanlagen erneuert. Für die Erfurter Straße erfolgt ein Teilabriss und Ersatzbau. Für die EÜ Harkortstraße erfolgt ein kompletter Abriss und erneuter Aufbau. Die so angepassten Eisenbahnüberführungen sind an die aktuelle Trassierung angepasst. Weiterhin werden diverse Stützwände erneuert, beziehungsweise neu gebaut. Eine Lärmschutzwand wird neu errichtet. Nicht mehr benötigte Anlagenteile und Hochbauten werden ersatzlos zurückgebaut. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,400 bis 2,145 der Strecke 6246 Dre-Pieschen - Dre-Neustadt in Dresden.

B.1.3 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB InfraGO AG, Region Südost (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 11.11.2022, Az. I.NI-SO-D-R, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof

Planfeststellungsabschnitt km 0,400 bis km 2,145 Eisenbahnstrecke 6246:

Abzw Dresden-Pieschen, W3-Dresden-Neustadt, W707" beantragt. Der Antrag ist am 25.11.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, eingegangen.

Mit Schreiben vom 17.03.2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabenträgerin auf Mängel in den Antragsunterlagen hingewiesen.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23.06.2023, Az. 521ppw/022-2022#036, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)). Am 02.08.2023 gingen die überarbeiteten Antragsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt ein.

B.1.4 Anhörungsverfahren

B.1.4.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die von der Planung in ihren Aufgabenbereichen bzw. den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belangen potentiell berührten Behörden und andere Träger öffentlicher Belange sowie die von der Planung berührten Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und der Telekommunikation in öffentlichen Telekommunikationsnetzen am 21.08.2023 unter Übersendung eines Links im Internet zur Einsicht der Planfeststellungsunterlagen mit Fristsetzung bis zum 10.11.2023 und unter Verweis auf das damit einhergehende eintretende Ende der Äußerungsfrist um die Abgabe von Stellungnahmen und ggf. Einwendungen gebeten.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Dresden
2.	Landesamt für Archäologie
3.	Landesamt für Denkmalpflege
4.	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
5.	Sächsisches Oberbergamt
6.	Landesamt für Geobasisinformation Sachsen
7.	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
8.	Polizeidirektion Dresden

Lfd. Nr.	Bezeichnung
9.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
10.	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
11.	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
12.	Deutsche Telekom Technik GmbH
13.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
14.	GDMcom GmbH
15.	SachsenEnergie AG
16.	DB Energie GmbH
17.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien

Weiterhin wurde intern das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost beteiligt, das unter dem 07.09.2023 eine wasserrechtliche Stellungnahme abgegeben hat.

Über die im Anhörungsverfahren eingebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Hinweise der weiteren Beteiligten wurde unter Punkt A.5 entschieden.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesamt für Archäologie Sachsen Stellungnahme vom 01.09.2023, Az.: 2-7051/94/303-2023/175432.
2.	Sächsisches Oberbergamt Stellungnahme vom 12.09.2023, Az.: 31-4146/5442/19-2023/25939
3.	Landesamt für Geobasisinformation Sachsen Stellungnahme vom 10.11.2023, Az.: 32-2421/230/31-2023/9635
4.	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Stellungnahme vom 07.11.2023, Az.: 050_DD-N-Güterbhf_PF
5.	Polizeidirektion Dresden Stellungnahme vom 08.11.2023
6.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 Stellungnahme vom 10.11.2023, Az.: 45-60-00/VII-1427-23-PFV

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe c/o Verkehrsverbund Oberelbe GmbH Stellungnahme vom 13.11.2023
8.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien, Region Südost Stellungnahme vom 14.09.2023, Az.: BA-SN-23-166064

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtplanung und Mobilität Stellungnahme vom 12.2023, Az.: (61) 61.6.72GBf. Neustadt
2.	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Stellungnahme vom 08.11.2023, Az.: 21-4045/2013/1
3.	Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Center Infrastruktur Stellungnahme vom 09.11.2023
4.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Ost – Ostsachsen/Südbrandenburg Stellungnahme vom 20.09.2023, Az.: 06414404
5.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Stellungnahme vom 31.10.2023, Az.: Netzplanung, Stellungnahme Nr.: S01293704
6.	GDMcom GmbH Stellungnahme vom 13.09.2023, Az.: 10574/23, Reg.-Nr.: 10574/23
7.	SachsenEnergie AG Stellungnahme vom 09.11.2023, Az.: N-NEK/Frau Noack
8.	DB Energie GmbH, Energieversorgung Ost, Betriebsbereich Südost Stellungnahme vom 09.11.2023, Az.: K 1373-23

B.1.4.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden, World Trade Center, Erdgeschoss, Ausstellungsraum des Stadtmodells, Ammonstraße 70 vom 28.08.2023 bis einschließlich 27.09.2023 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Dresden am 18.08.2023 durch Veröffentlichung im Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Dresden der 27.10.2023.

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

B.1.4.3 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.1.4.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am 07.11.2023 und 14.11.2023 an die Vorhabenträgerin übermittelt und dieser Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Vorhabenträgerin hat hiervon Gebrauch gemacht und am 09.04.2024 die Erwidierungen vorgelegt.

Aufgrund dessen, dass anerkannte Umweltvereinigungen keine dem Vorhaben entgegenstehende Stellungnahmen abgegeben haben, prüfte das Eisenbahn-Bundesamt, inwieweit von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 AEG abgesehen werden konnte. Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes war eine Erörterung vorliegend nicht geeignet, Einwände gegen das Vorhaben auszuräumen oder den Entscheidungsstoff für den Planfeststellungsbeschluss in anderer Weise verfahrensfördernd weiter zu entwickeln. Die Rechte und Interessen der Beteiligten werden durch die beschriebene Verfahrensweise nicht beeinträchtigt, da eine inhaltliche Auseinandersetzung bzw. Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss erfolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat nach pflichtgemäßem Ermessen entsprechend § 18 Abs. 1 UVPg auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG verzichtet.

Im Rahmen der Auswertung durch die Planfeststellungsbehörde und der eingegangenen Stellungnahmen zeigte sich, dass einzelne vorgebrachte Belange eine Überarbeitung der Planung erforderlich machten.

Die Vorhabenträgerin reichte daraufhin am 23.04.2024 die geänderten Planunterlagen ein. Die Änderungen sind in der Farbe Blau gekennzeichnet. Darüber hinaus sind die entsprechenden Planunterlagen durch Stempelaufdruck kenntlich gemacht.

B.1.5 Planänderungen im Verfahren

B.1.5.1 Einleitung des 1. Planänderungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin reichte am 23.04.2024 die geänderten Planunterlagen ein. Die Änderungen sind in der Farbe Blau gekennzeichnet.

B.1.5.2 Anhörungsverfahren zur 1. Planänderung

B.1.5.3 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die von der Planung in ihren Aufgabenbereichen bzw. den von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Belangen potentiell berührten Behörden und andere Träger öffentlicher Belange sowie die von der Planung berührten Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung und der Telekommunikation in öffentlichen Telekommunikationsnetzen unter Übersendung eines Links im Internet zur Einsicht der Planfeststellungsunterlagen am 03.06.2024 mit Fristsetzung bis zum 09.07.2024 und unter Verweis auf das damit einhergehende eintretende Ende der Äußerungsfrist um die Abgabe von Stellungnahmen und ggf. Einwendungen gebeten.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Dresden
2.	Landesamt für Archäologie
3.	Landesamt für Denkmalpflege
4.	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
5.	Sächsisches Oberbergamt
6.	Landesamt für Geobasisinformation Sachsen
7.	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
8.	Polizeidirektion Dresden

Lfd. Nr.	Bezeichnung
9.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
10.	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
11.	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
12.	Deutsche Telekom Technik GmbH
13.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH
14.	GDMcom GmbH
15.	SachsenEnergie AG
16.	DB Energie GmbH
17.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien
18.	

Weiterhin wurde intern das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6-Ost beteiligt, das unter demeine wasserrechtliche Stellungnahme abgegeben hat. Über die im Anhörungsverfahren eingebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Hinweise der weiteren Beteiligten wurde unter Punkt A.5 entschieden. Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landesamt für Denkmalpflege Sachsen Stellungnahme vom 26.06.2024
2.	Sächsisches Oberbergamt Stellungnahme vom 10.06.2024, Az.: 31-4146/5659/52-2024/15665
3.	Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/ Osterzgebirge Stellungnahme vom 17.06.2024, Az.: 072 DD-N Güterbhf_PF_PA
4.	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe, c/o Verkehrsverbund Oberelbe GmbH Stellungnahme vom 28.06.2024
5.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen Stellungnahme vom 08.07.2024
6.	GDMcom GmbH Stellungnahme vom 13.06.2024, PE-Nr.: 05929/24

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Landeshauptstadt Dresden, Amt für Stadtplanung und Mobilität Stellungnahme vom 30.07.2024, Az.: (61) 61.6.72 GBf. Neustadt
2.	Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Stellungnahme vom 01.07.2023, Az.: (Az.: 21-4045/2013/1
3.	SachsenEnergie AG Stellungnahme vom 08.07.2024, Az.: N-NEK/Frau Noack

Die übrigen Träger öffentlicher Belange und Medienträger haben keine Stellungnahme abgegeben.

B.1.5.4 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden, World Trade Center, Erdgeschoss, Ausstellungsraum des Stadtmodells, Ammonstraße 70 vom 10.06.2024 bis einschließlich 09.07.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Dresden am 30.05.2024 durch Veröffentlichung im eAmtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war in der Stadt Dresden der 09.08.2024.

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

B.1.5.5 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.1.5.6 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange am 15.08.2024 an die Vorhabenträgerin übermittelt und dieser Gelegenheit gegeben, sich schriftlich zu äußern. Die Vorhabenträgerin hat hiervon Gebrauch gemacht und am 10.09.2024 die Erwiderungen vorgelegt.

Aufgrund dessen, dass anerkannte Umweltvereinigungen keine dem Vorhaben entgegenstehende Stellungnahmen abgegeben haben, prüfte das Eisenbahn-Bundesamt, inwieweit von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins gemäß § 18a Abs. 5 Satz 1 AEG abgesehen werden konnte. Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes war eine Erörterung vorliegend nicht geeignet, Einwände gegen das Vorhaben auszuräumen oder den Entscheidungssstoff für den Planfeststellungsbeschluss in anderer Weise verfahrensfördernd weiter zu entwickeln. Die Rechte und Interessen der Beteiligten werden durch die beschriebene Verfahrensweise nicht beeinträchtigt, da eine inhaltliche Auseinandersetzung bzw. Berücksichtigung im Planfeststellungsbeschluss erfolgt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat nach pflichtgemäßem Ermessen entsprechend § 18 Abs. 1 UVPG auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG verzichtet.

Auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden und der Erwiderung der Vorhabenträgerin hat das Eisenbahn-Bundesamt einen Beratungstermin für Mittwoch, den 23.10.2023, in den Räumlichkeiten des Eisenbahn-Bundesamts Außenstelle Dresden anberaumt. Themenschwerpunkt waren insbesondere Umweltbelange. Das Eisenbahn-Bundesamt hat hierzu ein Ergebnisprotokoll gefertigt. Inhaltliche Ergebnisse wurden in die Entscheidungen und 1. Planänderung aufgenommen, worauf hiermit verwiesen wird. Die Vorhabenträgerin hat Abstimmungen mit dem Einwender 1 geführt. Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen Gesprächsnotizen der Vorhabenträgerin vom 03.09.2024 vor.

Die Vorhabenträgerin reichte am 02.10.2025 die geänderten Planunterlagen ein. Die Änderungen sind in der Farbe Cyan gekennzeichnet. Darüber hinaus sind die entsprechenden Planunterlagen durch Stempelaufdruck kenntlich gemacht.

B.1.5.7 Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung

Da die vorgenommenen Änderungen keine grundlegenden Änderungen des Vorhabens darstellen, sondern der Optimierung und Berücksichtigung der im Verfahren erkannten Belange dienen, konnte die Planänderung im laufenden

Verfahren berücksichtigt werden. Eine ergänzende Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt. Eine erneute öffentliche Auslegung war gem. § 73 Abs. 8 iVm. § 73 Abs. 3 S. 3 VwVfG nicht erforderlich, da durch die Änderung keine neuen oder weitergehenden Betroffenheiten entstanden.

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, Region Südost.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 7 Abs. 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben, einem sogenannten Screening-Verfahren - einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist - zu unterziehen.

Das Vorhaben betrifft die Änderung einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8.3 der Anlage 1 zum UVP.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 23.06.2023, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung

einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG))

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

Der Untersuchungsraum umfasst den Bereich des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt von Streckenkilometer 0,400 bis km 2,145 der Strecke 6246 einschließlich der Eisenbahnüberführungen Harkortstraße (km 1,016) und Erfurter Straße (km 1,575).

Das Vorhaben liegt im innerstädtischen Bereich der Landeshauptstadt Dresden und verläuft zwischen gewerblich und wohnbaulich genutzten Flächen. Innerhalb und in unmittelbarer Umgebung des Untersuchungsraumes befinden sich mehrere als Kulturdenkmale ausgewiesene Objekte, insbesondere die Eisenbahnüberführung Erfurter Straße und das Stellwerk B2.

