



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
Az. 511ppa/060-2300#008
Datum: 24. Oktober 2025

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„ABS Berlin – Dresden,
2. Baustufe, PFA 2 Umbau Bahnhof Doberlug-Kirchhain“

Bahn-km 99,522 – 104,200 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda
116,607 – 118,052 der Strecke 6345 Halle/Saale – Guben

in den Städten
Doberlug-Kirchhain, Finsterwalde und Uebigau-Wahrenbrück,
Landkreis Elbe-Elster

Vorhabensträger:
DB InfraGO AG
Nahmitzer Damm 12
12277 Berlin

Inhaltsverzeichnis

A.	VERFÜGENDER TEIL	1
A.1	Feststellung des Plans.....	1
A.2	Planunterlagen	1
A.3	Besondere Entscheidungen.....	7
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	7
A.3.1.1	Niederschlagsentwässerung.....	7
A.3.1.2	Bauzeitliche Wasserhaltung.....	10
A.3.1.3	Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	12
A.3.2	Waldumwandlung	14
A.3.3	Naturschutzrechtliche Ausnahmen	14
A.3.3.1	Ausnahme vom Artenschutz nach § 45 Abs. 7 BNatSchG	14
A.3.3.2	Ausnahme bzw. Befreiung vom Biotopschutz nach § 30 Abs. 3 BNatSchG	15
A.3.4	Konzentrationswirkung	15
A.4	Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise	16
A.4.1	Unterrichtungspflichten zum Beginn bzw. Abschluss der Bauarbeiten	16
A.4.2	Verkehrliche Belange.....	16
A.4.2.1	Eisenbahn	16
A.4.2.2	Straße.....	16
A.4.3	Immissionsschutz	17
A.4.3.1	Bau.....	17
A.4.3.2	Betriebslärm	20
A.4.4	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	24
A.4.4.1	Niederschlagsentwässerung Bahnanlagen	24
A.4.4.2	Bauzeitliche Gewässerbenutzungen.....	26
A.4.4.3	Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	27
A.4.4.4	Allgemeine Hinweise zu Gewässerbenutzungen	28
A.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	28
A.4.5.1	Landschaftspflegerische Ausführungsplanung.....	28
A.4.5.2	Umweltfachliche Bauüberwachung	29
A.4.5.3	Artenschutz.....	29
A.4.5.4	Ausgleich und Ersatz	30
A.4.6	Forstwirtschaft	30
A.4.7	Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten.....	32
A.4.8	Denkmalschutz	33
A.4.8.1	Baudenkmal Bahnhof Doberlug-Kirchhain	33
A.4.8.2	Bodendenkmale.....	34
A.4.9	Brand-, Zivil und Katastrophenschutz	34
A.4.10	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	34
A.4.11	Eigentum und sonstiger Belange Dritter.....	38
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	38
A.6	Sofortige Vollziehung.....	38
A.7	Kosten	39

B.	BEGRÜNDUNG	39
B.1	Sachverhalt.....	39
B.1.1	Vorhaben	39
B.1.2	Verfahren.....	44
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	49
B.2.1	Rechtsgrundlage	49
B.2.2	Zuständigkeit	49
B.3	Umweltverträglichkeit.....	49
B.3.1	Verfahren.....	49
B.3.2	Zusammenfassung der Umweltauswirkungen.....	50
B.3.2.1	Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit.....	50
B.3.2.2	Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	51
B.3.2.3	Schutzgüter Klima und Luft, Landschaft.....	53
B.3.2.4	Schutzgüter Boden und Fläche.....	53
B.3.2.5	Schutzgut Wasser.....	54
B.3.2.6	Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	56
B.3.2.7	Weitere Schutzgüter und Auswirkungen, Wechselwirkungen, Vorkehrungen, Varianten	56
B.3.3	Bewertung der Umweltauswirkungen.....	57
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	58
B.4.1	Planrechtfertigung.....	58
B.4.2	Variantenuntersuchung.....	59
B.4.3	Verkehrliche Belange.....	59
B.4.3.1	Eisenbahn	59
B.4.3.2	Straße.....	62
B.4.4	Immissionsschutz	72
B.4.4.1	Baulärm und -erschütterungen.....	72
B.4.4.2	Betriebsbedingter Lärm	80
B.4.4.3	Anlagenbedingte Schallimmissionen (Anlagenlärm nach TA Lärm)	84
B.4.4.4	Betriebsbedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall	84
B.4.5	Wasserswirtschaft und Gewässerschutz	84
B.4.5.1	Wasserschutzgebiet	85
B.4.5.2	Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen	85
B.4.5.3	Bauzeitlicher Gewässerschutz, bauzeitliche Wasserhaltung.....	88
B.4.5.4	Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser	89
B.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege.....	90
B.4.6.1	Stellungnahmen und Einwendungen zu LBP-Maßnahmen, Bilanzierung.....	93
B.4.6.2	Nebenbestimmungen, Naturschutzrechtliche Abwägung	94
B.4.7	Biotopschutz nach § 30 BNatSchG.....	94
B.4.8	Artenschutz.....	96
B.4.8.1	Optimierung der Maßnahmen, Ausführungsplanung, umweltfachliche Bauüberwachung.....	97
B.4.8.2	Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz	97
B.4.9	Gebietsschutz.....	100

Natura 2000(FFH)-Gebiet „Kleine Elster und Schackeniederung“	101
B.4.10 Forstrechtliche Belange, Waldumwandlung	102
B.4.11 Klimaschutz	102
B.4.11.1 Berücksichtigungsgebot § 13 Abs. 1 KSG	102
B.4.11.2 Gewinnung erneuerbarer Energie nach § 11a AEG	103
B.4.12 Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten.....	104
B.4.13 Denkmalschutz	104
B.4.13.1 Baudenkmal Bahnhof Doberlug-Kirchhain	104
B.4.13.2 Bodendenkmale.....	105
B.4.14 Kampfmittelbergung.....	106
B.4.15 Landesvermessung	106
B.4.16 Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz	106
B.4.17 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen.....	107
B.4.18 Beeinträchtigung von Eigentum und sonstiger Belange Dritter	107
B.4.18.1 Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter.....	107
B.4.18.2 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Straßentransporte	111
B.5 Gesamtabwägung.....	114
B.6 Sofortige Vollziehung.....	116
B.7 Kostenentscheidung	116
C. RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	117

Auf Antrag der DB Netz AG, mittlerweile firmierend unter DB InfraGO AG (Vorhabensträger) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „ABS Berlin – Dresden, 2. Baustufe, Planfeststellungsabschnitt 2 Umbau Bahnhof Doberlug-Kirchhain“ in Bahn-km 99,522 – 104,200 der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda und km 116,607 – 118,052 der Strecke 6345 Halle/Saale – Guben wird mit Nebenbestimmungen, Änderungen und Vorbehalten festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind die nachfolgend aufgelisteten Unterlagen. (* nur zur Information).

Nr.	Index	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
1	b	Erläuterungsbericht (113 Seiten)		31.07.2025	
2.1	0	Übersichtskarte	1:25.000	08.04.2024	*
2.2	0	Übersichtslageplan	1:5.000	08.04.2024	*
3		Lagepläne			
3.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	31.03.2023	
3.2	0	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	08.04.2024	
3.3	0	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	08.04.2024	
3.4	a	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	29.11.2024	
3.5	a	Strecke 6135 km 102,140 – 103,091	1:1.000	29.11.2024	
3.6	0	Strecke 6135 km 103,091 – 103,816	1:1.000	08.04.2024	
3.7	a	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	29.11.2024	
3.8	0	Strecke 6345 km 116,587 – 117,462	1:1.000	08.04.2024	
3.9	a	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	29.11.2024	
3.10	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	08.04.2024	
4	b	Bauwerksverzeichnis (70 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	
5		Grunderwerbspläne			
5.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	08.04.2024	
5.2	0	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	08.04.2024	
5.3	a	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	29.11.2024	
5.4	0	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	08.04.2024	

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum
5.5	a	Strecke 6135 km 102,140 – 103,091	1:1.000	29.11.2024
5.6	0	Strecke 6135 km 103,091 – 103,816	1:1.000	08.04.2024
5.7	0	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	08.04.2024
5.8	0	Strecke 6345 km 116,587 – 117,462	1:1.000	08.04.2024
5.9	a	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	29.11.2024
6	a	Grunderwerbsverzeichnis (62 Seiten)		29.11.2024
7		Bauwerkspläne		
7.1		Ingenieurbau		
7.1.1		EÜ Cottbuser Straße km 101,521 Strecke 6135		
7.1.1.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.1.2	0	Schnitte und Ansicht	1:100	08.04.2024
7.1.2		EÜ Finsterwalder Straße km 102,005 Strecke 6135		
7.1.2.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.2.2	0	Schnitte und Ansicht	1:100	08.04.2024
7.1.3		EÜ Südstraße km 102,800 Strecke 6135		
7.1.3.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.3.2	0	Schnitte und Ansicht	1:100	08.04.2024
7.1.4		Krbw und EÜ Landesstraße 60 km 102,920 Strecke 6135		
7.1.4.1	0	Draufsicht	1:200	29.11.2024
7.1.4.2	0	Schnitte	1:100	08.04.2024
7.1.4.3	0	Ansichten	1:100	08.04.2024
7.1.4.4	a	Bahnsteigdach - Draufsicht, Schnitte, 3D-Ansicht	1:100	29.11.2024
7.1.5		SÜ Landesstraße 701 km 99,781 Strecke 6135		
7.1.5.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.5.2	0	Schnitte und Ansicht	1:100	08.04.2024
7.1.6		Durchlass km 99,820 Strecke 6135		
7.1.6.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.6.2	0	Schnitte	1:100	08.04.2024
7.1.7		Durchlass km 100,221 Strecke 6135		
7.1.7.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.7.2	0	Schnitte	1:100	08.04.2024
7.1.8		Durchlass km 101,685 Strecke 6135		
7.1.8.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.8.2	0	Schnitte	1:100	08.04.2024
7.1.9		Durchlass km 101,900 Strecke 6135		
7.1.9.1	0	Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.1.9.2	0	Schnitte	1:100	08.04.2024
7.1.10		Überflughilfe für Fledermäuse km 101,867 – 101,936 Strecke 6135		
7.1.10.1	a	Draufsicht	1:200	29.11.2024
7.1.10.2	a	Schnitt	1:100	29.11.2024
7.1.11		Überflughilfe für Fledermäuse km 103,823 – 103,890 Strecke 6135		
7.1.11.1	a	Draufsicht	1:200	29.11.2024
7.1.11.2	a	Schnitt	1:100	29.11.2024

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum
7.2		Verkehrsstation		
7.2.1	a	Bahnsteige 3 und 4, Draufsicht	1:200	29.11.2024
7.2.2	a	Bstge 1 und 2 km 102,811 – 102,946, Draufsicht	1:200	29.11.2024
7.2.3	0	Bstge 1 und 2 km 102,946 – 103,079, Draufsicht	1:200	08.04.2024
7.2.4	0	Bahnsteige 3 und 4, Querschnitt km 117,537	1:100	08.04.2024
7.2.5	0	Bahnsteige 1 und 2, Querschnitt km 102,832	1:100	08.04.2024
8		Höhenpläne		
8.1.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.2	0	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.3	0	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.4	0	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.5	0	Strecke 6135 km 102,140 – 102,928	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.6	0	Strecke 6135 km 102,928 – 103,816	1:1.000/100	08.04.2024
8.1.7	0	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000/100	08.04.2024
8.2.1	0	Strecke 6345 km 116,612 – 117,462	1:1.000/100	08.04.2024
8.2.2	0	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000/100	08.04.2024
8.2.3	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000/100	08.04.2024
8.3	0	SÜ Landesstraße 701	1:1.000/100	08.04.2024
9		Regelquerschnitte		
9.1	0	Strecke 6135 Gleis 1 km 99,832 – 100,100 Gleis 2 km 100,040 – 100,100	1:100	08.04.2024
9.2	0	Strecke 6135 Gleis 1 km 100,350 – 101,100 Gleis 2 km 100,500 – 101,100	1:100	08.04.2024
9.3	0	Strecke 6135 km 101,100 – 101,509	1:100	08.04.2024
9.4	0	Strecke 6135 km 101,540 – 102,150	1:100	08.04.2024
9.5	0	Strecke 6135 km 102,150 – 102,750	1:100	08.04.2024
9.6	0	Strecke 6135 km 102,809 – 103,090	1:100	08.04.2024
9.7	0	Strecke 6135 Gleis 1 km 103,175 – 103,303 Gleis 2 km 103,150 – 103,440	1:100	08.04.2024
9.8	0	Strecke 6135 Gleis 1 km 103,303 – 104,200 Gleis 2 km 103,440 – 104,200	1:100	08.04.2024
9.9	0	Strecke 6345 km 117,384 – 117,522	1:100	08.04.2024
9.10	0	Strecke 6345 km 117,522 – 117,697	1:100	08.04.2024
9.11	0	Strecke 6345 km 117,692 – 118,052	1:100	08.04.2024
9.12	0	Strecke 6345 km 117,111 – 117,384	1:100	08.04.2024
10		Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne		
10.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	31.03.2023
10.2	0	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	08.04.2024
10.3	a	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	29.11.2024
10.4	0	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	08.04.2024
10.5	0	Strecke 6135 km 102,140 – 103,091	1:1.000	08.04.2024
10.6	0	Strecke 6135 km 103,091 – 103,816	1:1.000	08.04.2024
10.7	0	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	08.04.2024
10.8	0	Strecke 6345 km 116,587 – 117,462	1:1.000	08.04.2024