Das Gebiet weist keine nach dem Sächsischen Waldgesetz geschützten Waldflächen auf und liegt außerhalb von Schutzgebieten im Sinne des Bundes- oder Landesnaturschutzrechts.

Für die Bauausführung werden zwei temporäre Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der EÜ Harkortstraße genutzt – eine versiegelte Parkplatzfläche sowie eine teilweise bewachsene Lagerfläche.

Die Fläche der geplanten baulichen Vegetationsentfernung umfasst rund 15.600 m², wovon etwa 7.300 m² Gehölzbiotope und 8.300 m² Ruderalfluren betreffen. Damit werden sowohl langfristig regenerierbare als auch kurzfristig regenerierbare Vegetationsbestände in Anspruch genommen.

Der Untersuchungsraum bildet zugleich den räumlichen Bezugsrahmen für die Erfassung und Bewertung der zu erwartenden Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Das Vorhaben führt zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung an einzelnen Immissionsorten. Für 23 Gebäude wurden Grenzwertüberschreitungen nach der 16. BImSchV festgestellt. Zur Minderung sind aktive (Lärmschutzwände) und passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Während der Bauzeit sind zeitweise Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm möglich; bei längeren Lärmphasen ist Ersatzwohnraum bereitzustellen.

Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird die Lärmbelastung auf ein unvermeidbares Maß reduziert. Erhebliche, nicht ausgleichbare Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sind nicht zu erwarten.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Im Zuge der Bauausführung werden ca. 15.600 m² Vegetationsflächen beseitigt, darunter rund 7.300 m² langfristig regenerierbare Gehölzbiotope. Damit gehen Lebensräume für Tierarten verloren, insbesondere für in den Bahnböschungen vorkommende Reptilien.

Trotz vorgesehener Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (z. B. Vegetationsschutz, zeitlich angepasste Rodungen) können erhebliche Auswirkungen auf dieses Schutzgut nicht vollständig ausgeschlossen werden.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Das Vorhaben nutzt weitgehend bestehende Bahnflächen und verursacht nur geringe zusätzliche Neuversiegelung. Der Flächenverbrauch ist daher als gering einzustufen.

Die Böden im Untersuchungsraum sind stark anthropogen geprägt (Kultusole, technogene Substrate) mit eingeschränkten natürlichen Funktionen.

In den vegetationsbestandenen Randbereichen bestehen mittlere Bodenfunktionen hinsichtlich Wasserrückhalt und Schadstofffilterung. Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen sind vorhanden und bei der Bauausführung zu beachten.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf Fläche und Boden als gering bis mittel einzustufen.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Oberirdische Gewässer sind im direkten Untersuchungsraum nicht vorhanden. Die Elbe verläuft in ca. 740 m Entfernung.

Trinkwasserschutzgebiete bestehen nicht. Grundwasser befindet sich in Tiefen von 4,7 – 8 m u. GOK.

Aufgrund der bestehenden Abdichtung und geringen Eingriffstiefe sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushalts zu erwarten.

Das Gebiet liegt außerhalb hochwassergefährdeter Bereiche. Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als gering zu bewerten.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Das Vorhaben liegt im innerstädtischen Bereich Dresdens innerhalb des Elbtals mit leicht erhöhter Wärmebelastung.

Die Luftbelastung durch NO₂, PM10 und PM2,5 liegt deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten. Durch das Vorhaben ergeben sich keine relevanten zusätzlichen Emissionen. Klimatische oder lufthygienische Ausgleichsfunktionen sind im Bestand nur gering ausgeprägt; eine nennenswerte Beeinflussung des lokalen Klimas ist nicht zu erwarten.

Insgesamt sind die Auswirkungen auf Luft und Klima als gering einzustufen.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Das Landschaftsbild ist durch die vorhandenen Bahn-, Gewerbe- und Wohnnutzungen stark überformt.

Markante Sichtbeziehungen oder landschaftsbildprägende Elemente sind nicht vorhanden; die Bahnanlagen sind weitgehend abgeschirmt und nur aus dem Nahbereich einsehbar.

Eine landschaftsästhetische oder erholungsbezogene Funktion besteht nicht. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind daher als gering einzustufen.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Mit dem Rückbau der Eisenbahnüberführung Erfurter Straße und des Stellwerks B2 werden Kulturdenkmale im Sinne des § 2 SächsDSchG betroffen.

Der Erhalt ist aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Durch den teilweisen Erhalt des östlichen Überführungsbauwerks bleibt das charakteristische Erscheinungsbild jedoch teilweise gewahrt. Insgesamt ist von einer erheblichen, aber nicht vermeidbaren Beeinträchtigung des kulturellen Erbes auszugehen.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den Schutzgütern bestehen typische ökologische Wechselbeziehungen, insbesondere zwischen Boden, Wasser, Klima und biologischer Vielfalt.

Durch die anthropogene Vorprägung des Standortes und den geringen Eingriffsumfang sind keine erheblichen kumulativen oder sich gegenseitig verstärkenden Wirkungen zu erwarten.

Die Wechselwirkungen bleiben auf lokaler Ebene begrenzt und führen zu keiner signifikanten zusätzlichen Beeinträchtigung.

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 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 speziellen Fachgutachten (Unterlage 23) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft und geht insgesamt davon aus, dass die bestehenden Risiken durch die Gesamtheit aller Maßnahmen nicht mehr so erheblich sind, dass sie einer Realisierung der beantragten Maßnahme entgegenstehen. Das Eisenbahn-Bundesamt geht davon aus, dass der Plan als Gesamtheit umgesetzt wird und daher eine Gefahr für die Umwelt und die benannten Schutzgüter als nicht erheblich eingeschätzt werden muss.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Unter Würdigung aller Schutzgüter ergibt sich, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens insgesamt moderat und beherrschbar sind.

Erhebliche Beeinträchtigungen sind auf die Schutzgüter „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ sowie „kulturelles Erbe“ beschränkt, werden jedoch durch geeignete Kompensations- und Minderungsmaßnahmen sowie durch in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Nebenbestimmungen soweit reduziert, dass eine nachhaltige Beeinträchtigung nicht verbleibt.

Das Vorhaben liegt überwiegend auf bereits genutzten Bahnflächen und dient der Verbesserung der betrieblichen Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens Dresden.

Das öffentliche Interesse an einer sicheren, leistungsfähigen und umweltgerechten Eisenbahninfrastruktur überwiegt die verbleibenden, lokal begrenzten Umweltbeeinträchtigungen deutlich.

Unter Berücksichtigung der gesetzlich gebotenen Umweltvorsorge und der im Verfahren festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben aus umweltfachlicher und rechtlicher Sicht vertretbar und umweltverträglich im Sinne des § 25 UVPG.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ergibt sich aus dem Zustand der bestehenden Eisenbahninfrastruktur sowie aus den betrieblichen und technischen Anforderungen an einen sicheren und wirtschaftlichen Bahnbetrieb. Die beiden Eisenbahnüberführungen EÜ Erfurter Straße und EÜ Harkortstraße weisen erhebliche bauliche Abnutzungen und technische Defizite auf, die eine Sanierung oder Erneuerung zwingend erforderlich machen. Gleiches gilt für die technische Ausrüstung im Bereich des Bahnhofsteils Dresden-Neustadt Gbf, insbesondere für Oberleitungsanlagen, Weichenheizungen und Beleuchtungsanlagen, die nicht mehr den aktuellen betrieblichen, sicherheitstechnischen und wirtschaftlichen Anforderungen entsprechen.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt daher, im Rahmen einer Ersatzinvestition die Infrastruktur zu erneuern und zugleich durch ein optimiertes Ausnutzen der vorhandenen Gleis- und Anlagenstrukturen eine wirtschaftliche, wartungsarme und zukunftsfähige Bestandsinfrastruktur herzustellen. Der Spurplan im Bft Dresden-Neustadt Gbf wird in diesem Zusammenhang betrieblich neu geordnet und an die heutigen und absehbaren zukünftigen Anforderungen des Schienenverkehrs angepasst. Die hierfür erforderlichen Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik erfolgen im Zuge der Gesamtmaßnahme.

Die Planung ist „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

B.4.2.1 Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 1 EBO

Für das Vorhaben wurde durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Bescheid vom 03.09.2025, Az.: E 14/5163.1/1, eine Ausnahme gemäß § 3 Abs. 1 EBO zugelassen.

Gegenstand der Ausnahme ist die Überschreitung der in § 7 Abs. 2 EBO festgelegten zulässigen Gleisneigung von 2,5‰. Im Abschnitt Bahn-km 0,4 bis 2,145 der Eisenbahnstrecke 6246 beträgt die planmäßige Neigung 12‰.

Die Ausnahme wurde erforderlich, da die topographischen Verhältnisse und die betrieblichen Randbedingungen eine Einhaltung des Regelwertes nicht zulassen, ohne unverhältnismäßige Eingriffe in angrenzende Schutzgüter zu verursachen.

Das BMDV hat im Rahmen der Ausnahmeprüfung festgestellt, dass die betriebliche Sicherheit und die Bremswegsicherheit durch die vorgesehene Anordnung zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen gewährleistet bleiben.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat diese Ausnahmegenehmigung im Rahmen der Planfeststellung berücksichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Bewertung des BMV, dass die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs trotz der abweichenden Gleisneigung gewahrt bleibt.

Damit steht die Abweichung der Zulassung des Plans nicht entgegen.

B.4.3 Variantenentscheidung

Im Rahmen der Planung wurden verschiedene Varianten zur baulichen Umsetzung der Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen Erfurter Straße und Harkortstraße sowie zur Optimierung des Spurplans im Bahnhofsteil Dresden-Neustadt Gbf untersucht. Ausgangspunkt sämtlicher Überlegungen war die Herstellung des durchgehenden Betriebsgleises 801 im Zuge einer Totalsperrung der Strecke 6246. Die Unterschiede der betrachteten Varianten ergaben sich vorrangig aus der zeitlichen und technologischen Abfolge der ergänzenden Bauleistungen sowie aus den jeweiligen Auswirkungen der geplanten Spurplanoptimierung.

Für die Gleistrassierung wurden zwei Varianten eingehend geprüft. Die weiterverfolgte Variante sieht eine weitgehende Beibehaltung des bestehenden Geländes und damit des ehemaligen Ablaufberges vor. Eine alternative Variante, die eine abschnittsweise Reduzierung der Bahnhofsneigung sowie eine Abtragung des ehemaligen Ablaufberges um bis zu 1,78 m vorsah, wurde nicht weiter verfolgt. Maßgeblich für die Variantenentscheidung war das Ziel, den erforderlichen Umbauumfang zu minimieren, um die Anzahl betroffener Dritter sowie die Umweltauswirkungen möglichst gering zu halten. Eine weitergehende Abtragung hätte darüber hinaus zu einer deutlichen Erhöhung der zu entsorgenden Erdstoffmengen geführt und damit ein erhebliches Verkehrsaufkommen durch Abtransporte verursacht. Zusätzlich wären die Baugrund- und Kampfmittelrisiken gestiegen und die technischen Möglichkeiten für umfangreiche Erdbewegungen aufgrund der engen innerstädtischen Bebauung erheblich eingeschränkt gewesen.

Für die weiterverfolgte Trassierungsvariante wurde im Rahmen der Planung eine Grenzlastbetrachtung durchgeführt, deren Ergebnis die Standsicherheit der vorhandenen Geländestruktur bestätigte.

Im Zuge des Planrechtsverfahrens wurde zudem ein CSM-Verfahren mit Schwerpunkt auf den Neigungsverhältnissen im Bft Dresden-Neustadt Gbf durchgeführt. Die darin dargestellten Sicherheitsmaßnahmen wurden im Sicherheitsbewertungsbericht (Unterlage 24) unter Auflagen bestätigt; auf die ausführliche Darstellung im Abschnitt 5.1.9 wird verwiesen. Für die im Planfeststellungsabschnitt bereits vorliegenden und durch das Vorhaben nicht verschlechterten Gleislängsneigungen von mehr als 2,5 ‰ erteilte das Bundesministerium für Verkehr am 03.09.2025 eine Ausnahmegenehmigung nach § 3 EBO zur Abweichung von den Anforderungen des § 7 EBO. Die Ausnahmeentscheidung liegt dem Eisenbahn-Bundesamt unter dem Aktenzeichen E 14/5163.1/1 vor (Unterlage 25).

Darüber hinaus wurden verschiedene Varianten zur Herstellung der Damm- und Böschungssicherungen sowie zur Entwässerung geprüft. Auch hierbei standen sowohl technische und wirtschaftliche Kriterien als auch das Minimierungsgebot hinsichtlich der Eingriffe in den bestehenden Bahndamm im Vordergrund. Die gewählte Lösung gewährleistet die notwendige bautechnische Sicherheit, vermeidet unverhältnismäßige Eingriffe und reduziert das erforderliche Erdbaumanagement auf ein vertretbares Maß.

Vor dem Hintergrund der dargelegten technischen, betrieblichen und umweltbezogenen Erwägungen folgt die Planfeststellungsbehörde der Variantenwahl der Vorhabenträgerin. Die weiterverfolgte Trassierungsvariante stellt unter Berücksichtigung des Minimierungsgebots, der technischen Realisierbarkeit, der Betriebssicherheit sowie der Verhältnismäßigkeit die insgesamt vorzugswürdige Lösung dar und bildet daher die Grundlage der weiteren planfeststellungsrechtlichen Beurteilung.

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Für das Vorhaben „Projektkomplex Dresden-Neustadt Güterbahnhof, Planfeststellungsabschnitt km 0,400 bis km 2,145“ waren wasserrechtliche

Tatbestände nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zu prüfen. Hierzu zählen insbesondere das Einleiten von Niederschlagswasser in die Kanalisation, das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser sowie die bauzeitliche Wasserhaltung.

Nach Prüfung durch den Sachbereich 6 Ost des Eisenbahn-Bundesamtes wurde festgestellt, dass das im Gleis- und Straßenbereich anfallende Niederschlagswasser aus den Abschnitten km 0,634 bis 0,779 und km 1,240 bis 1,360 über eine Versickerungsmulde und eine Rohrrigole schadlos in den Untergrund eingebracht werden kann. Diese Maßnahmen stellen Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und bedürfen nach § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Die Erlaubnis wird als einfache Erlaubnis gemäß § 12 WHG erteilt. Sie umfasst die Versickerung von Niederschlagswasser aus den genannten Abschnitten in den Untergrund über zwei definierte Einleitstellen, deren Lage, Flurstücke und Koordinaten in der wasserrechtlichen Zulassung festgelegt sind. Der Nachweis der Durchlässigkeit des Untergrundes wurde durch das Baugrundgutachten (Kf-Wert = 1×10^{-5} m/s) erbracht; der erforderliche Mindestabstand von einem Meter zwischen der Sohle der Versickerungsanlage und dem mittleren Grundwasserstand ist eingehalten.

Eine weitergehende Bewilligung nach § 10 WHG ist nicht erforderlich, da es sich um eine zeitlich befristete, nicht übertragbare Nutzung des Untergrundes handelt. Die Erlaubnis wird befristet auf 10 Jahre, beginnend mit Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses.

Die wasserrechtliche Erlaubnis enthält umfangreiche Nebenbestimmungen zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs, zur Wartung und Überwachung der Entwässerungsanlagen sowie zur Meldung und Behandlung möglicher Störfälle.

B.4.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben sind die nachfolgenden wasserrechtlichen Tatbestände zu betrachten:

1. Einleiten von Stoffen in die Kanalisation
2. Einbringen von Stoffen in das Grundwasser
3. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser
4. bauzeitliche Wasserhaltung

Zu 1. Einleiten von Stoffen in die Kanalisation

Das Niederschlagswasser aus dem Bahnhofsbereich km 0,88 bis km 1,77 soll über eine neu zu errichtende Tiefenentwässerung gefasst und an das Mischwasser-Kanalnetz der Stadtentwässerung Dresden angeschlossen werden. Die Anbindung soll dabei über Schächte in der Harkortstraße, der Erfurter Straße sowie bei km 1,2 erfolgen.

Das Niederschlagswasser der EÜ Harkortstraße sowie des Gleisbereiches km 0,884 bis 1,012 wird an den Schacht EP 51 Harkortstraße übergeben.

Das Niederschlagswasser des Gleisbereiches km 1,035 bis 1,568, des Wendehammers auf Höhe km 1,053 bis 1,095, der Straße auf Höhe km 1,095 bis 1,565 sowie der Dachfläche des ESTWs km 1,078 bis 1,088 wird an den Mischwasserschacht EP 73 übergeben.

Das Niederschlagswasser der EÜ Erfurter Straße sowie des Gleisbereiches km 1,590 bis 1,767 wird an den Schacht EP 95 Erfurter Straße übergeben.

Der Anwendungsbereich des § 58 Abs. 1 WHG (Indirekteinleitergenehmigung) ist nicht eröffnet, da das Abwasser in die öffentliche Kanalisation eingeleitet wird und für diese Art des Abwassers kein Anhang der AbwV einschlägig ist. Die Anschluss- und Nutzungsbedingungen sind mit der Abwasserbeseitigungspflichtigen Körperschaft, in diesem Fall der Stadtentwässerung Dresden, abzustimmen.

Zu 2. Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Der bauzeitliche Bemessungswasserstand wird im Baugrundgutachten bei 108,75 m NHN und der mittlere Grundwasserstand mit 105 m NHN angegeben.

Die bahnrechtliche Stützwand bei km 0,555 soll mit 8 m bis auf eine Unterkante von ca. 105 m NHN in den Untergrund einbinden. Die bahnlinke Stützwand km 1,594 soll mit 3,4 m bis auf eine Unterkante von ca. 106,8 m NHN in den Untergrund hineinreichen. Die bahnlinke Stützwand bei km 1,446 soll bei 111,8 m NHN gegründet werden.

In Bezug auf den mittleren Grundwasserstand reichen die Spundwände somit nicht bis in das Grundwasser hinein. Ein lokaler Grundwasseraufstau bzw. eine

Beeinträchtigung des Grundwassers ist laut Antragsunterlagen daher nicht zu erwarten.

Gemäß den Geotechnischen Berichten (U20-1 und U20-2) ist während der Baugrunderkundungen kein Grundwasser angetroffen worden. Aufgrund der umliegenden Grundwassermessstellen ist ein Bemessungswasserstand von 108,75 m NHN und ein Bauwasserstand von 108,25 m NHN anzusetzen.

Die bahnrechte Stützwand bei km 0,555 soll mit 8 m bis auf eine Unterkante von ca. 105 m NHN in den Untergrund einbinden. Die bahnlinke Stützwand km 1,594 soll mit 3,4 m bis auf eine Unterkante von ca. 106,8 m NHN in den Untergrund hineinreichen. Für die bahnlinke Stützwand km 1,446 sind keine entsprechenden Angaben vorhanden.

Das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, die gemäß § 49 WHG anzeigespflichtig ist und eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG erfordert, wenn nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit eintreten.

Ob für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist oder ob diese Maßnahme lediglich nach § 49 Abs. 1 WHG gegenüber der zuständigen Behörde anzuzeigen ist, kann im Vorfeld ermittelt werden. Hierfür sind sowohl die qualitativen als auch die quantitativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser nachvollziehbar darzulegen. Es sind daher Unterlagen nachzureichen, aus denen ersichtlich wird, welche Art und Menge von Stoffen in das Grundwasser eingebracht werden. Auch ist auszuführen, ob sich hieraus qualitative oder quantitative (z.B. Grundwasseranstau) Auswirkungen auf das Grundwasser ergeben.

Zu 3. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser

Das Niederschlagswasser km 0,634 bis 0,779 soll teilweise über eine Versickerungsmulde in den Untergrund versickert werden. Das Niederschlagswasser aus Gleis- und Straßenbereich km 1,240 bis 1,360 soll über eine Rohrrigole in den Untergrund versickert werden.

Es handelt sich hierbei um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Das Niederschlagswasser der Verkehrserschließung km 1,542 bis 1,561 soll in einem Bahngraben versickert werden, unter dem ein Strang der Tiefenentwässerung verläuft. Niederschlagswasser, welches nicht über die Tiefenentwässerung oder die Versickerungsanlagen abgeleitet wird, versickert diffus über die Hangschulter. Da keine Fassung des Niederschlagswassers stattfindet, ist dies erlaubnisfrei.

Die rechnerischen Ansätze zur Dimensionierung der Versickerungsanlagen sind plausibel. Es sind die Niederschlagsspenden KOSTRA DWD 2020 verwendet worden.

Die ausreichende Versickerungsfähigkeit des Untergrundes ist im Baugrundgutachten mit einem Kf-Wert von $1 \cdot 10^{-5}$ m/s nachgewiesen worden. Der Abstand von einem Meter zwischen Sohle der Versickerungsanlagen und mittlerem Grundwasserstand kann eingehalten werden.

Die Rohrrigole wird als Notüberlauf an den Entwässerungskanal angeschlossen.

Die Angaben bzgl. der Geokoordinaten und der Katasterdaten sind von der Vorhabenträgerin zu ergänzen. Die Daten sind spätestens 3 Monate nach Erstellung des Planbeschlusses nachzureichen (siehe Nebenbestimmungen).

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung der in Teil A aufgeführten Nebenbestimmungen und Hinweise umgesetzt werden.

Das Niederschlagswasser km 0,634 bis 0,779 soll teilweise über eine Versickerungsmulde in den Untergrund versickert werden.

Das Niederschlagswasser aus Gleis- und Straßenbereich km 1,240 bis 1,360 soll über eine Rohrrigole in den Untergrund versickert werden.

Das Niederschlagswasser der Verkehrserschließung km 1,542 bis 1,561 soll im Bahngraben versickert werden.

Es handelt sich hierbei um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Niederschlagswasser, welches nicht über die Tiefenentwässerung oder die Versickerungsanlagen abgeleitet wird, versickert diffus über die Hangschulter. Da keine Fassung des Niederschlagswassers stattfindet, ist dies erlaubnisfrei.

Die Berechnung der Versickerungsmulde ist nicht nachvollziehbar. Das verwendete Regenereignis ist nicht angegeben worden. Die Bemessung ist nicht nach DWA-A 138 durchgeführt worden und ist daher mit den dortigen Formeln zu überarbeiten. Die Größe des Einzugsgebietes in U 21-1-2 kann nicht nachvollzogen werden, da der Bereich um die Versickerungsmulde als „Versickerungsfläche“ grau gekennzeichnet ist. In diesen Flächen soll laut Erläuterungsbericht eine diffuse Versickerung erfolgen.

Die Berechnung der Rohrrigole ist auch nicht vollständig nachvollziehbar. Für welches Rasterfeld sind die Regendaten gewählt worden? Sind die KOSTRA-Daten 2010 oder 2020 verwendet worden? Auch hier sind die entwässerten Flächen im Plan U 21-1-2 nicht eindeutig gekennzeichnet.

Für die Muldenversickerung des Niederschlagswassers der Verkehrserschließung ist kein Bemessungsnachweis beigelegt worden. Da das Niederschlagswasser in der Mulde gesammelt wird, ist die Versickerung erlaubnispflichtig.

Für alle Versickerungsanlagen sind die Geokoordinaten (ETRS89/UTM (EPSG: 25832)) und Katasterdaten der Einleitstellen nachzureichen.

Zu 4. bauzeitliche Wasserhaltung

Im geotechnischen Bericht wird für die Baugruben eine offene Wasserhaltung zum Abtransport ggf. auftretenden Schichten- und Niederschlagswassers empfohlen.

Sollte das Wasser aus den Baugruben versickert werden, handelt es sich um eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG und ist mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen. Sollte das Wasser in die Kanalisation abgeleitet werden, sind die Anschluss- und Nutzungsbedingungen der Stadtentwässerung Dresden abzustimmen.

Hinsichtlich des Einleitens von Niederschlagswasser in die Kanalisation erklärt die Vorhabenträgerin, dass die Einleitmengen berechnet und mit der Stadtentwässerung Dresden abgestimmt sind und zudem durch den Einsatz von Rigolensystemen eine Reduzierung der Einleitmengen vorgesehen ist. Da für das eingeleitete Niederschlagswasser kein einschlägiger Anhang der Abwasserverordnung eröffnet ist, bedarf es keiner Indirekteinleitergenehmigung nach § 58 WHG, wohl aber der

uneingeschränkten Beachtung der Vorgaben der Stadtentwässerung. Dies wird durch entsprechende Nebenbestimmungen sichergestellt.

Zum Einbringen und zur Einwirkung von Bauwerken auf das Grundwasser legt die Vorhabenträgerin dar, dass die Stützwand bei km 1,446 entsprechend den Planunterlagen bei ca. 111,8 m NHN gegründet wird und damit – ebenso wie die weiteren Stützwände bei km 0,555 und km 1,594 – den im Baugrundgutachten ermittelten Grundwasserleiter (mittlerer Grundwasserstand ca. 105 m NHN, Bemessungswasserstand 108,75 m NHN) nicht oder allenfalls unmittelbar randlich erreicht. Sie verweist ergänzend auf ein neu aufgenommenes Kapitel im technischen Erläuterungsbericht zur Bewertung der Auswirkungen auf den Grundwasserkörper nach EU-Wasserrahmenrichtlinie sowie auf die entsprechende Behandlung des Schutzgutes Grundwasser im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Die ergänzende Dokumentation der Vorhabenträgerin sieht das Eisenbahn-Bundesamt als sachgerecht an. Eventuelle abweichende Baugrund- oder Grundwasserverhältnisse während der Ausführung sind – entsprechend den wasserwirtschaftlichen Vorgaben – zu dokumentieren und mit dem Sachbereich 6 abzustimmen; dies wird durch eine entsprechende Nebenbestimmung abgesichert.