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
10.9	0	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	08.04.2024	
10.10	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	08.04.2024	
11		Kabel- und Leitungslagepläne			
11.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	08.04.2024	*
11.2	0	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	08.04.2024	*
11.3	0	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	08.04.2024	*
11.4	0	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	08.04.2024	*
11.5	0	Strecke 6135 km 102,140 – 103,091	1:1.000	08.04.2024	*
11.6	0	Strecke 6135 km 103,091 – 103,816	1:1.000	08.04.2024	*
11.7	0	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	08.04.2024	*
11.8	0	Strecke 6345 km 116,587 – 117,462	1:1.000	08.04.2024	*
11.9	0	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	08.04.2024	*
11.10	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	08.04.2024	*
12		Spurplanskizzen Strecke 6153 km 99,555 – 104,200 Strecke 6345 km 117,111 – 118,052			*
12.1	0	Ausgangszustand	ohne	08.04.2024	*
12.2	0	Endzustand	ohne	08.04.2024	*
13		Trassierungslagepläne			
13.1	0	Strecke 6135 km 99,415 – 99,859	1:500	08.04.2024	*
13.2	0	Strecke 6135 km 99,859 – 100,409	1:500	08.04.2024	*
13.3	0	Strecke 6135 km 100,409 – 100,958	1:500	08.04.2024	*
13.4	0	Strecke 6135 km 100,958 – 101,508	1:500	08.04.2024	*
13.5	0	Strecke 6135 km 101,508 – 101,964	1:500	08.04.2024	*
13.6	0	Strecke 6135 km 101,964 – 102,512	1:500	08.04.2024	*
13.7	0	Strecke 6135 km 102,512 – 103,063	1:500	08.04.2024	*
13.8	0	Strecke 6135 km 103,063 – 103,612	1:500	08.04.2024	*
13.9	0	Strecke 6135 km 103,612 – 104,039	1:500	08.04.2024	*
13.10	0	Strecke 6135 km 104,039 – 104,378	1:500	08.04.2024	*
13.11	0	Strecke 6345 km 116,955 – 117,506	1:500	08.04.2024	*
13.12	0	Strecke 6345 km 117,506 – 118,150	1:500	08.04.2024	*
14		Landschaftspflegerischer Begleitplan			
14.1	b	Erläuterungsbericht (184 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	
14.2	b	Maßnahmenblätter (93 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	
14.3		Bestands- und Konfliktpläne			
14.3.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	08.04.2024	*
14.3.2	a	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.3	a	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.4	a	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.5	a	Strecke 6135 km 102,140 – 102,928	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.6	a	Strecke 6135 km 102,928 – 103,816	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.7	a	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	29.11.2024	*
14.3.8	0	Strecke 6345 km 116,742 – 117,462	1:1.000	08.04.2024	*
14.3.9	0	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	08.04.2024	*

Nr.	In- dex	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
14.3.10	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	08.04.2024	*
14.3.11	0	Übersichtsplan Strecken 6135 und 6345	1:7.453	08.04.2024	*
14.4		Maßnahmenpläne			
14.4.1	0	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	08.04.2024	
14.4.2	a	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	29.11.2024	
14.4.3	a	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	29.11.2024	
14.4.4	b	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	31.07.2025	
14.4.5	0	Strecke 6135 km 102,140 – 102,928	1:1.000	08.04.2024	
14.4.6	0	Strecke 6135 km 102,928 – 103,816	1:1.000	08.04.2024	
14.4.7	0	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	08.04.2024	
14.4.8	0	Strecke 6345 km 116,742 – 117,462	1:1.000	08.04.2024	
14.4.9	a	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	29.11.2024	
14.4.10	0	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	08.04.2024	
14.4.11	0	Übersichtsplan Strecken 6135 und 6345	1:5.298	08.04.2024	*
14.5	b	Antrag auf Waldumwandlung (6 Seiten)		28.05.2025	*
14.6	a	Übersichtskarte zur Waldumwandlung	1:1.000	29.11.2024	*
15	0	FFH-Verträglichkeitsvoruntersuchung (22 Seiten)		08.04.2024	*
16.1	b	Artenschutzfachbeitrag (128 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	*
16.2		Faunistische Untersuchungen			
16.2.1		Brutvögel, Reptilien, Amphibien 2020 (23 Seiten + Vorblätter)		05.2021	*
16.2.2		Fledermäuse 2021 (23 Seiten + Vorblätter)		09.06.2021	*
16.2.3		Xylobionte Käferarten 2022 (12 S.)		31.01.2022	*
16.2.4		Fledermäuse 2025 (25 Seiten)		19.06.2025	*
17		Untersuchungen zu Schall- und Erschütterungen			
17.1	0	Baubedingte Schallimmissionen (43 Seiten + Anlagen)		04.05.2023	*
17.2.1	0	Betriebsbedingte Schallimmissionen - Anlagen (14 S. + Anl.)		17.03.2023	*
17.2.2	0	Betriebsbed. Schallimmissionen - Bahnverkehr (64 S. + Anl.)		07.03.2024	*
		Betriebsbed. Schallimmissionen - Straßenverk. (19 S. + Anl.)		07.03.2024	*
17.3.1	0	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen Bahn (44 S.)		05.05.2023	*
17.3.2	0	Baubedingte Erschütterungsimmissionen (34 Seiten)		11.04.2023	*
18		Hydraulische Berechnungen			
18.1	0	Strecken		08.04.2024	*
18.1.1		Strecke 6135, Rohrleitungen und Gräben (4 Seiten)			*
18.1.2		Strecke 6135, Regenrückhalteraum (2 Seiten)			*
18.1.3		Strecke 6345, Rohrleitungen und Gräben (5 Seiten)			*
18.1.4		Strecke 6345, Regenrückhalteraum (2 Seiten)			*
18.2	a	Verkehrsstation		29.11.2024	*
18.2.1	a	Bahnsteige 1 und 2 (4 Seiten)			*
18.2.2	a	Bahnsteige 3 und 4 (4 Seiten)			*
18.3	a	Ingenieurbauwerke		29.11.2024	*
18.3.1		Durchlass km 99,820 Strecke 6135 (2+1 Seiten)			*
18.3.2		Durchlass km 100,221 Strecke 6135 (2+1 Seiten)			*
18.3.3		Durchlass km 101,685 Strecke 6135 (2+1 Seiten)			*

Nr.	Index	Anlagen- bzw. Planbezeichnung	Maßstab	Datum	
18.3.4		Durchlass km 101,900 Strecke 6135 (2+1 Seiten)			*
18.3.5	a	Wasserrechtliche Sachverhalte Ingenieurbauwerke (18 S.+ Vorblätter)			*
18.3.6		Bauzeitliche Grundwasserabsenkung EÜ Cottbuser Straße km 101,521 sowie Durchlässe km 101,685 und 101,900 (25 S.+ Anlagen)			*
18.4	0	Straßenüberführung Landesstraße 701 (5 Seiten + Anlagen)		08.04.2024	*
18.5	b	Plumpmühlgraben (11 Seiten)		31.07.2025	*
18.6		Entwässerungslagepläne			
18.6.1	a	Strecke 6135 km 99,066 – 99,959	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.2	a	Strecke 6135 km 99,959 – 100,658	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.3	a	Strecke 6135 km 100,658 – 101,546	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.4	a	Strecke 6135 km 101,546 – 102,140	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.5	a	Strecke 6135 km 102,140 – 103,091	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.6	a	Strecke 6135 km 103,091 – 103,816	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.7	a	Strecke 6135 km 103,816 – 104,511	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.8	a	Strecke 6345 km 116,742 – 117,462	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.9	a	Strecke 6345 km 117,462 – 117,869	1:1.000	29.11.2024	*
18.6.10	a	Strecke 6345 km 117,869 – 118,723	1:1.000	29.11.2024	*
18.7	b	Übersicht wasserrechtlicher Erlaubnisse (9 S. + Deckblatt)		31.07.2025	*
18.8	b	Nachweise nach DWA (67 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	*
18.9	b	Straßenentwässerung EÜ Cottbuser Str. (13 S. + Deckblatt)		31.07.2025	*
18.10	b	Nachweise nach DWA-M 102-3 (9 Seiten + Deckblatt)		31.07.2025	*
19	0	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (79 Seiten)		08.04.2024	*
20	0	Geotechnischer Abschlussbericht (107 Seiten + Deckblatt)		08.04.2024	*
21		Übersichtsplan Brand- und Katastrophenschutz			
21.1	0	Strecke 6135 km 99,200 – 102,540	1:5.000	08.04.2024	*
21.2	0	Strecke 6135 km 102,540 – 105,130	1:5.000	08.04.2024	*
22	0	Logistikkonzept (24 Seiten + Deckblatt + Anlagen)		08.04.2024	*
23	0	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (61 S.+ Deckbl.)		08.04.2024	*
24	0	Gutachten zu elektromagnetischen Feldern (58 Seiten)		08.04.2024	*

Einige Unterlagen wurden während des Anhörungsverfahrens geändert. Ob eine Unterlage geändert wurde, ist anhand des jeweiligen Index (0, a, b) erkennbar. Geänderte Inhalte sind farblich hervorgehoben (blau, grün) und in Vorblättern zu den Unterlagen kurz beschrieben.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse

A.3.1.1 Niederschlagsentwässerung

a) Bahnanlagen

Der DB InfraGO AG wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Untergrund sowie die Vorflutgräben, den Plumpmühlgräben und den Molkereigräben, welche in die Kleine Elster einleiten, erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung anfallenden Niederschlagswassers aus den Gleisbereichen der Strecke 6135, km 99,522 – km 104,200, der Strecke 6345, km 116,607 – km 118,052, sowie von den Bahnsteigen 1 bis 4 im Bahnhof Doberlug-Kirchhain.

Zu diesem Zweck ist die DB InfraGO AG befugt, Niederschlagswasser aus den Entwässerungsgebieten wie in den Lageplänen 18-6-01-a_EW_Lageplan bis 18-6-10-a_EW_Lageplan aus 11/2024, Maßstab 1:1.000, dargestellt wie folgt einzuleiten:

Ifd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirksa- men Fläche <i>A_u</i> [m²]	Ein- leit- men- ge [l/s]	Flur	Flur- stück	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleit- stelle nach UTM 33N/ETRS89	
								Rechts- wert	Hochwert
Muldenversickerung									
1	Teilabschnitt 1.3, Strecke 6135, km 100,762 – 101,024 (<i>A_E</i> = 1.658 m²)	995	0,7	11	8/3	Dober- lug- Kirch- hain	Grund- wasser	401269.1	5721830.9
2	Teilabschnitt 2.4, Strecke 6135, km 100,782 – 101,030 (<i>A_E</i> = 1.500 m²)	900	0,7	11	1	Dober- lug- Kirch- hain	Grund- wasser	401277.7	5721789.5
3	Teilabschnitt 3.1, Strecke 6135, km 102,030 – 102,100 (<i>A_E</i> = 952 m²)	520	1,7	13	1343	Dober- lug- Kirch- hain	Grund- wasser	400743.4	5720651.4
4	Teilabschnitt 3.2.2, Strecke 6190, km 0,821 – 0,965 (<i>A_E</i> = 2.355 m²)	1.326	17,1	13	1343	Dober- lug- Kirch- hain	Grund- wasser	400716.1	5720546.0

lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche A_U [m ²]	Einleit-men-ge [l/s]	Flur	Flur-stück	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleit-stelle nach UTM 33N/ETRS89	
								Rechts-wert	Hochwert
5	Teilabschnitt 3.3, Strecke 6135, km 102,705 – 102,774 ($A_E = 890 \text{ m}^2$)	484	17,1	13	1343	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400621.5	5719987.9
6	Teilabschnitt 4.2.2, Strecke 6135, km 102,095 – 102,233 ($A_E = 1.569 \text{ m}^2$)	859	17,1	13	1343	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400756.1	5720554.3
7	Teilabschnitt 4.3, Strecke 6135, km 102,705 – 102,773 ($A_E = 866 \text{ m}^2$)	473	17,1	13	1343	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400644.9	5719983.6
Flächenversickerung									
8	Teilabschnitt 1.4, Strecke 6135, km 101,024 – 101,282 ($A_E = 1.553 \text{ m}^2$)	932	22	11	8/3	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	401090.6	5721493.0
9	Teilabschnitt 1.6, Strecke 6135, km 101,555 – 101,980 ($A_E = 2.800 \text{ m}^2$)	1.680	41	11	8/3	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400824.8	5720939.0
10	Teilabschnitt 2.6, Strecke 6135, km 101,544 – 101,982 ($A_E = 2.656 \text{ m}^2$)	1.594	39	11	8/3	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400838.7	5720933.9
11	Teilabschnitt 4.1, Strecke 6135, km 102,030 – 102,095 ($A_E = 986 \text{ m}^2$)	493	12	13	1343	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400769.2	5720648.4
12	Teilabschnitt 5.2 – 11a, Strecke 6135, km 103,090 – 103,858 ($A_E = 4.549 \text{ m}^2$)	2.729	66	13	748/4	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400498.8	719269.8
13	Teilabschnitt 5.2 – 11b, Strecke 6135, km 103,090 – 103,858 ($A_E = 3.612 \text{ m}^2$)	2.167	52	13	748/4	Dober-lug-Kirch-hain	Grund-wasser	400529.6	5719368.7
Direkteinleitungen									
14	Teilabschnitt 1.1, Strecke 6135, km 99,979 – 100,221 ($A_E = 2.011 \text{ m}^2$)	1.155	28	11	8/3	Dober-lug-Kirch-hain	Vorflut-graben, Kleine Elster	401487.4	5722331.3

lfd. Nr.	aus	von der ab- fluss- wirksa- men Fläche $A_U [m^2]$	Ein- leit- men- ge [l/s]	Flur	Flur- stück	Gemar- kung	in	Koordinaten Einleit- stelle nach UTM 33N/ETRS89	
								Rechts- wert	Hochwert
15	Teilabschnitt 1.2, Strecke 6135, km 100,221 – 100,750 ($A_E = 4.540 m^2$)	2.597	63	11	243	Dober- lug- Kirch- hain	Vorflut- graben, Kleine Elster	401480.7	5722313.6
16	Teilabschnitt 1.5, Strecke 6135, km 101,282 – 101,520 ($A_E = 3.052 m^2$)	1.674	40	11	145	Dober- lug- Kirch- hain	Vorflut- graben, Kleine Elster	401015.6	5721356.1
17	Teilabschn. 2.1/2.2/2.3, Strecke 6135, km 100,110 – 100,782 ($A_E = 5.820 m^2$)	3.339	80	11	145	Dober- lug- Kirch- hain	Vorflut- graben, Kleine Elster	401503.9	5722326.6
18	Teilabschnitt 2.5, Strecke 6135, km 101,030 – 101,501 ($A_E = 6.625 m^2$)	3.594	86	11	8/3	Dober- lug- Kirch- hain	Vorflut- graben, Kleine Elster	401051.0	5721368.4
19	Teilabschnitt 3.2.1, Strecke 6135, km 102,100 – 102,705 Teilabschnitt 4.2.1, Strecke 6135, km 101,925 – 102,705 ($A_E = 13.703 m^2$)	8.222	100	11	59/5	Dober- lug- Kirch- hain	Plump- mühl- graben, Kleine Elster	400810.4	5720779.4
20	EW 1, Strecke 6345, km 116,950 – 117,384, Teilabschn. 2.1/2.2/3.1, Strecke 6345, km 117,384 – 117,697, Teilabschnitt 4.1, Strecke 6345, km 117,690 – 117,930, Teilabschnitt 4.2, Strecke 6345, km 117,690 – 117,928, Teilabschnitt 5.1, Strecke 6345, km 117,930 – 117,979, Teilabschnitt 5.2, Strecke 6345, km 117,928 – 118,052, Bahnsteig 1, km 102,825 – 103,090, Bahnsteig 2, km 102,825 – 103,090,	11.368	122	15	118/3	Dober- lug- Kirch- hain	Molke- reigra- ben, Kleine Elster	399981.9	5719601.4

lfd. Nr.	aus	von der abfluss-wirksamen Fläche $A_U [m^2]$	Einleit-menge [l/s]	Flur	Flur-stück	Gemar-kung	in	Koordinaten Einleit-stelle nach UTM 33N/ETRS89	
								Rechts-wert	Hochwert
	Bahnsteig 3, km 117,522 – 117,697, Bahnsteig 4, km 117,522 – 117,697, Teilabschnitt 3.4, Strecke 6135, km 102,820 – 102,892 ($A_E = 18.012 m^2$)								

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

b) Straßenanlagen

Gemäß § 8 WHG wird dem Landesbetrieb Straßenwesen die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Niederschlagswasser von der geänderten Straßenüberführung L701 über die Strecke 6135 (Bahn-km 99,781), soweit dies nicht flächig über die Bankette bzw. Dammböschungen versickert, über Versickergräben und -mulden am Fuß des Straßendammes in das Grundwasser entsprechend nachfolgender Auflistung erteilt (vgl. Unterlage 18.4):

Nr.	von Bau-km	bis Bau-km	Entwässerungs-abschnitt	in (Einleitmenge für 15-minütigen Bemessungs-regen)	Ver-sicker-rate
1	0+017	0+194	Damm Ost links – Abschnitt 1	Graben links (12,7 l/s)	0,8 l/s
2	0+194	0+290	Damm Ost links – Abschnitt 2	Graben links (10,1 l/s)	0,3 l/s
3	0+290	0+334	Bauwerk, Widerlager Ost		
4	0+334	0+352	Bauwerk, Widerlager West	Graben links (21,1 l/s)	0,7 l/s
5	0+352	0+640	Damm West links – Abschnitt 1		
6	0+640	0+737	Damm West links – Abschnitt 2	Mulde links	0,7 l/s

Für Regenereignisse, in denen die v.g. Versickerkapazitäten nicht ausreichen, werden östlich und westlich der Bahn jeweils ein Überlauf von den v.g. Gräben in das angrenzende Grabensystem des Gewässerverbandes Kleine Elster – Pulsnitz errichtet.