Bezüglich des Einleitens von Niederschlagswasser in den Untergrund (Versickerung) räumt die Vorhabenträgerin ein, dass in der ursprünglichen Unterlage 21.2.3 zur Versickerungsmulde eine Seite fehlte, und kündigt die Nachreichung der vollständigen Berechnung an. Ferner führt sie aus, dass die ursprünglichen Berechnungen der Rohrrigole auf Basis KOSTRA-DWD-2010R erfolgten, inzwischen aber eine Nachrechnung mit KOSTRA-DWD-2020 vorgenommen wurde. Die zu entwässernden Flächen werden in der überarbeiteten Unterlage 21 hinsichtlich der Darstellung der zu versickernden Einzugsgebiete präzisiert, und die geforderten Geokoordinaten und Katasterdaten der Einleitstellen werden nachgereicht. Schließlich bestätigt die Vorhabenträgerin, dass der Bahngraben, in dem ein Teil des Niederschlags diffus versickert, hydraulisch in das Tiefenentwässerungsnetz eingebunden und in der Berechnung berücksichtigt wurde.

Bei der Versickerung des Niederschlagswassers über die Versickerungsmulde und die Rohrrigole handelt es sich um Gewässerbenutzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG bedürfen. Die Vorhabenträgerin vollzogene Aktualisierung der Bemessungsgrundlagen (Umstellung auf KOSTRA-DWD-2020, eindeutige Zuordnung der Einzugsflächen,

Nachweis der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds und Einhaltung des Mindestabstands zur Grundwasseroberfläche) steht mit den Anforderungen in Einklang. Der Vorhabenträgerin wird daher im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine befristete einfache wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser an den konkret bezeichneten Einleitstellen erteilt und es werden entsprechende Nebenbestimmungen vorgesehen. Die von der Vorhabenträgerin zugesagte Nachreichung der vollständigen Berechnungsunterlagen sowie der noch fehlenden Geokoordinaten und Katasterdaten wird zusätzlich durch eine Fristsetzung als Nebenbestimmung gegenüber der Vorhabenträgerin abgesichert.

Im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung erklärt die Vorhabenträgerin, dass für die Einleitung von Baugrubenwasser im Rahmen der Ausführung eine Einleitgenehmigung bei der Stadt Dresden beantragt werde und dass es sich lediglich um eine Tageswasserhaltung handele. Damit erkennt sie die Notwendigkeit gesonderter Zulassungen für den Umgang mit Bauwasser an. Die Versickerung bauzeitlich gefassten Baugrubenwassers stellt eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und bedarf der Zustimmung der Stadtentwässerung zu einer Einleitung in die Kanalisation. Die bauzeitliche Wasserhaltung wird daher nicht abschließend durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss geregelt, sondern unterliegt im Ausführungsstadium den einschlägigen wasserrechtlichen Verfahren; dies wird durch eine entsprechende Nebenbestimmung klargestellt, nach der ohne gesonderte wasserrechtliche Zulassung weder eine Versickerung noch eine Einleitung von Baugrubenwasser in die Kanalisation erfolgen darf.

In der Gesamtabwägung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die wasserwirtschaftlichen Belange im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes hinreichend gewahrt sind, wenn das Vorhaben in Übereinstimmung mit den geprüften Unterlagen und den im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen ausgeführt wird. Unter diesen Maßgaben bestehen aus wasserrechtlicher Sicht keine durchgreifenden Bedenken; das Vorhaben ist wasserwirtschaftlich planfeststellungsfähig. Entsprechende Nebenbestimmungen wurden unter Punkt A.4.3 aufgenommen.

Die wasserwirtschaftliche Bewertung des Vorhabens ergab keine durchgreifenden Bedenken, sofern die Maßnahme entsprechend der geprüften Unterlagen und unter

Einhaltung der Nebenbestimmungen umgesetzt wird. Das Niederschlagswasser aus den Bereichen des Güterbahnhofs wird entweder über die neu errichtete Tiefenentwässerung dem öffentlichen Kanalnetz der Stadtentwässerung Dresden (Mischsystem) zugeführt oder über die genehmigten Versickerungsanlagen abgeleitet.

Da das Einleiten in die städtische Kanalisation keine Indirekteinleitung im Sinne des § 58 Abs. 1 WHG darstellt, ist hierfür keine gesonderte Indirekteinleitergenehmigung erforderlich. Die Anschlussbedingungen der Stadtentwässerung Dresden sind gleichwohl verbindlich einzuhalten.

Ein Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG erfolgt nicht. Die geotechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Stützwände und Gründungen die Grundwasseroberfläche nicht erreichen und kein hydraulischer Kontakt zum Grundwasser entsteht. Ein Aufstau oder eine Beeinträchtigung des Grundwasserleiters ist daher nicht zu erwarten.

Zum Schutz der Gewässer werden in der Planfeststellung Auflagen zur fachgerechten Errichtung und Unterhaltung der Entwässerungsanlagen aufgenommen. Dazu gehören die Pflicht zur ständigen Funktionskontrolle, zur ordnungsgemäßen Wartung nach den DB-Richtlinien 836.8001 und 821.2003, die Pflicht zur sofortigen Anzeige von Störfällen sowie das Verbot der Verwendung oder Lagerung wassergefährdender Stoffe im Bereich der Versickerungsanlagen, soweit sie nicht unmittelbar dem Bahnbetrieb dienen.

Die Anlagen sind unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der einschlägigen DIN-Normen und DWA-Arbeitsblätter, zu errichten. Baugrundveränderungen oder abweichende Bodenverhältnisse sind dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen und in der Planung zu berücksichtigen. Die vorgesehenen Sicherungsmaßnahmen gegen Erosion und Verdichtung stellen sicher, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die Oberflächengewässer oder das Grundwasser zu erwarten sind.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

B.4.5.1 Rechtliche Grundlage

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich gemäß § 14 BNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Die Vorhabenträgerin 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.

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 neugestaltet 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 das Eisenbahn-Bundesamt 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.

Das Umweltamt der Stadt Dresden hat 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.

B.4.5.2 Eingriffsbeschreibung

Das Vorhaben führt im Bereich des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt sowie der angrenzenden innerstädtischen Quartiere zu erheblichen Eingriffen in Natur, Landschaft und Stadtbild. Die wesentlichen Beeinträchtigungen ergeben sich durch:

(1) Bauliche Infrastrukturmaßnahmen

- Anpassung und Erneuerung der Gleis- und Anlageninfrastruktur,
- Ersatzneubau der EÜ Harkortstraße / Bürgerstraße,
- Errichtung von Lärmschutzwänden bis 4,50 m Höhe (bereits im Bestand Höhenwirkung bis etwa 9 m durch Kombination mit Stützmauer).

(2) Baubedingte Beanspruchungen

- Baustelleneinrichtungsflächen am Moritzburger Platz (ca. 970 m²),
- temporäre Baustraßen und Wegfall von Parkplätzen,
- Sperrung der Harkortstraße und Auswirkungen auf DVB-Linie 13,
- Einschränkungen im Umfeld des Schulkomplexes Gehestraße,
- temporäre Inanspruchnahme privater Flächen, u. a. Autohandel Großenhainer Platz

(3) Immissionen / Schall

- anlagenbezogener Baulärm während der Bauphase,
- dauerhafte Lärmsituation durch Schienenverkehr,
- Betroffenheit angrenzender Wohngebiete und Kleingartenanlagen.

(4) Stadtbild

- massiv wirkende Lärmschutzwände im innerstädtischen Raum,
- hohe städtebauliche Bedeutung der Unterführung Harkortstraße/Bürgerstraße als wichtige Fuß- und Radverkehrsachse.

(5) Berührung stadtplanerischer Entwicklungsräume

- Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“,
- geplante Radschnellverbindung Richtung Radebeul,
- mögliche künftige zivile Nutzung der Bahnbögen (Kultur, Kreativwirtschaft, Gastronomie).

B.4.5.3 Landschaftspflegerische Maßnahmen

(a) Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Maßnahmen stellen den naturschutzrechtlichen Ausgleich sicher. Gehölzfällungen werden durch Ersatzpflanzungen oder Kompensationsverträge vollständig ausgeglichen.

Ersatz- und Ausgleichsflächen werden vertraglich gesichert und hinsichtlich Pflege und Entwicklungspflege dauerhaft gewährleistet. Saatmischungen werden an die Empfehlungen des Umweltamtes (insektenreiche Regiosaaten) angepasst. Der Schutz von Einzelgehölzen während der Bauphase wird als verbindliche Vermeidungsmaßnahme festgesetzt.

(b) Bodenschutz / Altlasten

Für alle Altlastverdachtsflächen sind Probenahme, Analytik, getrennte Materialerfassung und Dokumentation verbindlich festgelegt. Die Vorhabenträgerin hat eine fachgutachterliche Begleitung nach § 18 BBodSchG sicherzustellen. Funde kontaminierter Böden werden unverzüglich der Unteren Bodenschutzbehörde angezeigt (§ 13 SächsKrWBodSchG). Es ist ein Entsorgungskonzept vorzulegen; die Entsorgung erfolgt nach Mantelverordnung / EBV.

(c) Minimierung baubedingter Eingriffe

Es wird ein Baulärmkonzept inkl. Ersatzwohnraumverpflichtung für lärm betroffene Personen umgesetzt.

Es erfolgt eine enge Abstimmung mit DVB AG zur Sperrung der Harkortstraße. Es besteht eine Verpflichtung zur Beteiligung der Schulleitung Gehestraße; lärmintensive Arbeiten finden möglichst in Ferienzeiten statt. Einschränkungen privater Flächen sind auf das technisch notwendige Maß zu reduzieren.

(d) Gestalterische Maßnahmen für Stadtbild und Quartiere

Lärmschutzwände:

Da eine Verringerung der Wandhöhe technisch ausgeschlossen ist, wird eine gestalterische Optimierung angeordnet:

- o Die Vorhabenträgerin hat die farbliche/architektonische Gestaltung mit der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen,
- o Die Maßnahme muss sich in das innerstädtische Umfeld integrieren.

EÜ Harkortstraße/Bürgerstraße:

Aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung werden mindestens zwei Gestaltungsvarianten verlangt:

- o unterschiedliche Materialität/Farbgebung,
- o mindestens eine Variante mit Naturmaterialien (z. B. Sandstein) an den Eingängen,
- o Vorlage bei der Landeshauptstadt Dresden im Rahmen der Ausführungsplanung.

(e) Stadtentwicklungsbezogene Hinweise:

Die Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“ wird nachrichtlich berücksichtigt, entfaltet jedoch keine Bindungswirkung (§ 38 BauGB). Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr sind nicht Gegenstand des Vorhabens, werden aber als stadtplanerisch

wünschenswert festgehalten. Die mögliche zivile Nutzung der Bahnbögen ist ein gesondertes Abstimmungsverhältnis zwischen Stadt und DB Immobilien.

B.4.5.4 Bilanzierung

In der Gesamtbilanz zeigen die vorliegenden Stellungnahmen und die fachlichen Erwiderungen der Vorhabenträgerin, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur, Landschaft und Stadtbild erheblich, jedoch in ihren Auswirkungen klar bestimmbar und mit den vorgesehenen Maßnahmen in einem rechtlich zulässigen Umfang bewältigbar sind. Die städtebaulich besonders wirksamen Elemente des Projekts, insbesondere die hohen Lärmschutzwände sowie die Neugestaltung der Eisenbahnüberführung Harkortstraße/Bürgerstraße, führen zwar zu deutlichen Veränderungen des Orts- und Stadtbildes, sind jedoch technisch begründet und im Hinblick auf die betrieblichen Anforderungen des Eisenbahnbetriebs zwingend erforderlich. Durch die angeordneten gestalterischen Maßnahmen – eine eng abgestimmte Farb- und Materialgestaltung sowie die Entwicklung mehrerer Varianten für die architektonische Ausformung der Unterführung – werden diese nachteiligen Wirkungen in einem erheblichen Maß reduziert und städtebaulich abgefedert.

Auch die naturschutz- und bodenbezogenen Eingriffe stellen sich als erheblich, zugleich aber klar kompensierbar dar. Der landschaftspflegerische Begleitplan gewährleistet eine vollständige Kompensation der betroffenen Vegetationsflächen und Gehölze; Ersatzpflanzungen, vertraglich gesicherte Kompensationsflächen und die angepassten Saatmischungen sorgen dafür, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts langfristig erhalten bleibt. Die erforderlichen Eingriffe in Boden und Untergrund – insbesondere in den ausgewiesenen Altlastverdachtsflächen – werden durch ein detailliertes Bodenschutz- und Entsorgungskonzept, eine verpflichtende fachgutachterliche Begleitung sowie die vorgeschriebene Dokumentation der durchgeführten Maßnahmen rechtssicher gesteuert. Etwaige Risiken aus Altlasten werden damit fachlich beherrscht.