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

A.3.1.2 Bauzeitliche Wasserhaltung

Gemäß § 8 WHG wird die wasserrechtliche Erlaubnis für

- die Grundwasserentnahme während der Bauzeit nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG,

- die Wasserentnahme aus oberirdischen Gewässern nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG,
- das bauzeitliche Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG

auf den unten tabellarisch aufgeführten Standorten entlang der Strecken 6135 und 6345 erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der bauzeitlichen Trockenhaltung der Baugruben von Grundwasser und Niederschlagswasser während des Ersatzneubaus der EÜ Cottbuser Straße, EÜ Finsterwalder Straße, EÜ Südstraße, SÜ L701, EÜ L60, Durchlässe km 99,820, km 100,221, km 101,685, km 101,900 und des Krbw Doberlug-Kirchhain.

Die erlaubte Gewässerbenutzung gilt für die Entnahme und Einleitung von nachfolgend festgelegten Wassermengen aus den einzelnen Baugruben:

Ifd. Nr.	Bauabschnitt	Baugrube	V_{max} [l/s]	Dauer Tage [d]	Wassermenge [m³]
1	EÜ Cottbuser Straße	Grundwasser- entnahme Baugrube	0,4	70	2.709
2	EÜ Cottbuser Straße	Niederschlagswasser Baugrube	39,5*	70	
3	Durchlass km 101,685 (DL 205)	Grundwasser- entnahme Baugrube	0,14	15	176
4	Durchlass km 101,900 (DL 206)	Grundwasser- entnahme Baugrube	21,1	15	27.360
5	EÜ Finsterwalder Straße	Niederschlagswasser Baugrube	34,8*	173	
6	EÜ Südstraße	Niederschlagswasser Baugrube	27,2*		
7	SÜ L701	Niederschlagswasser Baugrube	10,5*	144	
8	Krbw Doberlug- Kirchhain und EÜ L60	Niederschlagswasser Baugrube	34,2*	182	
9	Durchlass km 99,820 (DL 200)	Umpumpen Graben		21	605,5
10	Durchlass km 100,221 (DL 201)	Umpumpen Graben		21	604

* Bezogen auf ein den Bemessungsregen $r_{15;0,5}$

Koordinaten der Entnahmestellen nach UTM 33N/ETRS89:

gehört zu lfd. Nr.	Entnahmestelle	
	Rechtswert	Hochwert
1, 2	400917	5721160
3	400886	5721018
4	400808	5720786
5	400790	5720708
6	400624	5719924
7	401639	5722753
8	400585	5719793
9	401596	5722716
10	401502	5722327

Das Grund- und Niederschlagswasser der Baugrube EÜ Cottbuser Straße wird in die Straßenentwässerung eingeleitet. Das Niederschlagswasser der Baugrube EÜ Finsterwalder Straße wird in die Bahndammmentwässerung eingeleitet. Das Niederschlagswasser der Baugrube EÜ Südstraße wird in die Straßenkanalisation eingeleitet. Das Niederschlagswasser der Baugrube SÜ L701 wird in die Tiefenentwässerung eingeleitet. Das Niederschlagswasser der Baugrube Krbw Doberlug-Kirchhain und EÜ L60 wird gedrosselt in die Bahnsteigentwässerung eingeleitet. Die Baugrubenwässer der Durchlässe km 101,685 und 101,900 werden in die querenden Gräben eingeleitet. Aus den Grabensystemen der Durchlässe km 99,820 (DL 200) und km 100,221 (DL 201) werden Wässer entnommen und in diese wieder eingeleitet.

Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N/ETRS89:

gehört zu lfd. Nr.	Einleitstelle	
	Rechtswert	Hochwert
1, 2	400906	5721151
3	400832	5721006
4	400761	5720798
5	400788	5720696
6	400627	5719921
7	401568	5722710
8	400597	5719835
9	401583	5722719
10	401488	5722331

Die Erlaubnis ist widerruflich (§ 18 Abs. 1 WHG) und bis zur Beendigung der Baumaßnahme befristet.

A.3.1.3 Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Der DB InfraGO AG wird die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser wie folgt erteilt:

- Fundamente SÜ L701: 28,4 m³ Stahlbeton und 14,2 m³ Beton als Gründungspolster bis zu einer max. Ordinate von NHN + 95,60 m,
- 12 Stahlbetonbohrpfählen (D = 1200 mm) SÜ L701: 326 m³ Beton bis zu einer max. Ordinate von NHN +71,8 m,
- 45 m lange Stahlpundwand SÜ L701: 293 m² Stahl bis zu einer max. Ordinate von NHN + 89,2 m,
- Fundamente EÜ Cottbuser Straße: 38,2 m³ Stahlbeton und 10,6 m³ Beton als Gründungspolster bis zu einer max. Ordinate von NHN + 94,85,
- 70 Rüttelstopfsäulen (D = 800 mm) unter der EÜ Cottbuser Straße: 376,5 m³ Kies bis zu einer max. Ordinate von NHN +84,05 m,
- 65,6 m lange Stahlpundwand EÜ Cottbuser Straße: 656,1 m² Stahl bis zu einer max. Ordinate von NHN + 89,49 m,
- 23,8 m lange Stahlpundwand am Krbw Doberlug-Kirchhain und EÜ L60: 13 m² Stahl bis zu einer max. Ordinate von NHN + 93,47 m,
- zwei Fledermausüberflughilfen von km 101,867 bis km 101,936: 52 m² Stahlrohre bis zu einer max. Ordinate von NHN + 95,0 m,
- zwei Fledermausüberflughilfen von km 103,823 bis km 103,890: 237 m² Stahlrohre bis zu einer max. Ordinate von NHN + 90,0 m,
- Durchlass km 101,685: 13 m² Stahlpundwand,
- Durchlass km 101,900: 13 m² Stahlpundwand.

Koordinaten der dauerhaft im Grundwasser verbleibenden Stoffe (Mittelpunkte) nach UTM 33N/ETRS89:

<i>lfd. Nr.</i>	<i>Bezeichnung</i>	<i>Einleitstelle</i>	
		<i>Rechtswert</i>	<i>Hochwert</i>
1	SÜ L701 km 99,781	401601	5722760
2	EÜ Cottbuser Straße km 101,321	400925	5721156
3	Durchlass km 101,685 (DL 205)	400847	5721037
4	Durchlass km 101,900 (DL 206)	400809	5720790
5	Fledermausüberflughilfe km 101,867 – 101,936	400809	5720790
6	Krbw Doberlug-Kirchhain / EÜ L60 km 102,920 / 102,929	400602	5719816
7	Fledermausüberflughilfe km 103,823 – 103,890	400494	5718885

Die Erlaubnis ist widerruflich und wird unbefristet erteilt.

A.3.2 Waldumwandlung

Durch die Baumaßnahme werden baubedingt Waldflächen in Anspruch genommen. Genehmigt nach § 8 Abs. 1 und 2 LWaldG wird hiermit die zeitweilige Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart auf insgesamt 646 m².

Gemarkung Doberlug-Kirchhain, Flur 11,

Flurstück	Wald-funktion	Kompensations-verhältnis	Zeitweilige Waldumwandlungsfläche in m ²
113	keine	1:1	18
114	keine	1:1	46
115	keine	1:1	399
106/3	keine	1:1	25
99/1	keine	1:1	111
54	7710	1:2	7
55/7	7710	1:2	7
593	7710	1:2	33
Summe			646 m²

Nach Beendigung der vorübergehenden nichtforstlichen Nutzung sind die betroffenen Flächen wieder ordnungsgemäß aufzuforsten (LBP-Maßnahmen 019_A und 020_A).

Nach der Verordnung über die Walderhaltungsabgabe ist für den zeitweiligen Verlust von Waldfunktionen eine Walderhaltungsabgabe in Höhe von **1.624,48 Euro** zu leisten. Dieser Betrag ist bis spätestens eine Woche **vor Beginn der Waldumwandlung** auf das Konto des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg (MLUK)-Forst, Jagd, zu überweisen.

A.3.3 Naturschutzrechtliche Ausnahmen

A.3.3.1 Ausnahme vom Artenschutz nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Hinsichtlich der Beseitigung des Fledermausquartiers „Plumpmühlgraben“ wird eine Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG aufgrund überwiegenden öffentlichen Interesses erteilt.

Um negative Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der betroffenen Population des Braunen Langohrs zu vermeiden, ist das bestehende Winterquartier „Eiskeller“

an der EÜ Südstraße nach Abschluss der Baumaßnahme aufzuwerten (Maßnahme 033_FCS).

A.3.3.2 Ausnahme bzw. Befreiung vom Biotopschutz nach § 30 Abs. 3 BNatSchG

Für die bauzeitliche Beanspruchung folgender nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG gesetzlich geschützter Biotope:

- naturnahe, beschattete Bäche und kleine Flüsse an der Strecke 6135 bei Bahn-km 99,8 sowie zwischen 100,2 und 100,6 bahnlinks (BB - 01112; BKompV - 23.02) mit einer Fläche von 188 m²,
- Strauchweidengebüsche an der Strecke 6135 bei Bahn-km 99,8 bahnlinks (BB – 071011; BKompV – 41.01.01) mit einer Fläche von 939 m²,
- Intakter Sumpfwald – Mittlere Ausprägung an der Strecke 6135 bei Bahn-km 101,85 bahnlinks (BB - 08291; BKompV - 43.03.01M) mit einer Fläche von 47 m²,
- Buchen(misch)wälder frischer, basenarmer Standorte – Mittlere Ausprägung an der Strecke 6135 bei Bahn-km 101,7 bahnrechts (BB - 08292; BKompV – 43.07.04M) mit einer Fläche von 460 m²

wird eine Ausnahme von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtungsverbot gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen.

Die Beeinträchtigungen sind auszugleichen mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen 019_A – Aufforstung Buchen(misch)wälder, 020_A – Aufforstung Sumpfwälder, 025_V – Wiederherstellung Uferbereiche und 022_A – Gebüschpflanzungen.

Hinsichtlich eines Kompensationsdefizits von 25% aufgrund der langen Wiederherstellungszeit des Biotops 43.07.04M wird eine Befreiung nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG von § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG erteilt.

A.3.4 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 in Verbindung mit § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen, Vorbehalte, Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten zum Beginn bzw. Abschluss der Bauarbeiten

Rechtzeitig vor Beginn und unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten sind

- das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin, Sachbereich 1,
 - der Landkreis Elbe-Elster und
 - die Stadt Doberlug-Kirchhain
- schriftlich zu benachrichtigen.

A.4.2 Verkehrliche Belange

A.4.2.1 Eisenbahn

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für die Anbindung der geänderten Bahnsteigzugänge an den Bahnhofsvorplatz sowie die Modalitäten der bauzeitlichen Bereitstellung einer Tourist-Information und von Toiletten einvernehmlich mit der Stadt Doberlug-Kirchhain abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- b) Streckensperrungen sind auf ein unbedingt erforderliches Maß zu reduzieren.
- c) Während des Zeitraums von Streckensperrungen sind für den Personenverkehr entsprechende Leistungen im Schienenersatzverkehr anzubieten und die Nutzer rechtzeitig darüber zu informieren.
- d) Die Erbringung von Leistungen im Schienenersatzverkehr ist gemäß § 2 Abs. 5 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beim Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 23, anzuzeigen.

A.4.2.2 Straße

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Vorhaben mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und den Städten Doberlug-Kirchhain sowie Sonnewalde, soweit deren jeweilige Belange als Straßenbaulastträger berührt werden, vor Baubeginn einvernehmlich abzustimmen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen hergestellt werden kann, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor.
- b) Mit diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt ausdrücklich keine Festsetzung der horizontalen Aufteilung des Straßenraumes unter der EÜ Cottbuser Straße. Entspre-

- chend lit. a) hat der Vorhabensträger bezüglich der geplanten Gehweg- und Fahrbahnbreite die ausdrückliche Zustimmung, erforderlichenfalls Genehmigung der Stadt Doberlug-Kirchhain einzuholen.
- c) Soweit das Vorhaben verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) erforderlich macht, sind diese rechtzeitig bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.
- d) Behinderungen/Einschränkungen des übrigen ÖPNV während der Baumaßnahmen sind zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken. Alle Maßnahmen, die den übrigen ÖPNV betreffen, sind rechtzeitig mit dem zuständigen Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV abzustimmen. Evtl. zeitweilige Änderungen des ÖPNV-Angebotes sind den Nutzern rechtzeitig bekanntzugeben.
- e) Unter Beachtung der Nebenbestimmung unter a) hat der Vorhabensträger die geplante Umleitungsstrecke Münchhausener Straße und Hennersdorfer Weg zwischen Hennersdorf und Münchhausen vor Umleitungsbeginn mit geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnelementen (z.B. Fahrbahnschwellen / Schrammborden) auszurüsten.
- f) Unter Beachtung der Nebenbestimmung unter a) hat der Vorhabensträger an der geplanten Umleitungsstrecke Kirchhainer Weg zwischen Hennersdorf und SÜ L701 bei Bedarf Vegetationsrückschnittarbeiten durchzuführen, um eine Befahrbarkeit durch die in Anlage 1 des Schreibens der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde vom 16.07.2025 aufgelisteten landwirtschaftlichen Maschinen zu ermöglichen.
- g) Der Vorhabensträger hat die Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt über sie betreffende vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs zu informieren.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Bau

- a) Während der Bauzeit hat der Vorhabensträger zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen –“ (AVV Baulärm), das Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg (LImSchG) sowie das Gesetz über die Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz, FTG) jeweils in der aktuellen Fassung beachtet werden.
- b) Vor Durchführung von Bauarbeiten in den besonders geschützten Zeiten von 22 bis 6 Uhr (§ 10 Abs. 3 LImSchG) sowie von 0 bis 24 Uhr an Sonn- und Feiertagen (§§ 1 und 3 FTG) sind rechtzeitig Ausnahmegenehmigungen nach § 21 Abs. 1 LImSchG

bzw. § 8 FTG bei der zuständigen Immissionsschutzbehörde bzw. Ordnungsbehörde zu beantragen.

- c) Lärmintensive Tätigkeiten sind nach Möglichkeit auf Tageszeiten mit geringen Empfindlichkeiten (außerhalb von Mittags- und Randzeiten) zu beschränken und zeitlich zusammenzulegen, um die Gesamtdauer der Belästigungen zu reduzieren.
- d) Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm bzw. -erschütterungen sind zu unterlassen, insbesondere sind
 - bei Abbrucharbeiten an Stelle schlagender Verfahren (Meißel, Hammer, ...) lärm- bzw. erschütterungsärmere Technologien wie z.B. Schneiden, Spalten oder hydraulisches Scheren anzuwenden,
 - bei Gründungsarbeiten an Stelle von Schlagrammung lärm- bzw. erschütterungsärmere Verfahren wie z.B. Vibrationsrammung, Pressen und/oder Bohren anzuwenden,
 - bei Verdichtungsarbeiten möglichst kleine Geräte über kurze Einwirkdauern einzusetzen,
 - bei kleinräumigen Arbeiten, z.B. mit Pressluftschlämmern, nach Erfordernis mobile Abschirmungen, z.B. transportable Lärmschutzwände, zu errichten und/oder
 - feste Absperrungen bzw. mobile Funkwarnsysteme an Stelle automatischer Warnsysteme (ATWS) einzusetzen,soweit dies technisch bzw. betrieblich möglich sowie wirtschaftlich vertretbar ist.
- e) Es sind dem Stand der Technik entsprechende geräuscharme Baumaschinen zu verwenden. Die Bestimmungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV sowie Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II und Richtlinie 2005/88/EG sind zu beachten.
- f) Soweit Vibrationsrammen eingesetzt werden, müssen diese eine Einsatzfrequenz von $f \geq 35$ Hz und ein veränderliches statisches Moment aufweisen.
- g) Der Vorhabensträger hat die immissionsrelevanten Bauablaufdaten, insbesondere Beginn, Dauer und Ende lärm- bzw. erschütterungsintensiver Arbeiten, den Betroffenen, insbesondere auch dem Seniorenzentrum „Albert Schweitzer“, dem Evangelischen Gymnasium Doberlug-Kirchhain und der Berg-Grundschule Doberlug-Kirchhain, zum jeweils frühestmöglichen Zeitpunkt, mindestens vier Wochen vor Beginn bekannt zu geben. Absehbare Abweichungen von dem bekannt gegebenen Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen.
- h) Der Vorhabensträger hat für die Zeit der Bauausführung einen Baulärm- und -erschütterungsverantwortlichen einzusetzen, der die baubedingten Immissionen sowie die

Umsetzung des Schutzkonzeptes zu überwachen und Verstößen vorzubeugen hat.

Weiterhin hat der Verantwortliche den von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung zu stehen. Die Kontaktdaten des Verantwortlichen sind dem Landesamt für Umwelt, der Planfeststellungsbehörde und den Betroffenen rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

- i) Soweit an Gebäuden, für die gemäß A.4.3.2 Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, Überschreitungen der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm zu erwarten sind, hat der Vorhabensträger mit Zustimmung der betroffenen Eigentümer die betriebslärmbedingt erforderlichen Schutzmaßnahmen bereits vor Durchführung der lärmintensiven Bauarbeiten zu treffen.
- j) Der Vorhabensträger ist verpflichtet, zur Ermittlung der in der Nachbarschaft zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten detaillierte Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen – einschließlich ATWS, sofern unter Berücksichtigung des Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach § 22 Abs. 1 BImSchG und nach Maßgabe der Nebenbestimmung A.4.3.1 d) unvermeidlich – zu erstellen. Im Ergebnis dieser Prognosen sind für einzelne Immissionsorte (Gebäudefassaden bzw. -etagen) diejenigen Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwert nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm überschreitet. Dabei ist der jeweils zu erwartende Beurteilungspegel anzugeben. Das bauzeitliche Lärmschutzkonzept ist anhand der Ergebnisse der Quartalsprognosen wiederkehrend zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Die Ergebnisse der ersten Quartalsprognose und Überprüfung des Lärmschutzkonzeptes sind dem Landesamt für Umwelt und der Planfeststellungsbehörde mindestens vier Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Die nachfolgenden Prognose- bzw. Prüf-ergebnisse sind jeweils auf Verlangen vorzulegen.

- k) Den im Ergebnis der detaillierten Baulärmprognose nach lit. j) durch einen Beurteilungspegel tags von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume betroffenen Eigentümern steht für die entsprechenden Tage gegen den Vorhabensträger ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum zu.
- l) Den im Ergebnis der detaillierten Baulärmprognose nach lit. j) durch Richtwertüberschreitungen betroffenen Eigentümern steht gegen den Vorhabensträger ein Entschädigungsanspruch zu, soweit tagsüber Beurteilungspegel
 - von mehr als 67 dB(A) und weniger als 70 dB(A) für Wohnräume,

- von mehr als 67 dB(A) für Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- von mehr als 72 dB(A) für Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
- oberhalb der nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm jeweils heranzuziehenden Immissionsrichtwerte für Außenwohnbereiche in den Monaten April bis September ermittelt wurden.

Der Entschädigungsanspruch entfällt für Tage, an denen gemäß lit. k) Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe sind zu berücksichtigen

- die Höhe der jeweiligen Überschreitung der vorstehend genannten entschädigungsrelevanten Mindestwerte durch den energieäquivalenten Mittelwert der nach lit. j) ermittelten Beurteilungspegel, soweit diese oberhalb der entschädigungsrelevanten Mindestwerte liegen, und
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind.

Die Höhe der Entschädigung ist mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Soweit der Anspruchsberechtigte und der Vorhabensträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

- m) Der Vorhabensträger hat durch geeignete Vorkehrungen (z.B. Befeuchten des Baufeldes in trockenen Monaten, Abplanen oder Abschirmen von staubentwickelnden Materialien) sicherzustellen, dass von den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen, insbesondere denjenigen ohne gebundene Deckschicht, keine unzumutbaren Staubimmissionen auf die Nachbarschaft einwirken.
- n) Im Falle der Errichtung von Beleuchtungseinrichtungen auf der Baustelle ist die Leitlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen (Licht-Leitlinie) zu beachten.
- o) Die Einhaltung der für die Baustelle geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der in diesem Beschluss enthaltenen Auflagen hat der Vorhabensträger durch regelmäßige Baustellenkontrollen sicherzustellen. Die Durchführung und Ergebnisse der Kontrollen sind zu dokumentieren und der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

A.4.3.2 Betriebslärm

- a) Für die Eigentümer der nachfolgend genannten Gebäude besteht dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen, soweit diese nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung

(24. BImSchV) an aufgelisteten Fassaden bzw. Geschossen von – zum Zeitpunkt der Offenlage des Planes vorhandenen oder bauaufsichtlich genehmigten – baulichen Anlagen erforderlich sind.

(Die Nummerierung und Bezeichnung der Immissionsorte entspricht der Unterlage 17.2.2.)

ID	Adresse / Gebäudebezeichnung	Fassadennr. und -richtung	Geschoss(e)
037	Am Plumphag 1	1 West 2 Süd 4 Nord	EG,1.OG 1.OG EG,1.OG
063	Bahnhof	5,6,7 Nord	1.OG,2.OG,3.OG
107	Bahnhofstraße 20a	3,4 Ost	EG
108	Bahnhofstraße 20b	1,2 Ost	EG
109	Bahnhofstraße 20c	1,2 Süd 3,4,5 Ost	EG EG
110	Bahnhofstraße 21	2,3 Ost 4 Nord	EG EG
111	Bahnhofstraße 21a	2,3 Ost	EG
112	Bahnhofstraße 21b	2,3 Ost	EG
144	Bahnhofstraße 35	3,4 Südost 5,6 Nordost	EG EG
145	Bahnhofstraße 35a	3,4 Ost	EG,1.OG,2.OG
146	Bahnhofstraße 35a (1)	1 Ost	EG,1.OG
152	Cottbuser Straße 4	10 Ost	1.OG
155	Cottbuser Straße 6	2 Süd 3,4 Ost	EG,1.OG EG,1.OG
156	Cottbuser Straße 7	1 West 2 West 3 West 9,10 Nord	EG,1.OG 1.OG EG,1.OG,2.OG EG,1.OG
177	Dammweg 16	2 Süd 3 Ost	EG EG
178	Dammweg 17	1 Süd 2 Ost	EG EG
179	Dammweg 18	1,2 Süd 3,6 Ost	EG EG
180	Frankenaer Weg 1	7 Südost 9 Südost	1.OG EG,1.OG
181	Frankenaer Weg 2	3 Südost 6 Nordost	1.OG 1.OG

ID	Adresse / Gebäudebezeichnung	Fassadennr. und -richtung	Geschoss(e)
182	Frankenaer Weg 3	3 Südwest 4 Südost	EG,1.OG EG
183	Frankenaer Weg 4	2 Nordost 4,6,7 Nordost 1 Südost 5 Südost	EG,1.OG EG EG 1.OG
184	Finsterwalder Straße 1	12 Südost	EG
188	Finsterwalder Straße 6	1,2 Süd	1.OG
194	Finsterwalder Straße 85	1,13 West 12,15 West	1.OG EG,1.OG
195	Finsterwalder Straße 87	6,8,10,11 West 7,9 Nord	EG,1.OG EG,1.OG
197	Finsterwalder Straße 91	1,2 Nord 3 West 4,5 Süd	EG,1.OG EG,1.OG EG,1.OG
224	Johann-Sebastian-Bach-Straße 9	5 Nordost 12 Südwest	EG,1.OG EG,1.OG
225	Johann-Sebastian-Bach-Straße 10	1,9,14 Südost 11,12 Südost 2 Nordost 10 Nordost 8 Südwest 13 Südwest	EG EG,1.OG EG EG,1.OG EG,1.OG EG
226	Johann-Sebastian-Bach-Straße 11	2 Südwest 3 Südwest 4,5,7 Südost 8 Südost 6 Nordost 9 Nordost	EG,1.OG EG EG EG,1.OG EG,1.OG 1.OG
227	Johann-Sebastian-Bach-Straße 12	4 Nordost 12 Südwest	1.OG EG,1.OG
336	Luckauer Straße 38	2,3,4 Nordwest	1.OG
340	Luckauer Straße 38d	2 Ost 5 Ost 4 Ost 1 Süd 3 Süd 6 Nord 8 Nord	EG,1.OG EG EG,1.OG EG,1.OG EG,1.OG EG,1.OG 1.OG
353	Schäferberg 1	2 Süd 3,4,5 Ost 6 Nord	EG,1.OG EG,1.OG 1.OG
354	Schäferberg 2	5,6 Ost	2.OG

ID	Adresse / Gebäudebezeichnung	Fassadennr. und -richtung	Geschoss(e)
355	Schäferberg 2a	4 Ost	1.OG
400	Südstraße 81 (1)	4 Nordwest 5 West 6 Südwest	1.OG,2.OG,3.OG EG,1.OG,2.OG, 3.OG,4.OG EG,1.OG,2.OG, 3.OG
401	Südstraße 81 (2)	7,8,9,10,11 West	EG
403	Tiergartenstraße 5	4 Nord	EG
404	Tiergartenstraße 5 (1)	9,10,12,13,14, 16,17 Nord 11 Ost	EG,1.OG,2.OG EG,1.OG,2.OG
417	Wiesenstraße 9	5,6 Südost 7 Nordost	EG EG

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen richten sich nach den Untersuchungen der betriebsbedingten Schallimmissionen aus dem Schienen- und Straßenverkehr (Unterlage 17.2.2). Sofern für einen der vorstehenden Immissionsorte ein Summenpegel aus Schienen- und Straßenverkehrslärm ermittelt wurde, der den entsprechenden Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms aus der Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV übersteigt, ist der Dimensionierung des passiven Schallschutzes der höhere Summenpegel zu Grunde zu legen.

Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) führen.

Über die Erstattung der Aufwendungen für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen hat der Vorhabensträger eine Vereinbarung mit dem Eigentümer zu schließen. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beantragen.

- b) Für die Lärmbeeinträchtigungen der nachfolgend aufgeführten Außenwohnbereiche bzw. Kleingartenparzellen durch das Überschreiten der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte steht den Eigentümern ein Entschädigungsanspruch in Geld zu.

ID	Adresse / Gebäudebezeichnung
A037	Am Plumphag 1
A156	Cottbuser Straße 7
A182	Frankenaer Weg 3
A183	Frankenaer Weg 4
A197	Finsterwalder Straße 91
250	Kleingarten km 100,87 Str 6135 bahnrechts
258	Kleingarten km 100,97 Str 6135 bahnrechts
262	Kleingarten km 101,21 Str 6135 bahnrechts
275	Kleingarten km 101,40 Str 6135 bahnrechts
282	Kleingarten km 101,46 Str 6135 bahnrechts
283	Kleingarten km 101,46 Str 6135 bahnrechts

Die Höhe des Entschädigungsanspruchs bemisst sich nach den diesbezüglichen Regelungen der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 -“. Dieser ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt (VkB.) 1997, S. 434 zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren. Kommt eine Vereinbarung nicht zustande, ist eine Entscheidung der zuständigen Behörde gemäß § 42 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zu beantragen.

A.4.4 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.4.1 Niederschlagsentwässerung Bahnanlagen

- a) Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
- b) Der Vorhabensträger 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.
- c) Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Er 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.