Die baubedingten Belastungen der angrenzenden Wohn- und Schulnutzungen, insbesondere im Bereich des Schulstandorts Gehestraße sowie der Quartiere am Moritzburger Platz und der Leisniger Straße, konnten durch organisatorische Festlegungen, die Pflicht zur Abstimmung mit den DVB AG, die Beteiligung der Schulbehörde und die Begrenzung lärmintensiver Arbeiten auf schulfreie Zeiten deutlich gemindert werden. Der Baulärm ist durch ein verbindliches Baulärmkonzept,

die Verpflichtung zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum in Fällen hoher Immissionswerte sowie die Anwendung der AVV Baulärm in einem rechtlich gesicherten Rahmen gehalten.

Die städtebaulichen Belange der Landeshauptstadt Dresden, einschließlich der Hinweise zur Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“, wurden vollständig in die Abwägung eingestellt. Da sich diese Planungen jedoch noch in einem unverfestigten Stadium befinden und keine verbindlichen bauleitplanerischen Festsetzungen nach dem Baugesetzbuch vorliegen, entfalten diese keine Bindungswirkung gegenüber der Fachplanung. Die Planfeststellung wahrt die städtebaulichen Entwicklungsinteressen dennoch insofern, als Hinweise der Stadt nachrichtlich berücksichtigt und die Vorhabenträgerin zur Abstimmung geänderter Betriebsparameter verpflichtet wurde, sodass die weitere Stadtplanung auf gesicherter Informationsbasis erfolgen kann.

Zusammenfassend ergibt die Bilanzierung, dass die vorhabensbedingten Eingriffe sowohl ökologisch als auch städtebaulich und immissionsschutzrechtlich tragfähig kompensiert bzw. durch Nebenbestimmungen so minimiert werden, dass keine unzumutbaren oder unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen verbleiben. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, des Stadtbildes, der angrenzenden Wohn- und Nutzgebiete sowie der städtebaulichen Entwicklung wurden vollständig berücksichtigt und in eine rechtlich tragfähige Abwägungsentscheidung überführt.

B.4.5.5 Ergebnis

Im Ergebnis der umfassenden Prüfung aller vorgebrachten Stellungnahmen sowie der fachlichen Erwiderungen der Vorhabenträgerin steht fest, dass die naturschutzfachlichen, bodenschutzrechtlichen, stadtbildprägenden und immissionsschutzrechtlichen Belange vollständig berücksichtigt und durch geeignete Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in einen rechtlich zulässigen Zustand überführt worden sind. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, die vertraglich oder durch Nebenbestimmungen gesicherte Umsetzung der erforderlichen Kompensationsflächen sowie die angeordneten Pflanz- und Pflegeverpflichtungen dauerhaft ausgeglichen. Die Belange des Bodenschutzes, insbesondere im Hinblick auf die vorhandenen Altlastverdachtsflächen, sind durch die verpflichtende fachgutachterliche Begleitung, die materialbezogene Separierung und die sichere Entsorgung belasteter Stoffe hinreichend gewahrt.

Die schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens sind fachgutachterlich zutreffend bewertet und führen zu keinen unzulässigen Immissionen. Die vorgesehenen Lärmschutzwände erfüllen die Anforderungen der 16. BImSchV, ihre Höhe ist technisch begründet, und die durch Nebenbestimmungen angeordneten gestalterischen Anpassungen stellen sicher, dass die städtebauliche Einbindung im innerstädtischen Raum verbessert wird. Auch die durch den Bauablauf entstehenden Immissionen sind durch Auflagen zum Baulärm, zu Nachtarbeiten und zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum für besonders betroffene Personen hinreichend bewältigt.

Die städtebaulichen Hinweise der Landeshauptstadt Dresden, insbesondere im Hinblick auf die Quartiersentwicklung „Alter Leipziger Bahnhof“, wurden vollständig in die Abwägung einbezogen, können aber mangels rechtlicher Verbindlichkeit keine unmittelbaren Anpassungspflichten im Rahmen des Fachplanungsverfahrens auslösen. Gleichwohl wird durch die angeordneten Informations- und Abstimmungspflichten sichergestellt, dass die weitere Stadtentwicklung auf einer verlässlichen Grundlage erfolgen kann. Die Möglichkeit der Realisierung zukünftiger Durchwegungen oder städtebaulicher Nutzungen wird durch das Vorhaben nicht ausgeschlossen.

Unter Berücksichtigung aller Schutzgüter ergibt sich, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe weder zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturhaushalts noch zu einer unverhältnismäßigen Belastung der angrenzenden Nutzungen führen. Die gesetzlichen Anforderungen aus Bundesnaturschutzgesetz, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Baugesetzbuch und den einschlägigen technischen Regelwerken werden eingehalten. Die naturschutzfachlichen, stadtgestalterischen sowie immissionsschutzrechtlichen Belange stehen der planfestzustellenden Maßnahme daher nicht entgegen.

B.4.6 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Belange wurden im Verfahren umfassend geprüft und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Landeshauptstadt Dresden (Umweltamt und Stadtplanungsamt) sowie der fachlichen Erwiderungen der Vorhabenträgerin gewürdigt. Die im Bereich des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt vorkommenden streng und besonders geschützten Arten, insbesondere Zauneidechsen, Fledermäuse sowie höhlen- und nischenbrütende Vogelarten, wurden im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) und im

Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) erfasst und bewertet; die daraus abgeleiteten Maßnahmen werden durch Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses gesichert.

Hinsichtlich der Reptilien führt die Landeshauptstadt Dresden aus, dass das Vorkommen der Glattnatter nicht plausibel untersucht worden sei. Die Vorhabenträgerin hat klargestellt, dass entsprechende Untersuchungen durchgeführt wurden, jedoch kein Nachweis zu erbringen war. Weiterhin hat die Stadt auf Defizite bei den zeitlichen Vorgaben zur Umsetzung der Zauneidechsen hingewiesen. Die Vorhabenträgerin hat die Maßnahmenbeschreibungen entsprechend ergänzt, insbesondere hinsichtlich des frühzeitigen Aufbaus der Ersatzhabitate, der einjährigen Vorlaufzeit zur Umsiedlung und der erforderlichen Unterhaltung über 25 Jahre. Ferner war eine ursprünglich vorgesehene Ausgleichsfläche (CEF 004) auf dem Flurstück 1298/9 aufgrund dort bereits vorhandener und vollständig besetzter Eidechsenhabitate nicht verfügbar. Die Vorhabenträgerin hat folgerichtig eine neue, dauerhafte Habitatfläche südwestlich der EÜ Harkortstraße vorgesehen. Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt diese Anpassungen an und stellt die Umsetzung durch Nebenbestimmungen sicher, einschließlich eines Rückgestaltungskonzepts für temporäre CEF-Flächen und der fachgutachterlichen Begleitung durch herpetologisch qualifiziertes Personal. Die Forderung der Stadt aus dem parallelen städtebaulichen Untersuchungsgebiet „Alter Leipziger Bahnhof“, entlang des Bahndamms eine mindestens ein Hektar große Kernzone für Zauneidechsen mit angrenzender Pufferzone vorzusehen, wird als nachrichtliche Hinweisstellung berücksichtigt, entfaltet jedoch mangels planungsrechtlicher Relevanz keine Bindungswirkung. Gleichwohl wird eine Koordinationspflicht zwischen den Vorhaben zur Sicherstellung eines kohärenten Biotopverbundes angeordnet.

Für die Vogelarten hat die Stadt die Konkretisierung der Ersatznistplätze gefordert. Die Vorhabenträgerin hat dies umgesetzt und sowohl die Anzahl als auch die Typen der Nisthilfen sowie deren Verortung in den Maßnahmenplänen klargestellt. Das Artenblatt zum Höhlen- und Nischenbrüter wird um den Nachweis des Hausrotschwanzes ergänzt. Die Forderung nach Berücksichtigung eines möglichen Vogelschlagrisikos an transparenten Lärmschutzwänden entfällt, da solche Elemente im Zuge des gegenständlichen Vorhabens nicht vorgesehen sind. Das Eisenbahn-Bundesamt folgt diesen Feststellungen und legt die entsprechenden Konkretisierungen als Nebenbestimmungen fest.

Bezüglich der Fledermäuse wurden die von der Landeshauptstadt Dresden geforderten Präzisierungen zu den Vermeidungsmaßnahmen 009_VA, 011_VA und 012_VA vollständig übernommen. Insbesondere wird künftig sichergestellt, dass Rückbauarbeiten erst nach einer Freigabe durch einen Fledermaussachverständigen erfolgen, dass geeignete Gewebefolien den Wiedereinflug verhindern und dass die Beleuchtung eine Farbtemperatur von 3000 K nicht überschreitet. Die an Bauwerken vorgesehenen Quartiere sowie die zulässigen quartiersbezogenen Maßnahmen an Bäumen wurden konkretisiert und erfüllen die rechtlichen Anforderungen. Zur Wahrung des Schutzzwecks des § 44 BNatSchG hat das Eisenbahn-Bundesamt zusätzlich eine Mindestzahl von 35 funktionsfähigen Ersatzquartieren angeordnet, die vor Beginn der Baufeldfreimachung einzurichten sind. Quartiere an Bäumen sind nur zulässig, wenn deren dauerhafte zweijährliche Wartung über 25 Jahre vertraglich gesichert werden kann; andernfalls sind ausschließlich bauwerksgebundene Systeme vorzusehen.

Die Hinweise der Landeshauptstadt Dresden aus dem Bereich des städtebaulichen Projekts „Alter Leipziger Bahnhof“, insbesondere zur artenschutzrechtlich geforderten Kernzone und zu einem Biotopverbund entlang des Bahndamms, wurden ebenfalls in die Abwägung einbezogen. Da das Wettbewerbsgebiet außerhalb des Geltungsbereichs des planfestzustellenden Vorhabens liegt und sich derzeit im Stadium vorbereitender Untersuchungen befindet, ergeben sich hieraus keine bindenden Anforderungen an die Fachplanung. Gleichwohl wird durch eine koordinierende Nebenbestimmung sichergestellt, dass die relevanten artenschutzrechtlichen Informationen zwischen den beteiligten Stellen ausgetauscht werden und die Vorhabenträgerin Änderungen der betrieblichen Parameter an die Stadt übermittelt, um eine spätere bauleitplanerische Steuerung zu ermöglichen.

Insgesamt ergibt die Prüfung, dass die artenschutzrechtlichen Belange vollständig und rechtssicher berücksichtigt wurden. Die erforderlichen Vermeidungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen werden durch Nebenbestimmungen verbindlich angeordnet. Die Ausnahmevoraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nicht berührt, da durch die geplanten Maßnahmen sowohl die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten als auch der Erhaltungszustand der lokalen Populationen dauerhaft gesichert ist. Aus artenschutzrechtlicher Sicht bestehen daher keine Bedenken gegen die Zulassung des Vorhabens.

B.4.7 Immissionsschutz

B.4.7.1 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 sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können.

Danach ist auch zu beurteilen und zu entscheiden, ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 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. 1 Satz 1 der 32. BImSchV werden Regelungen für den Betrieb von Geräten und Maschinen in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, in Kur- und Klinikgebieten sowie in der Fremdbeherbergung dienenden Gebieten im Sinne der BauNVO getroffen. Baumaschinen dürfen in den genannten Gebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr nicht betrieben werden. Nach § 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung gelten diese Regelungen jedoch nicht für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes, die durch derartige Gebiete führen. Die 32. BImSchV findet für Baumaßnahmen der Vorhabenträgerin demzufolge keine Anwendung.

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. Nach § 7 Abs. 1 SächsSFG können die Kreispolizeibehörden im Einzelfall aus wichtigem Grund von den Verbotsvorschriften der §§ 4 und 6 SächsSFG befreien.

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 (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19.03.2014 - 7 A 24/12). 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 (Verwaltungsgericht Würzburg, Urteil vom 28.02.2013 - W 5 K 11.770).

Die baubedingten Lärmimmissionen wurden auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung umfassend bewertet. Die Landeshauptstadt Dresden weist darauf hin, dass die bauliche Abwicklung des Vorhabens insbesondere im Bereich der Südfassade des Schulkomplexes Gehestraße zu erheblichen Beeinträchtigungen führen könne. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ausgeführt, dass der Baustellenbetrieb so gestaltet wird, dass lärmintensive Tätigkeiten – soweit technisch möglich – in schulfreie Zeiten verlagert werden. Die Schulleitung sowie die zuständige Schulbehörde werden frühzeitig und fortlaufend in die Bauablaufplanung eingebunden.

Darüber hinaus werden alle im Baulärmgutachten vorgesehenen Schutzmaßnahmen umgesetzt. Grundsätzlich erfolgen Bauarbeiten im Tagzeitraum zwischen 07:00 und 20:00 Uhr. Betroffene Anwohnerinnen und Anwohner, die während der Baumaßnahme Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) am Tag oder über 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt wären, erhalten Ersatzwohnraum.

Die auf einer Baustelle betriebenen Maschinen und die Baustelle selbst stellen nicht genehmigungsbedürftige Anlagen i. S. d. § 3 Abs. 5 Nr. 2 bzw. Nr. 3 BImSchG dar. Als Bewertungsmaßstab für den Schutz der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärmimmissionen aus dem Baustellenbetrieb ist hierbei die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift heranzuziehen.

Sie enthält nach Schutzwürdigkeit der Gebiete gestaffelte Immissionsrichtwerte (Ziff. 3.1.1 AVV Baulärm). Vorliegend erstellte die Vorhabenträgerin eine Schalltechnische Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Unterlage 14). Hierin sind die

baubedingten Immissionen prognostiziert und die Betroffenheiten hinsichtlich einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ermittelt worden. Es wurden die Betriebszeiten und Einsatzbereiche der Baumaschinen entsprechend der Bauablaufplanung berücksichtigt. Bei der Berechnung der Immissionspegel wurden Abschirm- und Reflexionswirkungen von Gebäuden sowie topographische Gegebenheiten berücksichtigt. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der AVV Baulärm wurde anhand der so berechneten und prognostizierten Immissionspegel beurteilt. Dies genügt dem Maßstab der Planfeststellung, bei der es um die Identifikation von Lärmkonflikten und deren Bewältigung geht.

Bei der Baulärmbetrachtung 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, Az. 7 A 24.12). Wenn alle in Betracht kommenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung des Baustellenlärms ausgeschöpft sind, müssen u. U. gegen Entschädigung auch geräuschintensive Arbeiten hingenommen werden, zumal der von der Baustelle ausgehende Lärm, auch bei sich über mehrere Jahre hinziehenden Bauarbeiten, zeitlich begrenzt ist.

Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gem. § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind zunächst Eigentümer, weiterhin gewerbliche Mieter, soweit sie eine nachteilige Wirkung des Planvorhabens auf ihren Gewerbebetrieb geltend machen können (Art. 14 GG). Wohnraummieter und andere lediglich obligatorisch berechnete, private Nutzer wie z. B. im Haushalt des Eigentümers lebende Familienangehörige sind - was grundstücksbezogene Rechte angeht - nicht anspruchsberechtigt.

Die Leistung einer Entschädigung kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung definierter, unter Zugrundelegung der AVV Baulärm bestimmter und außerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender Schallpegel oder aber von der Überschreitung von innerhalb des Gebäudes zu messenden bzw. zu berechnenden Schallpegeln, etwa unter Zugrundelegung der oberen Anhaltswerte der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“. Für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen kann auf zumutbare Innenpegel, die vor allem aus der 24. BImSchV abgeleitet werden, abgestellt werden. Angaben zu Innengeräuschpegeln, die nicht überschritten werden sollten, finden sich neben der 24. BImSchV auch in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“. Auf der Grundlage dieser Innenpegel lassen sich unter Zugrundelegung üblicher

Raumgeometrien, Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2

Außengeräuschpegel abschätzen, bei deren Einhaltung Überschreitungen der o. g. Innenpegel nicht zu erwarten sind und die demnach ebenfalls als Grundlage für die Leistung einer Entschädigung für die Verlärmung von Innenräumen herangezogen werden können:

Nutzung	(Regelmäßiger) Nutzungszeitraum	Geräuschpegel innen (dB (A))	Geräuschpegel außen (dB (A))
Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen, Unterrichtsräume	Tagsüber: 07 – 20 Uhr	40 dB (A)	67 dB (A)
Gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume)	Tagsüber: 07 – 20 Uhr	45 dB (A)	72 dB (A)
Schlafräume	Nachts: 20 – 07 Uhr	30 dB (A)	60 dB (A)

Nachts, d. h. zwischen 20 und 07 Uhr, sind bei der Beurteilung von Baulärm neben den o. g.,dauerhaften Geräuschpegeln auch Spitzenpegel beurteilungsrelevant, vgl. Ziffer 3.1.3 der AVV Baulärm. Dies betrifft in erster Linie Schlafräume. Ausgehend von einer beginnenden Aufwachschwelle bei Spitzenpegeln von 40 dB (A) innen ergeben sich hier, wiederum unter Berücksichtigung üblicher Raumgeometrien, Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2, folgende gebietsunabhängige Spitzenpegel, deren Überschreitung neben den o. g. dauerhaften Geräuschpegeln eine Entschädigungspflicht auslöst:

Nutzung	Nutzungszeitraum	Spitzenpegel innen (dB (A))	Spitzenpegel außen (dB (A))
---------	------------------	-----------------------------------	--------------------------------

Schlafräume	Nachts: 20 – 07 Uhr	40 dB (A)	70 dB (A)
-------------	---------------------	-----------	-----------

Zu beachten ist, dass alle o. g. Geräuschpegel und Spitzenpegel für den Innenbereich von einem geschlossenen Fenster ausgehen. Anders als tagsüber kann Betroffenen nachts in Schlafräumen jedoch nicht zugemutet werden, durch regelmäßiges Lüften für Frischluft zu sorgen und ansonsten durch Schließen des Fensters die Verlärmung des Innenbereichs so gering wie möglich zu halten. Vor diesem Hintergrund und um der Gefahr einer nicht zu entschädigenden Gefährdung der Gesundheit Betroffener (vgl. dazu weiter unten) zu begegnen, wird ein Verbleib in dem von einer Überschreitung der o. g. Pegel (Geräuschpegel 30 dB (A) innen und Spitzenpegel 40 dB (A) innen) betroffenen Schlafraum für Betroffene regelmäßig nur vorübergehend zumutbar sein. Bei länger andauernder nächtlicher Verlärmung von Schlafräumen ist es daher geboten, den Betroffenen erforderlichenfalls Ersatzschlafraum zur Verfügung zu stellen. Eine andere Situation kann sich ergeben, wenn betroffene Schlafräume, Wohnungen oder Gebäude über Lüftungseinrichtungen verfügen. In diesem Fall ist eine objektbezogene gutachterliche Nachweisführung erforderlich, in die insbesondere auch die Schalldämmung der Lüftungseinrichtung einzubeziehen ist.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Schalltechnische Untersuchung verwiesen.

In Bezug auf den von der Bautätigkeit herrührenden Lärm ist ein Schutzkonzept entsprechend der Vorgaben der AVV Baulärm entwickelt worden.

Das Eisenbahn-Bundesamt erkennt die dargelegten Maßnahmen als geeignet an, um die baubedingten Lärmimmissionen auf das erforderliche Mindestmaß zu begrenzen. Die Umsetzung der Schutzmaßnahmen und werden als Nebenbestimmungen verbindlich festgelegt.

B.4.7.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen des Vorhabens durch Schienenverkehrslärm auf die schützenswerten Gebäude im Umfeld des Güterbahnhofs Dresden-Neustadt bewertet. Für die in der schalltechnischen Untersuchung benannten Immissionsorte wurde der Beurteilungspegel der

Schienenverkehrsgeräusche im Prognose-Planfall den einschlägigen Immissionsgrenzwerten der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) gegenübergestellt. Für alle Immissionsorte, an denen mindestens ein Immissionsgrenzwert überschritten ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist festgestellt worden, dass an insgesamt 324 Schutzfällen Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV auftreten. Das Vorhaben ist als erheblicher baulicher Eingriff an einem bestehenden Schienenweg einzuordnen und stellt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 2 Abs. 1 und Abs. 2 der 16. BImSchV dar. Damit sind die Voraussetzungen des § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für die Prüfung von Lärmvorsorgemaßnahmen erfüllt.

Die Vorhabenträgerin hat die Anwendung von aktivem Schallschutz sowie den Umfang ergänzender passiver Schallschutzmaßnahmen im Sinne eines ausgewogenen Schallschutzkonzepts nach § 41 Abs. 2 BImSchG geprüft. Grundsätzlich gilt der Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen, wobei zugleich der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten ist. Soweit sich der Aufwand für eine Schallschutzmaßnahme zur Lösung sämtlicher Schutzfälle als unverhältnismäßig erweist, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 9.12, Rn. 24; Urteil vom 08. September 2016 – 3 A 5.15, Rn. 60 f., jeweils juris).

Zur Konfliktbewältigung wurden verschiedene Varianten aktiven Schallschutzes untersucht. Im Rahmen einer Variantenbetrachtung wurden unterschiedliche Wandhöhen hinsichtlich ihrer schallmindernden Wirkung und der damit verbundenen Kosten bewertet. Dabei wurde für den nördlich des Güterbahnhofs gelegenen Schutzabschnitt eine hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m über Schienenoberkante als Vorzugsvariante ermittelt. Diese Variante weist den günstigsten Kostenquotienten pro gelöstem Schutzfall auf und stellt unter Berücksichtigung der Wirksamkeit, der Kosten sowie der städtebaulichen

Randbedingungen eine angemessene und verhältnismäßige aktive Schallschutzmaßnahme dar.

Durch die Umsetzung dieser aktiven Schallschutzmaßnahme kann die Anzahl der Schutzfälle erheblich reduziert werden. Nach Realisierung der Lärmschutzwand verbleiben 53 Schutzfälle, bei denen ausschließlich im Nachtzeitraum noch Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auftreten. Für 21 dieser Schutzfälle besteht ein Anspruch auf ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach gemäß der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Diese betreffen insbesondere Schlafräume in schutzbedürftigen Gebäuden, an denen trotz aktiven Schallschutzes nächtliche Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Soweit ein weitergehender aktiver Schallschutz zur vollständigen Lösung sämtlicher Schutzfälle geprüft wurde, hat sich gezeigt, dass die hierfür erforderlichen Mehrkosten außer Verhältnis zu dem zusätzlich erzielbaren Nutzen stehen. Kosten für Schallschutzmaßnahmen, die den Verkehrswert eines betroffenen Grundstücks um ein Mehrfaches übersteigen, sind als unverhältnismäßig anzusehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013 – 7 A 9.12, Leitsatz 4, juris). Bei der Kosten-Nutzen-Abwägung kann im Rahmen gleichartig gelagerter Schutzabschnitte auf die Bruttokosten für den aktiven Schallschutz abgestellt werden, ohne zwingend die Kosten für ersatzweise zu leistenden passiven Schallschutz und etwaige Außenwohnbereichsentschädigungen saldierend zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08. September 2016 – 3 A 5.15, Rn. 61, juris).

Im Ergebnis ist festzustellen, dass mit der vorgesehenen hochabsorbierenden Lärmschutzwand und den ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen eine maximale Verbesserung der Lärmsituation erreicht wird, die mit verhältnismäßigem Aufwand leistbar ist. Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen sind rechtlich nicht geboten. Die verbleibenden Ansprüche auf passiven Schallschutz sowie gegebenenfalls auf Entschädigung für Außenwohnbereiche werden durch entsprechende Nebenbestimmungen dem Grunde nach gesichert.

Das Eisenbahn-Bundesamt bewertet die schalltechnische Untersuchung insgesamt als methodisch korrekt, konsistent und rechtlich tragfähig. Die festgelegten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gewährleisten, dass die betriebsbedingten Schallimmissionen auf ein rechtlich zulässiges und den Betroffenen zumutbares Maß begrenzt werden.

B.4.7.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die durch das Vorhaben verursachten baubedingten Erschütterungsimmissionen wurden im Rahmen der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung fachgutachterlich untersucht und bewertet. Maßgeblich für die Beurteilung sind die anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) in der jeweils geltenden Fassung. Die Untersuchung erstreckt sich auf die im Einwirkungsbereich der Bauarbeiten gelegenen schutzbedürftigen Nutzungen, insbesondere Wohnbebauung sowie weitere empfindliche Nutzungen im Nahbereich der geplanten Baumaßnahmen.

Gegenstand der Bewertung sind insbesondere erschütterungsintensive Bauvorgänge wie Abbrucharbeiten, Erdarbeiten, Ramm-, Verdichtungs- und Gründungsarbeiten sowie weitere Bauverfahren mit relevanten dynamischen Einwirkungen. Die gutachterlichen Prognosen zeigen, dass bei Einhaltung der vorgesehenen Bauverfahren und organisatorischen Maßnahmen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden grundsätzlich eingehalten werden können. Gleiches gilt für die Anhaltswerte der DIN 4150-3 zum Schutz der baulichen Substanz. Baubedingte Erschütterungen können gleichwohl nicht vollständig ausgeschlossen werden, stellen sich jedoch als zeitlich begrenzte, bauphasenabhängige Einwirkungen dar, wie sie bei Infrastrukturvorhaben dieser Größenordnung typischerweise auftreten und grundsätzlich dem sozialadäquaten Maß zuzuordnen sind.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte und zur Begrenzung möglicher Beeinträchtigungen werden verbindliche Schutz- und Vorsorgemaßnahmen festgelegt. Hierzu zählen insbesondere die zeitliche Begrenzung erschütterungsintensiver Arbeiten auf die Tageszeit, die Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen an erschütterungsgefährdeten Gebäuden vor Beginn entsprechender Bauarbeiten sowie die Durchführung baubegleitender Erschütterungsmessungen ab dem ersten Tag erschütterungsintensiver Tätigkeiten. Bei Erreichen kritischer Werte sind die Arbeiten unverzüglich einzustellen und erst nach Ergreifen geeigneter Minderungsmaßnahmen, etwa durch Anpassung des Bauverfahrens, wieder aufzunehmen. Die Messergebnisse sind fortlaufend zu

dokumentieren, zur Beweissicherung aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt auf Verlangen vorzulegen.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass die baubedingten Erschütterungsimmissionen unter Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen beherrschbar sind und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die betroffenen Nutzungen erwarten lassen. Überschreitungen der maßgeblichen Anhaltswerte sind bei ordnungsgemäßer Bauausführung nicht zu erwarten. Sollten im Einzelfall unvorhergesehene oder atypische Erschütterungseinwirkungen auftreten, bleiben weitergehende Schutzanordnungen sowie Entschädigungsansprüche gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz ausdrücklich vorbehalten.