- d) 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. Spätestens zwei Wochen nach Ende einer 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 künftigen Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
- e) Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen ist ausschließlich zur Sicherstellung des Bahnbetriebs sowie der Verkehrs- und Betriebssicherheit zulässig (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) und 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.
- f) Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) und sonstigen technischen Bauvorschriften.
- g) Der Vorhabensträger hat dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost (Wasserbehörde) einen Verantwortlichen mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
- h) Sollten im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlagen Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
- i) Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
- j) 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.
- k) 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 begrüntem Flächen) zu erwarten sind.

- l) Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
- m) Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.
- n) Die Einleitung von Niederschlagswasser in Oberflächengewässer hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils der Gewässer noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist – falls erforderlich – an der Einleitstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.
- o) Die Versickerungsmulden sind mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.

A.4.4.2 Bauzeitliche Gewässerbenutzungen

- a) Sollten während der Arbeiten verunreinigtes Erdreich oder Auffälligkeiten am Grundwasser festgestellt werden, sind das Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost und die Untere Wasserbehörde des Landkreises Elbe-Elster unverzüglich zu verständigen.
- b) Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie z.B. Zementmilch, Öle, Schmierstoffe, Kraftstoffe usw.) während der Baumaßnahme haben so zu erfolgen, dass keine Gewässerverunreinigung zu besorgen ist.
- c) Während der Befüllung von Baufahrzeugen und Maschinen außerhalb von befestigten Flächen ist unter dem Einfüllstutzen eine mobile Tropfwanne vorzusehen.
- d) Ausgelaufene, verschüttete oder sonst auf den Boden gelangte Betriebsmittel, auch Tropfverluste, oder sonstige wassergefährdende Stoffe sind unmittelbar aufzunehmen und fachgerecht zu entsorgen. Ölbindemittel und geeignetes Gerät (z.B. Eimer und Schaufel) sind vor Ort in ausreichendem Maße bereitzuhalten.
- e) Die Befüllung von Maschinen darf mit max. 200 l/min im Vollschauch unter Verwendung eines selbsttätig schließenden Zapfventils erfolgen.

- f) Zur Erfassung des geförderten Grundwassers ist eine geeichte Wasseruhr einzubauen. Die Wasseruhr ist jeden Tag auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen, die Zählerstände zu dokumentieren und aufzubewahren.
- g) Der Beginn der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost mit Angabe des Anfangswasserzählerstandes (m^3) umgehend anzuzeigen.
- h) Nach Beendigung der Baumaßnahme sind die Anlagen der Bauwasserhaltung restlos zu beseitigen und der frühere Zustand ist wiederherzustellen.
- i) Die Beendigung der Bauwasserhaltung ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost unter Angabe des Wasserzählerstandes und der Gesamtfördermenge (m^3) umgehend, spätestens jedoch nach Ablauf einer Woche anzuzeigen.
- j) Um insbesondere Schäden durch Setzungen ausschließen zu können, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.
- k) Eine Versickerung des aus den Baugruben entnommenen Grundwassers vor Ort ist nicht zulässig.
- l) Falls nach kommunalem Satzungsrecht erforderlich, ist für die Einleitung des Grundwassers in die Schmutzwasserkanalisation eine entsprechende Einleitgenehmigung zu beantragen.

A.4.4.3 Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

- a) Für die Gründungsarbeiten sind qualifizierte Unternehmen, die über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen beim Arbeiten im Grundwasser verfügen, einzusetzen. Der Verlauf der Arbeiten ist in einem Bericht zu dokumentieren, der dem Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Ost nach Beendigung der Arbeiten auf Verlangen vorzulegen ist.
- b) Die Bohrtiefen, angetroffenen Bodeninformationen und Grundwasserstände sind durch die ausführende Firma zu erfassen und in aufbereiteter Form (Schichtenverzeichnisse) in die unter a) geforderten Dokumentation aufzunehmen.
- c) Bei den Arbeiten ist darauf zu achten, dass keine autarken Grundwasserstockwerke miteinander verbunden werden (Gefahr des hydraulischen Kurzschlusses). Schadstoffe dürfen nicht verschleppt werden.
- d) Die in das Grundwasser hineinreichenden Bauteile (z.B. Bohrspähle, Betonfundamente etc.) müssen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so ausgewählt und hergestellt werden, dass eine Grundwasserverunreinigung auszuschließen ist. Es darf nur chromatarmer Zement verwendet werden.

- e) Das beim Bohrvorgang und Betonieren der Pfähle verdrängte Wasser ist aufzufangen und anschließend einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen bzw. über die Schmutzwasserkanalisation zu entsorgen. Eine Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer ist nicht zulässig.
- f) Bei Bohrarbeiten anfallendes Bohrgut ist fachgerecht zu entsorgen.

A.4.4.4 Allgemeine Hinweise zu Gewässerbenutzungen

- a) In die wasserrechtlichen Entscheidungen können nachträglich Änderungen bzw. Ergänzungen von Inhalts- und Nebenbestimmungen aufgenommen werden, um nachteilige Wirkungen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszu- sehen waren, zu verhüten oder auszugleichen.
- b) Die wasserrechtlichen Entscheidungen sind widerruflich, soweit sachliche Gründe dies rechtfertigen.
- c) Die wasserrechtlichen Erlaubnisse berühren nicht Rechte Dritter und ersetzen nicht Zulassungen, die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sind.
- d) Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlagen (einschließlich Neben- anlagen) entstehen, haftet der Vorhabensträger nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
- e) Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestim- mungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der vorstehenden Nebenbestimmungen gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000,- € geahndet werden.
- f) Die wasserrechtlichen Erlaubnisse einschließlich der v.g. Nebenbestimmungen gel- ten auch für etwaige Rechtsnachfolger des Vorhabensträgers. Die Erlaubnis geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf einen Rechtsnachfolger über.

A.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

A.4.5.1 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

Der Vorhabensträger hat eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung zu erar- beiten und diese vor Umsetzung der LBP-Maßnahmen mit der zuständigen Natur- schutzbehörde (LfU/N1) abzustimmen.

A.4.5.2 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für das Vorhaben ist eine umweltfachliche Bauüberwachung gemäß den Vorgaben des Umweltleitfadens Teil 7 (Stand Juli 2015) des EBA zu benennen. Hierzu sind Fachpersonen auszuwählen, die eine entsprechende fachliche Qualifikation für die zu kontrollierenden Maßnahmen und Nebenbestimmungen aufweisen. Für den Bereich Naturschutz ist eine Qualifikation als Biologe, Landespfleger, Landschaftsplaner oder einer vergleichbaren Fachrichtung erforderlich. Die umweltfachliche Bauüberwachung ist so auszugestalten, dass eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens ermöglicht wird. In Verträgen mit den die Baumaßnahme ausführenden Firmen ist ein Procedere festzulegen, durch das im Falle drohender oder eingetretener Umweltschäden die schnellstmögliche, wirksame und effektive Verhinderung, Eindämmung bzw. Behebung dieser Schäden sichergestellt ist. Als Beginn der Baumaßnahme im Sinne dieser Auflage gilt die Baufeldfreimachung. Änderungen des Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind den zuständigen Behörden unverzüglich mitzuteilen. Die umweltfachliche Bauüberwachung kontrolliert die Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften, der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie die Ausführung der festgesetzten Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und CEF-Maßnahmen. Sie erstellt halbjährig Bericht über die Durchführung der genannten Maßnahmen sowie über unvorhergesehene Ereignisse und deren Bewältigung bis zum Abschluss der Umsetzung. Diese Berichte sind den zuständigen Fachbehörden und dem Eisenbahn-Bundesamt jeweils zum 31. März und 31. Oktober des Jahres zu übermitteln.

Kontrollen der LBP-Maßnahmen durch Vertreter der zuständigen Fachbehörden sind zu unterstützen.

A.4.5.3 Artenschutz

Die auf die Stellungnahmen des LfU und der Naturschutzverbände erfolgten Korrekturen und Ergänzungen der Maßnahmen, welche Gegenstand der 1. und 2. Planänderung waren, sind zu beachten.

Auf die Verwendung von Netzen gegen das Wiedereinfliegen von Fledermäusen bei der Maßnahme 007_VA ist in Abstimmung mit dem LfU/N1 nach Möglichkeit zu verzichten und ein anderes Material zu wählen. Das bestehende Fledermaus-Winterquartier „Eiskeller“ ist, anders als ursprünglich vorgesehen, nicht zu verschließen, sondern nur, wie vorgesehen, nach Abschluss der Baumaßnahme aufzuwerten (Maßnahme 033_FCS). Die detaillierte Ausführungsplanung ist mit dem LfU/N1 abzustimmen.

Sollte durch die ökologische Fällbegleitung oder die umweltfachliche Bauüberwachung bei der Kontrolle von Altbäumen oder Bauwerken (Maßnahme 008_VA und 005_VA) ein Fledermausbesatz festgestellt werden, so ist vor der Fällung bzw. dem Rückbau unverzüglich das LfU N1 einzubinden und mit diesem das weitere Vorgehen einvernehmlich abzustimmen, einschließlich artenschutzrechtlicher Maßnahmen, Ausnahmen oder Befreiungen.

Die Artenschutzmaßnahmen unter der Freileitung der 50Hertz Transmission GmbH sind rechtzeitig vorher mit dieser abzustimmen, vgl. hierzu die Auflage unter A.4.10b).

A.4.5.4 Ausgleich und Ersatz

Es ist für die Fällung von 165 Bäumen, welche unter die Gehölzschutzverordnung des Landkreises Elbe-Elster fallen (LK EE 2013), eine Ersatzgeldzahlung in Höhe von 177.900 € an den Landkreis Elbe-Elster zu leisten.

Der Unterhaltungszeitraum der Kompensationsmaßnahmen 034_ÖK und 035_ÖK wird gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG mit jeweils 25 Jahren festgesetzt.

A.4.6 Forstwirtschaft

- a) Dem Landesbetrieb Forst Brandenburg, Forstamt Elbe-Elster, Lindenaer Straße 5b, 03253 Doberlug-Kirchhain, ist der Vollzug der Umwandlung von Wald bei Beginn der Fäll- und Rodungsarbeiten mit dem Formular „Vollzugsanzeige Waldumwandlung“ vorab anzuzeigen.
- b) Die beantragte und genehmigte Fläche zur zeitweiligen Waldumwandlung muss ohne Anrechnung auf den forstrechtlichen Ausgleich vornehmlich mit standortgerechtem Laubholz bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen am gleichen Ort wieder aufgeforstet werden und im fünften Jahre die Bedingungen einer gesicherten Kultur erfüllen.
- c) Die Ausführungsplanung, insbesondere die Auswahl der Baum- und Straucharten, ist mit dem Landesbetrieb Forst abzustimmen. Bei der Auswahl der Baum- und Straucharten ist grundsätzlich zugelassenes bzw. anerkanntes Pflanz- oder Saatgut zu verwenden. Dieses unterliegt bei forstlichem Vermehrungsgut dem Forstvermehrungsgutgesetz (FoVG) und bei gebietsheimischen Gehölzen, die nicht dem FoVG unterliegen, dem „Erlass zur Verwendung gebietseigener Gehölze in der freien Natur“.
- d) Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen muss so geplant, ausgeführt und gepflegt werden, dass die Entwicklung einer standortgerechten, naturnahen Waldgesellschaft gewährleistet ist. Die Flächen sind nach den im Landesbetrieb Forst Brandenburg

entwickelten Qualitätsstandards (Grüner Ordner, Waldbaugrundsätze, Behandlungsrichtlinie zum Erhalt und zur Anlage von Waldrändern, Erlass zur Baumartenmischung unter Klimawandelbedingungen im Wald), nach den anerkannten Regeln der Technik und im Sinne der guten forstlichen Praxis aufzuforsten.

Der Herkunftsnachweis des forstlichen Vermehrungsgutes ist durch Vorlage des Lieferscheins einer Baumschule gegenüber der zuständigen Unteren Forstbehörde zu erbringen. Für die nicht dem FoVG unterliegenden gebietseigenen Gehölze ist die regionale Herkunft aus den Vorkommensgebieten 2.1 bzw. 1.2 durch ein anerkanntes Herkunftszeugnis mit durchgängiger Herkunftssicherung von der Ernte über die Gehölzanzucht bis zum Vertrieb durch die Angaben zum Zertifizierungssystem und der Gehölzindexnummer bzw. der Erntereferenznummer auf dem Lieferschein nachzuweisen. Pflanzenpositionen von Lieferscheinen sind eindeutig dem entsprechenden Pflanzort zuordenbar zu dokumentieren und bei der Kulturabnahme vorzulegen.

- e) Die langfristige Sicherung der mit den Ausgleichsmaßnahmen bezweckten Funktionsziele ist zu gewährleisten. Die aufgeforstete Fläche ist bis zur protokollarischen Endabnahme als gesicherte Kultur wirksam vor schädigenden Einflüssen zu schützen und zu pflegen. Die aufgeforstete Fläche ist im Rahmen der ordnungsgemäßen Waldbewirtschaftung gem. § 4 LWaldG wirksam vor Wildverbiss zu schützen, sollte die örtlich bestehende Wilddichte die Endabnahme als gesicherte Kultur gefährden.

Im Fall einer Zäunung ist die aufgeforstete Fläche mit einem Wildschutzzaun gemäß § 8 Abs. 1 und 2 BbgJagdDV zu sichern und dieser nach Sicherung der Kultur einschließlich des Waldrandes wieder zu entfernen. Bei Bedarf sind jeweils im ersten bis fünften Standjahr Kulturpflegen, auch beim Waldrand, durchzuführen. Darüber hinaus hat bei Bedarf ein Schutz vor forstschädlichen Mäusen zu erfolgen.

Die aufwachsende Kultur ist bis zum Erreichen des Stadiums der gesicherten Kultur nachzubessern. Die Nachbesserungspflicht besteht bis zur protokollarischen Endabnahme.

- f) Die Auflagen gelten als erfüllt, wenn die Bestätigung durch die Untere Forstbehörde in Form eines Endabnahmeprotokolls bei Erreichen des Stadiums der gesicherten Kultur erfolgt. Unter gesicherter Kultur wird hier eine mit jungen Waldbäumen und Waldsträuchern bestandene Fläche verstanden, die aufgrund ihrer Form, Größe und der Verteilung der Bestockung Waldeigenschaften ausgebildet hat und nachhaltig die Erfüllung von Schutz-, oder Erholungsfunktionen erwarten lässt.

Wildschäden dürfen einen tolerierbaren Rahmen nicht übersteigen, d.h. die Flächen müssen erwarten lassen, dass auf ihnen eine nachhaltige Erfüllung der Waldfunktionen möglich ist.