Die im Rahmen der städtebaulichen Abwägung diskutierten gestalterischen Aspekte des Lärmschutzes, insbesondere die Frage teiltransluzenter Lärmschutzwände, betreffen ausschließlich die Beurteilung betriebsbedingter Schallimmissionen und haben auf die Bewertung der baubedingten Erschütterungsimmissionen keinen Einfluss. Die Entscheidung, auf teiltransluzente Elemente zu verzichten und ausschließlich hochabsorbierende Lärmschutzwände vorzusehen, führt daher zu keiner Verschärfung der erschütterungsbezogenen Auswirkungen und lässt die vorliegende Bewertung unberührt.

In der Gesamtabwägung stehen die baubedingten Erschütterungsimmissionen dem Vorhaben unter Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen nicht entgegen.

B.4.7.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Die durch den Betrieb der planfestgestellten Eisenbahnanlagen verursachten Erschütterungsimmissionen wurden im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung prognostisch ermittelt und bewertet. Maßgebliche Grundlage für die Beurteilung sind die anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die DIN 4150-2:2020-07 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Ergänzend sind die immissionsschutzrechtlichen Abwägungsgrundsätze nach § 41 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) heranzuziehen, soweit es um die Zumutbarkeit betriebsbedingter Einwirkungen geht.

Die Untersuchung berücksichtigt den Prognose-Planfall unter Ansatz der künftig zu erwartenden Zugzahlen, Zugarten und Geschwindigkeiten im Bereich des

Güterbahnhofs Dresden-Neustadt. Dabei wurde insbesondere zugrunde gelegt, dass der Bahnhof nicht als Ablauf- oder Rangierbahnhof mit regelmäßigem intensivem Rangierbetrieb betrieben wird, sondern überwiegend Durchfahr- und Abstellfunktionen wahrnimmt. Diese Betriebsannahmen sind nachvollziehbar dokumentiert und bilden eine belastbare Grundlage für die erschütterungstechnische Bewertung.

Die gutachterlichen Prognosen zeigen, dass die durch den planmäßigen Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen an den untersuchten Immissionsorten die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden sowohl tags als auch nachts einhalten. Auch die nach DIN 4150-3 maßgeblichen Beurteilungswerte zum Schutz der baulichen Substanz werden eingehalten. Erschütterungsbedingte Schäden an Gebäuden sind nach dem Stand der Technik nicht zu erwarten. Die verbleibenden Erschütterungen bewegen sich im Bereich der typischerweise mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Einwirkungen und sind als sozialadäquat einzuordnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass es sich bei den prognostizierten betriebsbedingten Erschütterungen um dauerhafte, jedoch niedrigschwellige Einwirkungen handelt, die unterhalb der Schwelle erheblicher Belästigungen liegen. Eine wesentliche Änderung im Sinne der immissionsschutzrechtlichen Vorschriften, die weitergehende Schutzmaßnahmen erforderlich machen würde, liegt insoweit nicht vor. Die Ergebnisse der Untersuchung sind methodisch nachvollziehbar, beruhen auf aktuellen normativen Grundlagen und berücksichtigen die maßgeblichen betrieblichen Parameter in ausreichender Tiefe.

Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass betriebsbedingte Erschütterungen im Zusammenwirken mit örtlichen Baugrundverhältnissen oder baulichen Besonderheiten einzelner Gebäude variieren können. Zur Absicherung gegen atypische Entwicklungen und zur Wahrung der Rechte Betroffener hält es das Eisenbahn-Bundesamt für erforderlich, flankierende Nebenbestimmungen anzuordnen. Diese dienen nicht der Bewältigung prognostizierter Konflikte, sondern der Vorsorge und Nachsteuerung für den Fall unvorhergesehener Entwicklungen im Betrieb.

Hierzu zählt insbesondere die Verpflichtung, bei substantiellen Änderungen der Betriebsparameter (z. B. Einführung neuer Fahrzeugtypen mit deutlich abweichenden Achslasten oder Fahrdynamiken) eine erneute fachgutachterliche Bewertung der

Erschütterungssituation vorzunehmen. Darüber hinaus bleibt es dem Eisenbahn-Bundesamt vorbehalten, bei nachweislich auftretenden erheblichen Erschütterungsimmissionen auf Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 Verwaltungsverfahrensgesetz ergänzende Schutzmaßnahmen oder Entschädigungsregelungen anzuordnen.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt im Ergebnis zu der Einschätzung, dass die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen des Vorhabens bei Einhaltung der zugrunde gelegten Betriebsannahmen und unter Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen beherrschbar sind und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die betroffenen Nutzungen begründen. Die Belange des Erschütterungsschutzes sind damit in rechtlich ausreichender Weise berücksichtigt.

B.4.7.5 Zusammenfassende Bewertung Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die immissionsschutzfachliche Bewältigung der bau- und betriebsbedingten Einwirkungen durch die vorliegenden schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen insgesamt methodisch nachvollziehbar, in sich konsistent und plausibel ist. Die Gutachten beruhen auf anerkannten Rechen- und Bewertungsverfahren, verwenden standortbezogene Eingangsparameter und legen ihre Annahmen transparent dar; sie sind daher als geeignete Grundlage für die planrechtliche Abwägung heranzuziehen. Auf dieser Grundlage können erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Nebenbestimmungen sowie durch die gesetzlich vorgesehenen ergänzenden Schutzinstrumente in ein rechtlich zulässiges und zumutbares Maß begrenzt werden.

Für die betriebsbedingten Schallimmissionen ist maßgebliche rechtliche Grundlage § 41 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV

(Verkehrslärmschutzverordnung). Die schalltechnische Untersuchung stellt die maßgeblichen Beurteilungspegel für Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall dar, bewertet Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte und leitet hieraus den Bedarf an Lärmvorsorgemaßnahmen ab. Die Konfliktbewältigung erfolgt vorrangig durch aktiven Schallschutz (hochabsorbierende Lärmschutzwände nach den anerkannten Regeln der Technik) und – soweit im Einzelfall erforderlich – ergänzend durch passiven Schallschutz dem Grunde nach nach Maßgabe der 24. BImSchV. Die festgelegten Maßnahmen sind geeignet, die verbleibenden Belastungen auf das

rechtlich zulässige Maß zu reduzieren; weitergehende aktive Maßnahmen sind nur insoweit geboten, als sie nach Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit erforderlich sind.

Für den Baulärm ist die AVV Baulärm das maßgebliche technische Regelwerk. Die Nebenbestimmungen stellen sicher, dass die Bauausführung so organisiert wird, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden, insbesondere durch Bauablaufplanung, Einsatz lärmarmer Geräte (u. a. nach 32. BImSchV), Einschränkung lärmintensiver Tätigkeiten, baubegleitende Messungen sowie Informations- und Ansprechstrukturen. Ergänzend wird klargestellt, dass bei Überschreitungen Anordnungen nach den §§ 24, 25 BImSchG in Betracht kommen; dies umfasst auch die Möglichkeit, Maßnahmen zur Einhaltung der Richtwerte verbindlich durchzusetzen.

Für bau- und betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen sind die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden; aktuelle Fassung 2020-07) und die DIN 4150-3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) die maßgeblichen technischen Bewertungsgrundlagen. Die erschütterungstechnischen Untersuchungen ordnen die zu erwartenden Einwirkungen den einschlägigen Anhaltswerten zu, bewerten Dauer und Intensität der Einwirkungen und leiten ab, ob schädliche Umwelteinwirkungen bzw. relevante Gebäudeschäden zu besorgen sind. Die Nebenbestimmungen zur Beweissicherung, Messüberwachung, Dokumentation, Unterrichtung sowie zu Unterbrechungs- und Nachsteuerungspflichten bei kritischen Messwerten gewährleisten, dass die Anforderungen der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 eingehalten und etwaige atypische Entwicklungen im Bauablauf beherrscht werden können. Soweit im Einzelfall trotz Einhaltung der Anhaltswerte ein weitergehender Schutzbedarf entstehen sollte, bleibt eine ergänzende Konfliktbewältigung nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 VwVfG vorbehalten.

In der Gesamtabwägung sind die Belange des Immissionsschutzes damit umfassend, fachtechnisch tragfähig und rechtssicher bewältigt. Die vorgelegten Gutachten liefern eine belastbare Entscheidungsgrundlage; die angeordneten Nebenbestimmungen und die gesetzlich vorgesehenen Nachsteuerungsinstrumente stellen sicher, dass unzumutbare bau- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Nachbarschaft vermieden bzw. auf das erforderliche Maß begrenzt werden.

B.4.8 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Die im Verfahren berührten Belange des Boden- und Abfallrechts sowie der Altlastenbewirtschaftung wurden im Rahmen der fachplanerischen Abwägung

geprüft. Die Hinweise der betroffenen Fachbehörden zeigen, dass im Plangebiet aufgrund historischer Nutzungen mit Bodenauffüllungen unterschiedlicher Qualität und mit punktuellen Belastungen zu rechnen ist. Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, sämtliche Erdarbeiten fachgutachterlich zu begleiten und alle anfallenden Bodenmaterialien entsprechend den Vorgaben des Bundes-Bodenschutzgesetzes, der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung sowie der abfallrechtlichen Mantelverordnung, insbesondere der Ersatzbaustoffverordnung, zu untersuchen, zu klassifizieren und einer ordnungsgemäßen Entsorgung oder Verwertung zuzuführen. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass schädliche Bodenveränderungen verhindert und umweltrelevante Stoffe ordnungsgemäß behandelt werden.

Bei den im Gebiet vorhandenen Altlastverdachtsflächen sind die Risiken potenzieller Schadstoffeinträge hinreichend beherrschbar, da die Vorhabenträgerin eine kontinuierliche bodenfachliche Überwachung des Rückbaus und der Erdarbeiten gewährleistet. Insbesondere erfolgen die Probenahme und Analyse des Bodenaushubs nach dem Stand der Technik. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass hierdurch ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Zur Qualitätssicherung ist die Vorlage eines Abschlussberichts über die Untersuchung, den Umgang sowie die Entsorgung der bodenrelevanten Materialien an die zuständige Bodenschutzbehörde erforderlich. Diese Verpflichtung wird als Nebenbestimmung festgelegt.

Im Zusammenhang mit geotechnischen Baumaßnahmen und Bodenauffüllungen weist das zuständige Landesamt darauf hin, dass in einzelnen Bereichen das Auftreten von schlackehaltigen Auffüllungen nicht ausgeschlossen ist, bei denen im Einzelfall erhöhte natürliche Radioaktivitätswerte vorliegen können. Die Vorhabenträgerin wird daher verpflichtet, bei Auftreten solcher Materialien während der Erdarbeiten Messungen der Ortsdosisleistung durch eine fachkundige Stelle durchzuführen und bei auffälligen Werten weitergehende Untersuchungen nach Maßgabe des Strahlenschutzrechts zu veranlassen. Die Ergebnisse sind in der Baudokumentation zu erfassen. Diese Nebenbestimmung ist erforderlich, um eine ordnungsgemäße Behandlung potenziell radiologisch relevanter Baustoffe sicherzustellen.

Die geotechnischen Grundlagen des Vorhabens wurden durch die Fachbehörden geprüft und als plausibel bewertet. Zur Sicherstellung der Übereinstimmung zwischen

Planung und Ausführung wird eine geotechnische Bauüberwachung angeordnet, um Abweichungen der tatsächlichen Bodenverhältnisse frühzeitig zu erkennen und entsprechend reagieren zu können. Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, die geotechnische Begleitung durch ein qualifiziertes Ingenieurbüro sicherzustellen und die Ergebnisse in einem gesonderten Bericht zu dokumentieren, der der Planfeststellungsbehörde nach Abschluss der entsprechenden Bauabschnitte vorzulegen ist.

Im Ergebnis der Abwägung wird festgestellt, dass die Belange des Bodenschutzes, der Altlastenbewirtschaftung, des Abfallrechts und der geotechnischen Sicherheit durch die vorgesehenen Maßnahmen hinreichend berücksichtigt und durch die festgelegten Nebenbestimmungen abgesichert sind. Die im Verfahren erteilten Hinweise führen zu keinen weitergehenden Einschränkungen der Planrechtfertigung. Unter Beachtung der genannten Anforderungen bestehen keine boden- oder abfallrechtlichen Hindernisse für die Zulassung des Vorhabens.