A.4.7 Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten

- a) Bau- und Abbruchabfälle sind von der kommunalen Entsorgung durch den Abfallentsorgungsverband Schwarze Elster ausgeschlossen. Ihre ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung obliegt daher dem Abfallerzeuger bzw. -besitzer (Bauherr), der für die Übergabe an eine zugelassene Entsorgungsanlage verantwortlich ist.
- b) Alle im Zusammenhang mit den Arbeiten anfallenden Abfälle sind einer ordnungsgemäßen und schadlosen Entsorgung zuzuführen. Hierfür sind sie einer Abfallschlüsselnummer gemäß § 2 Abfallverzeichnisverordnung (AVV) zuzuordnen und, sofern sie nicht verwertet werden, entsprechend § 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) zu beseitigen. Die Abfallbeseitigung hat gemäß § 28 KrWG in dafür zugelassenen Anlagen zu erfolgen. Unter <https://abfalldaten.brandenburg.de> können zugelassene Abfallentsorger nach Abfallarten (Abfallschlüsselnummern entsprechend Abfallverzeichnisverordnung-AVV) getrennt recherchiert werden. Die Untere Abfallwirtschaftsbehörde kann Auskunft über die Verwertung oder Beseitigung der Abfälle verlangen.
- c) Bei gefährlichen Abfällen wie etwa Altholz, asbesthaltigen Baustoffen, asbesthaltigen Dämmstoffen, Dämmstoffen mit künstlichen Mineralfasern, teerhaltigen Baustoffen bzw. Gemischen aus eben genannten Stoffen sind die Hinweise der SBB Sonderabfallgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH zu beachten: <https://www.sbb-mbh.de/de/publikationen/merkblaetter-und-leitfaeden/>.
- d) Beim Einbau von Ersatzbaustoffen (RC-Material) sind die grundsätzlichen Anforderungen gemäß § 19 Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV, Inkrafttreten am 1. August 2023) zu beachten. Darüber hinaus unterliegen gemäß § 20 ErsatzbaustoffV bestimmte Schlacken und Aschen zusätzlichen Einbaubeschränkungen (Mindesteinbaumengen).

In Abhängigkeit von Art, Gesamtvolumen und Schutzstatus des Einbauortes unterliegen Ersatzbaustoffe nach § 22 der Verordnung einem gesonderten Voranzeige- und Abschlussanzeigeverfahren nach Anlage 8 der ErsatzbaustoffV.

Die Probenahme der mineralischen Ersatzbaustoffe erfolgt weiterhin gemäß den Vorgaben der LAGA PN98. Bei der Analytik ist der verdachtsunabhängige Mindestuntersuchungsumfang gemäß Anlage V Tabelle 1 der Vollzugshinweise zur Einstufung von Abfällen eines Spiegeleintrags nach AVV zu beachten.

- e) Mit anfallenden mineralischen Abfällen ist nach den Anforderungen der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) zu verfahren. Dies gilt besonders hinsichtlich ihrer Untersuchung (LAGA PN98) auf Verwertbarkeit nach den Regelungen der ErsatzbaustoffV und Einstufung gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) bereits an der Anfallstelle.
- f) Werden im Rahmen von Erdarbeiten Auffälligkeiten wie zum Beispiel Verfärbungen oder Gerüche festgestellt, die auf Schadstoffeinträge in den Boden hinweisen, ist die Untere Bodenschutzbehörde gemäß § 31 Abs. 1 Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz (BbgAbfBodG) unverzüglich und vor der Weiterführung der Baumaßnahme zu informieren.
- g) Zur Vermeidung nachteiliger Bodenveränderungen ist bei der Zwischenlagerung von Bodenaushub das BBodSchG i.V.m. der DIN 19731 zu beachten: Ober- und Unterboden sowie Bodenschichten unterschiedlicher Verwertungsklassen sind getrennt zu lagern und anschließend zu verwerten.
- h) Kann überschüssiger Bodenaushub nach der Fertigstellung der Maßnahme nicht an Ort und Stelle wiederverwendet werden, unterliegt er beim Auf- und Einbringen auf oder in den Boden eines anderen Grundstückes den Anforderungen des § 6 BBodSchG i.V.m. §§ 6, 7 und 8 Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV).

A.4.8 Denkmalschutz

Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen über die für das Vorhaben einschlägigen Denkmalschutzbestimmungen aktenkundig zu unterrichten und zu ihrer Einhaltung zu verpflichten.

A.4.8.1 Baudenkmal Bahnhof Doberlug-Kirchhain

- a) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Vorhaben, soweit davon denkmalpflegerische Belange berührt werden, einvernehmlich mit den Denkmalbehörden abzustimmen.
- b) Das in den vorliegenden Planunterlagen unmittelbar nördlich des Bahnhofsempfangsgebäudes am Bahnsteig 1 dargestellte Wetterschutzhaus ist entweder an einem anderen, mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) einvernehmlich abzustimmenden Standort zu errichten oder wegzulassen.
- c) Der Rückbau des Anbaus des Bahnhofsempfangsgebäudes am unteren Hausbahnsteig 3 und der Überdachung des Bahnsteiges 4 ist in Abstimmung mit dem BLDAM

zu dokumentieren. Die Dokumentation ist in zweifacher Ausfertigung (1x Original, 1x Digitalkopie) bei der Unteren Denkmalschutzbehörde einzureichen.

A.4.8.2 Bodendenkmale

- a) Bodendenkmale dürfen bei Bau- und Erdarbeiten ohne vorherige denkmalschutzbehördliche Erlaubnis und vorherige fachgerechte Bergung sowie Dokumentation nicht verändert bzw. zerstört werden.
- b) Alle Veränderungen und Maßnahmen an Bodendenkmalen sind nach Maßgabe der Denkmalschutzbehörde zu dokumentieren.
- c) Der Vorhabensträger hat, soweit innerhalb der durch das BLDAM mit Schreiben vom 13.08.2024 genannten Bodendenkmal-Vermutungsbereiche in den Boden eingegriffen werden soll, ein archäologisches Fachgutachten einzuholen und eine bauvorbereitende archäologische Prospektion zu veranlassen.

A.4.9 Brand-, Zivil und Katastrophenschutz

- a) Der Vorhabensträger hat die Feuerwehr laufend über den aktuellen Stand vorhabensbedingter Straßensperrungen zu unterrichten.
- b) Zufahrten zu Löschwasserentnahmestellen sind während der Bauzeit ständig benutzbar zu halten.
- c) Feuerwehruzufahrten zu Grundstücken, Aufstell- und Bewegungsflächen zur Rettung von Menschen bzw. zur Vornahme wirksamer Löscharbeiten dürfen nur im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Träger des Brandschutzes und der Brandschutzdienststelle des Landkreises Elbe-Elster verändert bzw. in ihrer Funktion eingeschränkt werden.

A.4.10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

a) Allgemeine Auflagen

- Vor Beginn von Gleis-, Abbruch-, Tief- und Erdbauarbeiten sind Lage, Art und Zustand vorhandener Versorgungs- und Entsorgungsleitungen oder Kabeltrassen im Baufeld festzustellen. Hierzu sind von den betroffenen Versorgungsunternehmen rechtzeitig aktuelle Leitungsauskünfte für den geplanten Baubereich einzuholen.
- Nicht mehr genutzte Leitungen sind stillzulegen und mindestens so zu sichern, dass Gefahren oder unzumutbare Umstände nicht eintreten können.
- Eine Verlegung bzw. Sicherung bestehender Kabel und Leitungen ist in einvernehmlicher Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger auszuführen.

b) 380-kV-Freileitung Preilack – Streumen – Altdöbern 563/560 (Mast-Nr. 190 – 191)

50Hertz Transmission GmbH

Der Vorhabensträger hat vor Beginn der Ausschreibungsphase für die Baudurchführung im Bereich der v.g. Leitung die Ausführungsplanung bzw. Anforderungen für die Bauphase zur Gewährleistung eines sicheren Baustellenbetriebes zur Prüfung und Stellungnahme bei der 50Hertz Transmission GmbH, Regionalzentrum Ost, Standort Lübbenau unter Angabe der Reg.- Nr. 2024-003966-01-OGZ einzureichen. Die daraufhin von 50Hertz übergebenen Auflagen und Hinweise (u.a. zur Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften) sind den Bietern zur Kenntnis und Beachtung zu übergeben. Dies betrifft auch die Ausführung der dort geplanten Artenschutzmaßnahmen 009_VA und 012_CEF.

c) 110-kV-Hochspannungsfreileitung Bl. 6841 Finsterwalde – Doberlug/West (MB 54-55) Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (MITNETZ Strom)

- Die zur v.g. Leitung einzuhaltenden Abstände richten sich nach DIN EN 50341-2-4 (VDE 0210-2-4). Bei Arbeiten in der Nähe bzw. unter der Freileitung sind die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 0105 und DGUV Vorschrift 3 verbindlich.
- Niveauveränderungen im Schutzstreifenbereich der Freileitung sind nur unter Einhaltung der Mindestabstände nach DIN EN 50341-2-4 (VDE 0210-2-4) zulässig. Dies ist vor weiterer Planung und Baubeginn mittels Höhenprofilplan nachzuweisen.
- Im Schutzstreifen der 110-kV-Freileitung von 45,00 m Breite (je 22,50 m Breite zu beiden Seiten der Mittellinie der Freileitung) dürfen grundsätzlich keine Bauwerke errichtet werden. Bau-, Betriebs- sowie Instandhaltungsarbeiten (einschließlich der Arbeitsfahrzeuge) dürfen nicht behindert werden.
- Eine Arbeitshöhe von 15,00 m über der Oberkante des Geländes (einschließlich der Geräteausleger und Aufbauten der Baufahrzeuge) darf im Leitungsschutzstreifen nicht überschritten werden. Dies schließt eine Fehlbedienung mit ein. Es wird empfohlen, an den Grenzen des Schutzstreifens, eine sichtbare Höhenbeschränkung bezogen auf der vorgegeben Arbeitshöhe zu errichten. Leitungsgefährdende Vorrichtungen, ober- oder unterirdisch, müssen unterbleiben.
- Die Zwischenlagerung von Bodenaushub bzw. Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen sind im Leitungsschutzstreifen nicht zulässig.
- Eine ungehinderte Zufahrt des Leitungsbetreibers zu den Maststandorten ist jederzeit uneingeschränkt zu gewährleisten.
- Im Umkreis von bis zu 30,00 m um Maststandorte können Erdungsanlagen vorhanden sein. Beim Auffinden bzw. bei Beschädigungen von Mastern (Rund- oder Bandstahl) ist unverzüglich die MITNETZ Strom zu informieren.

- Bei Schachtarbeiten beträgt der Mindestabstand zur Mastfundamentaußenkante 15,00 m.
- Im Bereich der Freileitungskreuzung sind keine Niveauerhöhungen zulässig.
- Vor Baubeginn ist eine Vor-Ort Begehung mit der MITNETZ Strom durchzuführen, um Technologie und Abstände als auch Beschränkungen im 110-kVLeitungsschutzstreifen zu klären.
- Rechtzeitig (mindestens 14 Tage) vor Baubeginn hat der Vorhabensträger bei der MITNETZ Strom eine Grundeinweisung für das Arbeiten im/am Schutzstreifen der 110-kV-Freileitung zu beantragen.

d) 0,4-/20-kV-Anlagen Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH

- Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für das Bahnvorhaben mit der MITNETZ Strom in Bezug auf deren innerhalb des Planbereichs geplante Bauvorhaben (schraffierte Flächen in Bestandsplänen, Anlage zum Schreiben MITNETZ Strom V109748/24 VS-O-B-G vom 20.09.2024) abzustimmen.
- Zu Freileitungen sind die Abstände nach DIN EN 50341-2-4 und DIN VDE 0211 einzuhalten. Bei Arbeiten in der Nähe bzw. unter den Freileitungen sind die Sicherheitsabstände nach DIN VDE 0105 und DGUV Vorschrift 3 zu beachten.
- Niveauveränderungen innerhalb des Schutzstreifens der Mittelspannungsfreileitungen von 15 m Breite (je 7,5 m Breite zu beiden Seiten der Mittellinie der Freileitung) sind nur unter Einhaltung der Mindestabstände nach DIN EN 50341 und DIN VDE 0211 zulässig.
- Die Zwischenlagerung von Bodenaushub bzw. Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen ist im Leitungsschutzstreifen nicht gestattet.
- Bau-, Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten (einschließlich der Arbeitsfahrzeuge) im Schutzstreifen dürfen nicht behindert werden.
- Eine Arbeitshöhe von 3 m über der Oberkante des Geländes (einschließlich der Geräteausleger und Aufbauten der Baufahrzeuge) darf nicht überschritten werden. Dies schließt eine Fehlbedienung mit ein. Leitungsgefährdende Vorrichtungen ober- oder unterirdisch müssen unterbleiben.
- Die Standsicherheit der Freileitungsmaste muss zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- Im Bereich der unterirdischen Anlagen ist Handschachtung erforderlich. Zu den Kabeln ist ein Abstand von mindestens 0,40 m einzuhalten. Arbeiten in der Nähe von Kabelanlagen sind nach den geltenden technischen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften sowie den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind die notwendigen Schutzmaßnahmen mit der MITNETZ Strom abzustimmen.
- Bei Durchörterungen sind die Kabel in den Kreuzungsbereichen freizulegen.

- Das Freilegen und Einsanden der Kabel ist nur unter Aufsicht eines Mitarbeiters der MITNETZ STROM zulässig.
- Ungenaue Kabellagen in Kreuzungs- und Näherungsbereichen sind mittels Suchgerät bzw. Suchschachtung vor Ort mit der MITNETZ STROM zu klären.
- Bei Kabelkreuzungen und -parallelführungen mit Kabeltrassen der MITNETZ STROM ist eine betriebssichere, geschützte Aufhängung deren Kabel zu gewährleisten.

e) Trink- und Abwasseranlagen Wasser- und Abwasserverband Westniederlausitz

- Darstellung sowie Dimensionen der Leitungen sind in der Ausführungsplanung gemäß WAV-Stellungnahme Reg.-Nr. SN-38-2024 vom 16.09.2024 zu berichtigen.
- Notwendige Änderungen und Umverlegungen am Leitungsbestand sind dem Verband rechtzeitig anzuzeigen.
- Spätestens vier Wochen vor Baubeginn im Bereich von Anlagen des WAV ist bei diesem eine aktuelle Leitungsauskunft einzuholen.
- Im Kreuzungsbereich zu den Ver- und Entsorgungsleitungen ist Handschachtung vorzunehmen.
- Die Technischen Regeln im Arbeitsblatt W 403 sind zu beachten.
- Der Trink- und Abwasserbestand ist vor Ort zu erkunden und vor Beschädigungen zu schützen.
- Die Trinkwasserleitungen dürfen nicht überbaut werden
- Schieberkappen und Schachtabdeckungen sind zu Lasten des Verursachers an sich durch die Baumaßnahme verändernde Straßenhöhen anzupassen. Nach Fertigstellung sind dem Verband die neuen Bestandshöhen im Lageplan zu übergeben. Änderungen sind dem WAV Westniederlausitz grundsätzlich vorab anzuzeigen.
- Nach Beendigung der Baumaßnahme ist eine gemeinsame Abnahme mit dem WAV Westniederlausitz vorzunehmen.

f) Telekommunikationsanlagen Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH

- Im Bereich der unterirdischen Anlagen ist Handschachtung erforderlich. Zu den Kabeln ist ein Abstand von mindestens 0,4 m einzuhalten. Arbeiten in der Nähe von Kabelanlagen sind nach den geltenden technischen und berufsgenossenschaftlichen Vorschriften sowie den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- Bei Unterschreitung der Mindestabstände sind die notwendigen Kabelschutzmaßnahmen mit der envia TEL GmbH, Friedrich-Ebert-Str. 26, 04416 Markkleeberg, abzustimmen.
- Bei Durchörterungen sind die Kabel in den Kreuzungsbereichen freizulegen.
- Ungenaue Kabellagen in Kreuzungs- und Näherungsbereichen sind mittels Suchgerät bzw. Suchschachtung vor Ort mit der envia TEL GmbH zu klären.