B.4.9 Denkmalschutz

Die im Plangebiet befindlichen Bauwerke – insbesondere das Stellwerk Erfurter Straße sowie die historischen Eisenbahnüberführungen über die Erfurter Straße und die Harkortstraße – sind Kulturdenkmale im Sinne des § 2 Abs. 1 SächsDSchG und damit in besonderem Maße schutzwürdig. Die mit der Maßnahme verbundene Veränderung oder Beseitigung dieser baulichen Anlagen unterliegt der denkmalschutzrechtlichen Genehmigungspflicht nach § 12 Abs. 1 SächsDSchG. Die zuständige Denkmalschutzbehörde hat die erforderliche Zustimmung im gesetzlichen Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege erteilt und diese an konkrete Nebenbestimmungen geknüpft, die die denkmalgerechte Durchführung der Maßnahme sicherstellen sollen. Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung sämtlicher festgelegter Anforderungen zugesichert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die denkmalrechtlichen Belange bei der fachplanerischen Abwägung umfassend berücksichtigt. Aufgrund der historischen Bedeutung der betroffenen Bauwerke sowie ihrer Einbindung in das Denkmalmilieu der Eisenbahnanlagen Dresden-Pieschen – Dresden-Neustadt ist es erforderlich, die Eingriffe auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen und eine gesicherte Dokumentation der denkmalwerten Substanz vor deren Abbruch oder Überformung zu gewährleisten. Die von der Denkmalschutzbehörde geforderten Maßnahmen – insbesondere die zeichnerische und fotografische Bestandsaufnahme des Stellwerks

Erfurter Straße – stellen ein geeignetes und angemessenes Mittel dar, um die historischen Informationen des Bauwerks dauerhaft zu erhalten und seiner dokumentarischen Bedeutung gerecht zu werden. Diese Vorgaben entsprechen dem gesetzlichen Leitbild des § 12 SächsDSchG, wonach Veränderungen an Kulturdenkmalen nur zulässig sind, wenn ihre denkmalpflegerische Bedeutung hinreichend berücksichtigt wird.

Die vom Landesamt für Denkmalpflege und der Landeshauptstadt Dresden geforderte Dokumentation im Maßstab 1:100/1:50, die Erstellung umfassender Schwarz-Weiß-Negativaufnahmen sowie die ergänzende digitale Detailfotografie sind dem Umfang und der Bedeutung des Denkmals angemessen. Sie tragen den fachlichen Anforderungen an die konservatorische Sicherung der Originalsubstanz Rechnung und ermöglichen eine nachhaltige Überlieferung der materiellen und gestalterischen Merkmale. Gleiches gilt für die Verpflichtung der Vorhabenträgerin, der Meldepflicht gemäß § 20 SächsDSchG nachzukommen. Die Sicherung unvorhergesehener Funde ist ein notwendiger Bestandteil der denkmalgerechten Bauausführung.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die denkmalschutzrechtliche Zustimmung ordnungsgemäß erteilt wurde und die darin enthaltenen Nebenbestimmungen fachlich erforderlich und rechtlich geboten sind. Da die Vorhabenträgerin ihre vollständige Umsetzung zugesichert hat, bestehen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine weitergehenden Anforderungen. Die Einbindung der denkmalschutzrechtlichen Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss ist ausreichend, um den gesetzlichen Anforderungen des SächsDSchG und den Anforderungen an einen fachgerechten Umgang mit dem Kulturdenkmal zu entsprechen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die denkmalpflegerischen Belange durch die bestehenden Genehmigungen sowie die übernommenen Nebenbestimmungen sachgerecht berücksichtigt sind und keine zusätzlichen Maßnahmen durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich werden. Die denkmalschutzrechtlichen Anforderungen stehen der Durchführbarkeit des Vorhabens bei Beachtung der vorgesehenen Auflagen nicht entgegen.

B.4.10 Brand- und Katastrophenschutz

Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes wurden im Verfahren umfassend geprüft. Die örtlich zuständige Brandschutzdienststelle hat im Rahmen ihrer Stellungnahme mehrere Anforderungen an die Ausgestaltung der Feuerwehrezufahrt, der notwendigen Bedien- und Bewegungsflächen, der Erreichbarkeit des künftigen elektronischen Stellwerks sowie an brandschutztechnische Einrichtungen wie die Hausalarmanlage, das Feuerwehrschrüsseldepot und den Feuerwehrplan formuliert.

Die Vorhabenträgerin hat sämtliche Forderungen anerkannt und zugesichert, die Anforderungen in der Ausführungsplanung, den Ausschreibungsunterlagen sowie während der Bauausführung zu berücksichtigen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Zusicherung geeignet, den brandschutzrechtlichen Anforderungen vollständig Rechnung zu tragen. Die geforderten Maßnahmen stellen sicher, dass das geplante elektronische Stellwerk im Einsatzfall für Feuerwehr und Rettungsdienst jederzeit schnell und barrierefrei erreichbar ist, die brandschutztechnischen Einrichtungen funktional betrieben werden können und die notwendige Einsatz- und Orientierungsfähigkeit vor Ort gewährleistet ist.

Die Forderungen betreffen ausschließlich objektbezogene Anforderungen, die unmittelbar aus dem bauordnungsrechtlichen Regelwerk folgen und deren Einhaltung durch die Vorhabenträgerin sicherzustellen ist. Eine eigenständige fachplanerische Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist insoweit nicht erforderlich. Die Einbindung der brandschutzrechtlichen Vorgaben in die Ausführungsplanung ist zur Gefahrenabwehr erforderlich, führt jedoch nicht zu einer Änderung des planfestzustellenden Vorhabens. Die Hinweise zur Kennzeichnung und Freihaltung der Feuerwehrezufahrt, zur Funktionssicherheit des Feuerwehrschrüsseldepots, zur Erstellung eines Feuerwehrplans sowie zur rechtzeitigen Abstimmung mit den zuständigen Stellen während der Bauphasen werden in die Nebenbestimmungen aufgenommen bzw. nachrichtlich in Teil A dokumentiert.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die brandschutzrechtlichen Belange ordnungsgemäß berücksichtigt wurden. Eine weitergehende Entscheidung oder Einschränkung des Vorhabens ist nicht erforderlich, da die von der Vorhabenträgerin zugesagten Maßnahmen geeignet sind, die Anforderungen der Sächsischen Bauordnung und der anerkannten Regeln der Technik zu erfüllen. Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes stehen der Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegen.

B.4.11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Beteiligung als Träger öffentlicher Belange hat ergeben, dass sich im Plangebiet Kabel und Leitungen befinden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Schutz der Kabel und Leitungen erlassen. Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der öffentlichen Ver- und Entsorgung vereinbar.

B.4.12 Kampfmittel

Das Eisenbahn-Bundesamt hat Auflagen zum Bauablauf erlassen (vgl. Punkt A.4.2). Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Kampfmittel vereinbar.

B.4.13 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das Vorhaben erfordert sowohl dauerhafte als auch vorübergehende Inanspruchnahmen privater Grundstücksflächen. Diese Eingriffe sind nach § 18 Abs. 1 AEG in Verbindung mit § 74 Abs. 1 und 2 VwVfG im Rahmen der fachplanerischen Abwägung an den öffentlichen Belangen der Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur zu messen. Maßgeblich ist, ob Art und Umfang der Flächeninanspruchnahme zur Erreichung des Planungsziels technisch notwendig, zweckmäßig und verhältnismäßig sind und ob für die betroffenen Eigentümer unzumutbare Beeinträchtigungen verbleiben.

Nach Auswertung der Planunterlagen und der technischen Erläuterungen ist der mit dem Vorhaben verbundene Flächenbedarf sachlich gerechtfertigt. Die dauerhaften Inanspruchnahmen dienen überwiegend der Herstellung und Sicherung von Böschungs- und Stützbauwerken, der Gewährleistung der Standsicherheit des Bahndamms sowie der Anpassung der eisenbahnbetrieblichen Anlagen. Eine Verminderung des Flächenbedarfs oder alternative Bauausführungen wurden geprüft, sind aber aus statischen, betrieblichen oder bauablauftechnischen Gründen nicht möglich oder würden zu erheblichen Mehrbeeinträchtigungen an anderer Stelle führen. Die vorübergehenden Inanspruchnahmen sind auf den für Baustelleneinrichtung, Materialumschlag und bauzeitliche Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Umfang beschränkt und zeitlich begrenzt.

Soweit durch die Bauausführung betriebliche Abläufe oder die Erreichbarkeit angrenzender Grundstücke berührt werden, ist durch entsprechende

Verkehrsführungen und baubegleitende Maßnahmen sicherzustellen, dass die Zugänglichkeit – soweit technisch möglich – aufrechterhalten wird. Etwaige Beeinträchtigungen werden durch übliche Sicherungsmaßnahmen wie Beweissicherungsverfahren, Wiederherstellungspflichten nach Abschluss der Bauarbeiten und die Einhaltung der verkehrlichen Anforderungen hinreichend kompensiert.

Alle mit der Inanspruchnahme verbundenen Vermögensnachteile sind nach den enteignungsrechtlichen Grundsätzen zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses; sie wird im Rahmen privatrechtlicher Vereinbarungen oder, bei fehlender Einigung, in einem gesonderten behördlichen Verfahren festgesetzt. Die Planfeststellung schafft insoweit lediglich die planungsrechtliche Grundlage für die spätere dingliche Sicherung.

Nach alledem liegen keine Anhaltspunkte für eine unverhältnismäßige oder technisch vermeidbare Beeinträchtigung von Grundeigentum vor. Unzumutbare Eingriffe verbleiben nicht. Die Belange der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer konnten in der Abwägung angemessen berücksichtigt werden und stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

B.4.14 Klimaschutz

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der Maßnahmenbündel die CO₂-Minderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck sowohl bezogen auf den Schienenpersonenverkehr als auch hinsichtlich des Schienengüterverkehrs deutlich zu stärken ist (vgl. Ziffer 3.4.3.1, 3.4.3.2, 3.4.3.6 des Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 – nachfolgend nur „Klimaschutzprogramm 2030“ genannt). Zusätzlich kann die Dekarbonisierung durch die Elektrifizierung weiterer Schienenstrecken weiter vorangetrieben werden.

Die THG-Emissionen durch die Bauarbeiten bzw. den Baustellenverkehr sind als zwingend notwendige Voraussetzung zur Realisierung des im Interesse des Klimaschutzes stehenden Vorhabens nicht vermeidbar. Selbst unter Einbeziehung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung ist der Schienengüter- und

Schienenpersonenverkehr der mit Abstand klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund stellt die Verkehrsverlagerung auf die Schiene auch unter Berücksichtigung der Emissionen der Infrastrukturbereitstellung einen Beitrag zur THG-Minderung und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele dar. Dem Berücksichtigungsgebot gemäß § 13 KSG wird Rechnung getragen.

B.4.15 Kapazitive Belange

Aus kapazitiver Sicht bestehen derzeit grundsätzlich keine Einwände hinsichtlich des Vorhabens der DB InfraGO AG. Der DB InfraGO AG ist mit dem Bescheid vom 01.04.2025 die Genehmigung gem. §11 Abs. 1 AEG erteilt worden, den Betrieb der Gleise 68, 69, 70 und 71 der Betriebsstelle Dresden-Neustadt Gbf dauernd einzustellen.

Darüber hinaus werden die Gleise 64, 65, 66 und 67 durch die neu zu errichtenden bzw. zu verlängernden Gleise 801, 803, 804, 805, 813 und 823 in der Betriebsstelle Dresden-Neustadt Gbf räumlich-funktional ersetzt. Somit ist zu konstatieren, dass für die Gleise 64, 65, 66 und 67 ein Verfahren zur dauernden Einstellung des Betriebes (Stilllegung) gem. § 11 Abs. 1 AEG entbehrlich ist.

Das neue durchgehende Hauptgleis 802 der Betriebsstelle Dresden-Neustadt Gbf wird zukünftig in seiner Funktion als Trassengleis fungieren. Ebenso werden die Gleise 801, sowie 803 der Betriebsstelle Dresden-Neustadt Gbf technisch mit Fahrstraßen ausgerüstet sein, sodass hiermit zusätzlich eine bessere betriebliche Erreichbarkeit einhergeht. Es ist nach den derzeit vorliegenden Informationen zudem davon auszugehen, dass sich dieser Umstand positiv auf die Streckenkapazität der Strecke 6246, sowie auf den Verkehrsknoten Dresden auswirken wird ...

B.5 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.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat durch Ermittlung und im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Vereinigungen und der Betroffenen die entscheidungserheblichen Belange zusammengetragen und mit den öffentlichen Interessen an der Planung abgewogen. Die Anhörung hat ergeben, dass keine

durchgreifenden Bedenken gegen das Vorhaben bestehen, wenn die Vorhabenträgerin ihre Zusagen einhält.

Die vorgebrachten 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. Dem Berücksichtigungsgebot gemäß § 13 KSG wird Rechnung getragen. 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.

Die Streckenkapazität wird nicht verringert.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 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 kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht 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 hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses Sächsischen Oberverwaltungsgericht, 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 19.12.2025

Az. 521ppw/022-2022#036

EVH-Nr. 3488756

Im Auftrag

(Dienstsiegel)