- Bei Kabelkreuzungen und -parallelführungen mit Kabeltrassen der MITNETZ STROM ist eine betriebssichere, geschützte Aufhängung deren Kabel zu gewährleisten.

g) Lichtwellenleiterkabel AA 8554015 (im Kabelführungssystem der DB AG sowie in Erdverlegung) Vodafone GmbH ehem. Arcor

Die Ausführungsplanung für das Bahnvorhaben ist in Bezug auf notwendige Maßnahmen zur Sicherung der vorhandenen Vodafone-Anlagen bzw. Baufeldfreimachung einvernehmlich mit der Vodafone GmbH abzustimmen. Umverlegungen bzw. Sicherungen von Vodafone-Anlagen ohne Mitwirkung und Zustimmung durch die Vodafone GmbH sind unzulässig.

A.4.11 Eigentum und sonstiger Belange Dritter

- a) Die Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde erhält ein Mitnutzungsrecht der auf ihren Pacht- oder Eigentumsflächen einzurichtenden Baustraßen. Das Mitnutzungsrecht sichert die Andienung der an die v.g. Baustraßen angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen mit dem üblicherweise eingesetzten Maschinenpark. Die Abmessungen der landwirtschaftlichen Maschinen ergeben sich aus Anlage 1 des Schreibens der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde vom 16.07.2025.
- b) Der Vorhabensträger hat die gemäß lfd. Nr. 45 des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlage 6) bzw. Grunderwerbsplan (Unterlage 5.1) mit einem Nutzungsrecht als Instandhaltungsweg (DWR) dinglich zu belastende Teilfläche von 59 qm des Flurstückes 199/1, Flur 9, Gemarkung Doberlug-Kirchhain käuflich zu erwerben, sofern auf Seiten der Eigentümer entsprechende Veräußerungsbereitschaft besteht.
- c) Der Vorhabensträger hat die Ausführungsplanung für Änderungen am Bahnhofsempfangsgebäude und an der Grenze zu den benachbarten Bahnanlagen einvernehmlich mit der Stadt Doberlug-Kirchhain abzustimmen.

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

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Das Vorhaben ist Teil des Projektes „Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden“, die als Eisenbahnstrecke Nr. 6135 (Berlin – Elsterwerda) durch den oberen Teil des Turmbahnhofes Doberlug-Kirchhain („oberer Bahnhof“) führt. Planungsziel ist der Ausbau der Strecke 6135 in Bahn-km 99,522 – 104,200 für eine Geschwindigkeit von 200 km/h. In diesem Zusammenhang werden weitere Anlagen des oberen Bahnhofes sowie des an der kreuzenden Strecke 6345 (Halle/Saale – Guben) gelegenen „unteren Bahnhofes“ Doberlug-Kirchhain in Bahn-km 116,607 – 118,052 angepasst bzw. modernisiert. Das Vorhaben erstreckt sich in der Stadt Doberlug-Kirchhain und, hinsichtlich der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen des Flächenpools „Elbe-Elster“, in den Städten Finsterwalde (Ortsteil Sorno) sowie Uebigau-Wahrenbrück (Ortsteil Wahrenbrück) im Landkreis Elbe-Elster.

Die dem überregionalen und regionalen Schienenpersonen- sowie -güterverkehr dienenden Strecken 6135 und 6345 sind im Planungsabschnitt jeweils zweigleisig ausgebaut, mit Oberleitung (Wechselstrom 15 kV) elektrifiziert und als Hauptbahnen i.S.d. § 1 Abs. 2 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) eingestuft. Die Strecke 6135 ist Teil des von der Europäischen Union (EU) definierten Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnsystems (vgl. Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13.06.2024).

Das an den vorliegenden Planungsabschnitt nördlich angrenzende Vorhaben „ABS Berlin – Dresden, PA 4.3 Walddrehna – Doberlug-Kirchhain (a)“ (km 84,500 - 101,000 Strecke 6135) wurde bereits mit Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 10.02.2016, Az. 511ppa/039-3276, planfestgestellt und anschließend realisiert. Auch der Ausbau des südlich angrenzenden Abschnittes von km 103,565 bis km 114,500 der Strecke 6135, planfestgestellt mit Beschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 22.01.2016, Az. 511ppa/042-3301, ist bereits umgesetzt. Zwischen den v.g., bereits für 200 km/h ausgebauten Streckenabschnitten beträgt die plangegebene Geschwindigkeit derzeit 160 km/h, trotzdem die tatsächlich örtlich zulässige Geschwindigkeit

aufgrund von Instandhaltungsrückständen aktuell in km 101,6 – 102,9 auf 140 km/h und in km 102,9 – 103,0 auf 120 km/h begrenzt ist (vgl. DB-Richtlinie 457.0201, VzG). Die plangegebene und aktuell örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Strecke 6345 beträgt 120 km/h.

Die Strecke 6135 verläuft im Planungsabschnitt annähernd in Nord-Süd-Richtung und aus Richtung Frankena kommend von der nördlichen Planfeststellungsgrenze bei km 99,522 bis km ~101,1 etwa in geländegleicher Höhenlage. Im Bahnhofsteil Doberlug-Kirchhain Nord Abzweig (Bahn-km 99,781) schließt unmittelbar südlich der Straßenüberführung (SÜ) der Landesstraße 701 aus südöstlicher Richtung die eingleisige Verbindungsstrecke 6191 von Hennersdorf West, gelegen an der West-Ost-Strecke 6345, an die Strecke 6135 an. Die durchgehenden Hauptgleise der Strecke 6135 verlaufen zunächst in leichtem Rechtsbogen, zwischen ~101,0 und 101,9 auf ansteigendem Damm weiter über die Eisenbahnüberführung (EÜ) Cottbuser Straße (km 101,521) und in anschließendem Linksbogen zur EÜ Finsterwalder Straße (km 102,005). In km 102,01 schließt aus südwestlicher Richtung die eingleisige Verbindungsstrecke 6190 von dem ebenso an der West-Ost-Strecke 6345 gelegenen unteren Bahnhof Doberlug-Kirchhain an. In km 102,1 – 102,7 liegen beidseitig der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 der Strecke 6135 die Überholgleise 3 und 5. Zwischen Gleis 3 und dem durchgehenden Hauptgleis der Strecke 6190 befindet sich das Gleis 4 mit Ladestraße und -rampe. Östlich des Gleis 5 liegen die Nebengleise 8 – 10 mit mehreren Werkstatt- bzw. Betriebsgebäuden. Unmittelbar an die jenseits der Überholgleise 3 und 5 gelegene EÜ Südstraße (km 102,800) schließen sich an den durchgehenden Hauptgleisen der Strecke 6135 die ca. 300 m langen Außenbahnsteige 1 und 2 an. Diese erstrecken sich über das Kreuzungsbauwerk (Krbw) hinweg, auf dem die Strecke 6135 in Hochlage die annähernd ebenerdige Strecke 6345 und parallel liegende Landesstraße 60 überquert (km 102,920). Jenseits des Kreuzungsbauwerkes fällt die Strecke 6135 in leichtem Linksbogen bis zur südlichen Planfeststellungsgrenze bei km 104,2 Richtung Rückersdorf auf Geländenniveau herab.

Die Strecke 6345 verläuft im Planungsabschnitt annähernd gradlinig in West-Ost-Richtung und mit geringer Längsneigung etwa auf Geländenniveau. Aus Richtung Schönborn kommend befinden sich ab Planfeststellungsgrenze nördlich parallel zu den durchgehenden Hauptgleisen 2 (rechts) und 1 (links) der Strecke 6345 die der Strecke 6190 nach dem oberen Bahnhof (s.o.) zugeordneten Hauptgleise 3 und 4 sowie neben diesen die Nebengleise 5 – 8. Östlich des Bahnüberganges Bahnhofsallee (km 117,373) liegt zwischen den durchgehenden Hauptgleisen am Gleis 2 der etwa 320 m lange Außenbahnsteig 4 und auf der Nordseite von Gleis 1 der etwa 350

m lange Außenbahnsteig 3. Die Bahnsteige erstrecken sich unter dem Kreuzungsbauwerk der Strecke 6135 (s.o.) hindurch. Zwischen allen vier Bahnsteigen bestehen Verbindungen mit Treppen und Aufzügen.

Die Personenverkehrsanlagen des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain dienen außer dem örtlichen Bahnzugang insbesondere auch dem Umstieg zwischen den Strecken 6135 sowie 6345 und sind deshalb auch für Verkehrshalte überregionaler Reisezüge ausgelegt. Im nordwestlichen Quadrant der Kreuzung zwischen den Strecken 6135 sowie 6345 befinden sich der Bahnhofsvorplatz und das im Eigentum der Stadt Doberlug-Kirchhain stehende Bahnhofsempfangsgebäude. Dieses besteht aus einem viergeschossigen, parallel zum oberen Bahnsteig 1 (Strecke 6135) angeordneten Haupttrakt und einem parallel zum unteren Bahnsteig 3 (Strecke 6345) abgewinkelten eingeschossigen Anbau. Der Bahnhof Doberlug-Kirchhain ist als Baudenkmal mit ID-Nummer 09136473 in der Denkmalliste des Landes Brandenburg verzeichnet.

Der vorliegend geplante Umbau des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain beinhaltet insbesondere folgende Maßnahmen:

Streckenbau

- Ersatzneubau der Gleisanlagen des oberen Bahnhofes in km 99,831 – 103,858 der Strecke 6135 in geänderter Lage und Höhe, Trassierung der durchgehenden Hauptgleise für eine Geschwindigkeit von 200 km/h; Anpassung des Unterbaus bzw. der Erdbauwerke des Bahnkörpers;
- Ersatzneubau der durchgehenden Hauptgleise der Strecke 6345 in km 117, 111 – 118,052 unteren Bahnhofes in geänderter Lage und Höhe, Heranschieben des Gleises 2 an Gleis 1; Anpassung BÜ km 117,374;

Überführungs-/Kreuzungsbauwerke

- Ersatzneubau der EÜ Cottbuser Straße in km 101,521 (Strecke 6135) als Stahlbetonrahmen (lichte Weite 4,75 m, lichte Höhe min. 3,5 m) sowie Anpassung der Straße unter Begradigung der Straßenachse;
- Ersatzneubau der EÜ Finsterwalder Straße in km 102,050 (Strecke 6135) als flach gegründeten Stahlbetonhalbrahmen (lichte Weite 9,5 m, lichte Höhe min. 4,5 m) sowie Anpassung der Straße;
- Ersatzneubau EÜ Südstraße in km 102,800 (Strecke 6135) als flach gegründeten Stahlbetonhalbrahmen (lichte Weite 9,35 m, lichte Höhe min. 4,5 m) sowie Anpassung der Straße;
- Ersatz des alten Krbw Doberlug-Kirchhain durch

- ein neues Krbw in km 102,920 (Strecke 6135) mit eingleisigen Dickblech-Gleisbrücken und Bahnsteigbrücken in Stahlverbundkonstruktion auf flach gegründeten Stahlbetonwiderlagern und
- eine neue EÜ L60/Bahnhofsallee in km 102,929 (Strecke 6135) als flach gegründeter Stahlbetonhalbrahmen (lichte Weite 12,45 m, lichte Höhe min. 4,5 m) sowie Anpassung der Straße;
- Ersatzneubau der SÜ L701 (km 99,781 der Strecke 6135) unter Änderung der Straßengradienten als Halbrahmen mit einem Überbau in integraler Verbundbauweise aus Stahlträgern und Ort betonplatte auf tief gegründeten Stahlbetonwiderlagern (lichte Weite 26,75 m, lichte Höhe min. 5,90 m, Breite des Überbaus 11,10 m) sowie Anpassung der Straßenrampen sowie einmündenden Wege und Zugfahrten; Errichtung eines der Landesstraße dienenden Instandhaltungsweges am Böschungsfuß des Straßendamms im nordöstlichen Quadrant und einer der Bahn dienenden Rettungszufahrt am Böschungsfuß des Straßendamms im nordwestlichen Quadrant der Straßenüberführung;

Stützbauwerke

- Rückbau der Stützwand in km 101,850 – 102,055 (Strecke 6135) bahnlinks;
- Rückbau der Stützwand entlang der Südstraße in km 102,800 – 102,855 (Strecke 6135) bahnrechts;

Durchlässe

- Ersatzneubau des Durchlasses in km 99,820 (Strecke 6135) mit zwei Stahlrohren DN 500 sowie Anpassung Ein- und Auslaufbauwerke;
- Ersatzneubau des Durchlasses Am Fulgensgraben in km 100,221 (Strecke 6135) mit Stahlrohr DN 700 sowie Anpassung Ein- und Auslaufbauwerke;
- Ersatzneubau des Durchlasses km 101,685 (Strecke 6135) verschoben nach km 101,670 mit Stahlrohr DN 600, Errichtung eines bahnparallelen Stahlrohres DN 600 in km 101,670 – 101,685 bahnrechts als Ablauf sowie Anpassung der Ein- und Auslaufbauwerke;
- Rückbau des Durchlasses Plumpmühlgraben einschließlich des über dem Gewässer geführten Fußweges in km 101,900 (Strecke 6135), Ersatzneubau eines Gewässerdurchlasses in km 101,916 bzw. 101,922 mit zwei Stahlrohren DN 1100, Errichtung eines bahnparallelen Zulaufgrabens in km 101,880 – 101,920 bahnlinks, Anpassung der Ein- und Auslaufbauwerke;

Personenverkehrsanlagen

- Ersatzneubau des Außenbahnsteiges 1 (Länge 265 m) inkl. Zuwegungen in km 102,822 – 103,090 (Strecke 6135) bahnrechts, dabei Erhalt bzw. Instandsetzung des vorhandenen, denkmalgeschützten Bahnsteigdaches;
- Ersatzneubau des Außenbahnsteiges 2 (Länge 265 m) inkl. Zuwegungen in km 102,822 – 103,090 (Strecke 6135) bahnlinks;
- Ersatzneubau des Außenbahnsteiges 3 (Länge 175 m) inkl. Zuwegungen in km 117,522 – 117,697 (Strecke 6345) bahnlinks; Rückbau des eingeschossigen Anbaus des Bahnhofsempfangsgebäudes;
- Ersatzneubau des Außenbahnsteiges 4 (Länge 175 m) inkl. Zuwegungen in km 117,522 – 117,697 (Strecke 6345) bahnrechts; Rückbau des alten Bahnsteigdaches;

Sonstiges

- Errichtung von Instandhaltungs- bzw. Rettungszufahrten entlang der Strecke 6135 in km 99,760 – 99,952 bahnrechts, km 99,827 – 99,996 bahnlinks, km 100,223 – 100,758 bahnlinks, km 100,753 – 101,283 bahnlinks und km 101,892 – 102,986 bahnlinks;
- Errichtung von Überflughilfen für Fledermäuse aus robustem Drahtseilnetz auf Stahlstützen (Höhe 4 m) entlang der Strecke 6135 in km 101,870 – 101,936 bahnrechts und km 101,867 – 101,936 bahnlinks sowie km 103,833 – 103,890 bahnrechts und km 103,823 – 103,880 bahnlinks.
- Anpassung Kabeltiefbau, Entwässerungsanlagen im gesamten Planungsabschnitt;
- Anpassung bzw. Erneuerung von Ausrüstungsanlagen (z.B. Sicherungstechnik, Oberleitung, Beleuchtung) im gesamten Planungsabschnitt;
- Sicherung bzw. Anpassung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen Dritter im gesamten Planungsabschnitt.

Zur Kompensation unvermeidlicher Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen des Vorhabens folgende landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Gemarkung Doberlug-Kirchhain geplant:

- 017_A Anlage von Feldgehölzen frischer und trocken-warmer Standorte auf insgesamt 11.292 qm;
- 018_A Herstellung von trocken-warmen Ruderalstandorten auf Sandböden sowie auf bindigen Böden, insgesamt rd. 18.142 qm;
- 019_A Aufforstung von Buchen(misch)wäldern frischer, basenarmer Standorte, mittlere Ausprägung, auf insgesamt 599 qm;

- 020_A Aufforstung von Sumpfwäldern (auf mineralogenen Böden), mittlere Ausprägung, auf insgesamt 47 qm;
- 021_A Herstellung von frischen bis nassen Ruderalstandorten auf insgesamt 1.672 qm;
- 022_A Herstellung sonstigen Gebüsches frischer und trocken-warmer Standorte auf insgesamt 5.202 qm;
- 027_A Pflanzung Baumreihe aus überwiegend autochtonen Arten, mittlere Ausprägung, auf insgesamt 899 qm;
- 028_E Heckenpflanzung (insbesondere auf ebenerdigen Rainen oder Böschungen), mittlere Ausprägung, auf insgesamt 6.325 qm;
- 029_E Entwicklung von Trockenrasen auf karbonatischem oder silikatischem Untergrund, insgesamt 1.788 qm;
- 034_ÖK Anlage eines Kleingewässers im Waldrandbereich im Verbund mit Feuchtgrünland und Hochstaudenfluren in der Gemarkung Sorno auf 13.300 m²;
- 035_ÖK Extensivierung von Grünland in der Gemarkung Wahrenbrück auf 26.000 m².

B.1.2 Verfahren

Mit Schreiben vom 04.07.2023 beantragte die DB Netz AG, mittlerweile firmierend als DB InfraGO AG, beim Eisenbahn-Bundesamt die Planfeststellung für das gegenständliche Vorhaben.

Im Ergebnis der Eingangsprüfung des Antrages bat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabensträger mit Schreiben vom 14. und 15.11.2023 um Nachbesserung der Antragsunterlagen. Mit Schreiben vom 08.04., 17.05. und 12.06.2024 übersandte der Vorhabensträger überarbeitete und ergänzte Planunterlagen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Anhörungsbehörde diejenigen Behörden, deren Aufgabenbereiche durch das Vorhaben berührt werden, und sonstige Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme aufgefordert (§ 73 Abs. 2 VwVfG). Des Weiteren hat die Anhörungsbehörde den anerkannten Naturschutzvereinigungen und sonstigen Vereinigungen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben lagen auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadt Doberlug-Kirchhain vom 15.07.2024 bis zum 14.08.2024 öffentlich zu jedermanns Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung sind zuvor ordnungsgemäß bekannt gemacht worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass für

das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird, dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 19 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) notwendigen Angaben enthalten und dass die Auslegung auch der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 18 UVPG dient.

Die im Anhörungsverfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange, Vereinigungen und sonstige Stellen sowie deren im Verfahren eingegangene Stellungnahmen sind in der untenstehenden Tabelle aufgelistet. Darüber hinaus sind bei der Anhörungsbehörde Einwendungen in eigenen Rechten Betroffener insbesondere zu Belangen des Straßenverkehrs und Immissionsschutzes sowie betreffend Eigentumsbeeinträchtigungen eingegangen.

Der Vorhabensträger hat auf die im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen erwidert. Die Erwidierungen wurden den Betroffenen jeweils zur Kenntnis gegeben.

Unter dem 10.01.2025, Az. 511ppa/060-2300#008 hat das Eisenbahn-Bundesamt im Internet öffentlich bekannt gemacht, dass die vorliegende Planung die Verkürzung der Bau- und Nutzlängen der Bahnsteige des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain vorsieht, und Nutzern dieser Anlagen sowie Dritten mit absehbarem Nutzungsinteresse oder Informationen über derartige verkehrliche Interessen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Es sind jedoch keine diesbezüglichen Stellungnahmen eingegangen.

Mit Schreiben vom 18.02.2025 hat der Vorhabensträger die 1. Planänderung während des laufenden Verfahrens beantragt und hierzu geänderte bzw. ergänzende Planunterlagen vorgelegt. Die Planänderung betraf insbesondere die Bahnsteige des unteren Bahnhofes, die Überdachung des Bahnsteiges 1 im oberen Bahnhof, die landschaftspflegerische Begleitplanung einschließlich der Einplanung von Überflughilfen für Fledermäuse, wasserwirtschaftliche Belange und die Inanspruchnahme privater Grundstücke.

Den durch die Planänderung in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie in eigenen Rechten tangierten Privatpersonen wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Auf die daraufhin eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger erwidert. Die Erwidierungen wurden den Betroffenen wiederum jeweils zur Kenntnis gegeben.

Mit E-Mail vom 07.03.2025 hat die Anhörungsbehörde die Städte Doberlug-Kirchhain und Sonnewalde sowie den Landkreis Elbe-Elster um ergänzende Stellungnahme zu

straßenverkehrlichen Belangen im Zusammenhang mit dem geplanten Ersatzneubau der SÜ L701 gebeten. Der Vorhabensträger hat auf die eingegangenen Stellungnahmen erwidert.

Am 05.05.2025 hat die Anhörungsbehörde in einem Vor-Ort-Termin einzelne Stellungnahmen und Einwendungen betreffend Belange des Straßenverkehrs und Beeinträchtigungen privaten Eigentums mit Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange (Vertreter des Straßenverkehrsamts und der Städte Doberlug-Kirchhain und Sonnewalde) und dem Vorhabensträger gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert. Darüberhinaus wurde gemäß § 18a Abs. 5 AEG auf Erörterung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen verzichtet, da nicht zu erwarten war, dass mittels Durchführung eines Erörterungstermins weitere Erkenntnisse gewonnen oder Bedenken ausgeräumt werden würden. Hierüber hat die Anhörungsbehörde die Behörden und Stellen sowie die Einwender mit der Bitte um abschließende Stellungnahme informiert. Dem Verzicht auf eine Erörterung wurde nicht widersprochen.

Mit Schreiben vom 05.08.2025 hat der Vorhabensträger die 2. Planänderung während des laufenden Verfahrens beantragt und hierzu geänderte bzw. ergänzende Planunterlagen vorgelegt. Die Planänderung betraf insbesondere die landschaftspflegerische Begleitplanung sowie wasserwirtschaftliche und waldrechtliche Unterlagen. Den durch die Planänderung in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde Gelegenheit zur Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Auf die daraufhin eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabensträger erwidert.

Folgende Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, Vereinigungen und Stellen sind im Verfahren eingegangen:

lfd. Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Bemerkung
T-003	Landkreis Elbe-Elster Denkmalrechtliche Erlaubnis 63-80532-24-30 v. 30.07.2024 Schreiben 61 09 01 092/ 175-2024 v. 09.08.2024 und 06.02.2025 Schreiben 61 09 01 092/ 175-2024/ 069-2025 v. 02.04.2025 (1.Pä) Schreiben 61 09 01 092/ 067-2025 v. 14.04.2025 (SÜ L701) Schreiben 63-93054-25-112 v. 13.10.2025 Tourismusverband Elbe-Elster e.V. Schreiben v. 14.04.2025 (SÜ L701)	

lfd. Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Bemerkung
T-020	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege Schreiben v. TÖBDoberlugKirchhain_EE_BahnPfst240913 v. 16.09.2024 Schreiben v. TÖBDoberlugKirchhain_EE_BahnPfst250411 v. 14.04.2024 (1.Pä)	
T-022	Abt. Bodendenkmalpflege / Archäologisches Landesmuseum Schreiben GV2021:152b v. 13.08.2024	
T-025	Landesamt für Umwelt Brandenburg Schreiben LFU-TOEB-3704/9+61#336648/2024 v. 12.09.2024 u. -#60800/2025 v. 10.02.2025 Schreiben LFU-TOEB-3704/9+62#155543/2025 v. 02.04.2025 (1.Pä) Schreiben LFU-TOEB-3704/9+66#579350/2025 v. 19.08.2025 (2.Pä) E-Mail LFU Ref. N1 v. 16.10.2025	
T-029	Landesamt für Soziales und Versorgung Schreiben v. 30.07.2024	k.E.
T-031	Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (c/o LBV) Schreiben 4121-50180/03426LF/2024 v. 16.09.2024	k.E.
T-032	Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit Schreiben AS2.51-3120-10437/2024-CT C 200600471 v. 23.07.2024	k.E.
T-033	Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Schreiben 74.22.42-30-1118 v. 26.08.2024	k.E.
T-034	Landesbetrieb Forst Brandenburg Schreiben 080-3-FoA-11-7002/175+3#353381/2024 v. 26.09.2024 Schreiben 080-3-FoA-11-7002/175+3#152545/2025 v. 02.04.2025 (1.Pä) Schreiben 080-3-FoA-11- 7002/175+3#648076/2025 v. 07.10.2025 (2.Pä)	
T-035	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg E-Mail v. 26.07.2024	
T-036	Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung Schreiben 101-B2_LU-2201/11760+58#13373/2024 v. 24.07.2024	k.E.
T-037	Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen Schreiben FM LM-MF-VV 2012/DOKI v. 12.09.2024	k.E.
T-038	Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwaltung mbH Schreiben ID 62 01 20 v. 13.08.2024	
T-039	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg E-Mail SG 423 v. 16.09.2024 u. 10.02.2025	
T-042	Landesamt für Bauen und Verkehr Schreiben 110-24-518000301/2024-002/001 v. 30.08.2024 u. -002/002 v. 24.01.2025	
T-063	Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung Schreiben ST/5.2.1/202409170099-001/24 v. 17.09.2024	k.E.

lfd. Nr.	Im Anhörungsverfahren beteiligte Träger öffentlicher Belange / Vereinigungen / Stellen Stellungnahme(n), Zeichen, Datum	Be-mer-kung
T-070	Bundeseisenbahnvermögen Schreiben BE2558-23-12 v. 07.08.2024	k.E.
T-074	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Schreiben 45-60-00/VII-1460-24-PFV v. 10.09.2024	k.E.
T-077	Polizeipräsidium Land Brandenburg, Polizeidirektion Süd Schreiben EE-13-2024 v. 26.09.2024	k.E.
T-112	50 Hertz Transmission GmbH Schreiben 2024-003966-01-OGZ v. 06.09.2024	
T-118	Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH Schreiben V109748/24 VS-O-B-G v. 20.09.2024	
T-137	Vodafone GmbH Schreiben 24/ 0357B v. 16.07.2024	
T-145	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Schreiben v. 11.09.2024	
T-149	Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg (c/o EBA) E-Mail 51274 v. 29.08.2024	k.E.
T-194	Wasser- und Abwasserverband Westniederlausitz Schreiben SN-38/2024 v. 16.09.2024 Schreiben SN-38/2024 v. 07.04.2025 u. E-Mail v. 02.06.2025 (1.Pä)	
T-215	Stadtwerke Finsterwalde GmbH Schreiben 5175/16 v. 04.09.2024	
T-250	Stadt Doberlug-Kirchhain Schreiben FB 3 v. 11.09.2024 E-Mail SB Tiefbau v. 20.06.2025	
T-251	Gewässerverband Kleine Elster – Pulsnitz Schreiben mi - I/8-1671(1.Erg.) v. 01.04.2025	
T-252	Stadt Sonnewalde E-Mail v. 25.03. und 07.05.2025 (SÜ L701)	
N-12	Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR Schreiben v. 10.09.2024 u. v. 04.09.2023	

k.E. = keine Einwände; (1.Pä) bzw. (2.Pä) = zur 1. bzw. 2. Planänderung

Die privaten Einwender sind im Anhörungsverfahren und in diesem Planfeststellungsbeschluss mit den lfd. Nr. P-001 bis P-006 bezeichnet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG, wonach Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt 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

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen des bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibers DB InfraGO AG.

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz erstreckt sich die Zuständigkeit auch auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen.

Gemäß § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) entscheidet bei einem Vorhaben, für das ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, die Planfeststellungsbehörde über die Erlaubnis einer vorhabensbedingten Gewässerbenutzung.

B.3 Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt.

B.3.1 Verfahren

Für das Vorhaben besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht). Der Vorhabensträger hat die Durchführung einer UVP beantragt. Die Planfeststellungsbehörde hält das Entfallen einer Vorprüfung für zweckmäßig gemäß § 7 Abs. 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-G). In den Bekanntmachungen zur öffentlichen Auslegung der Pläne wurden die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen aufgeführt. Die Unterlagen wurden öffentlich ausgelegt und im Internet zugänglich gemacht, die Träger öffentlicher Belange und Umweltvereinigungen wurden beteiligt. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden bei der Bewertung der Umweltverträglichkeit berücksichtigt.

B.3.2 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

B.3.2.1 Schutzgut Menschen und menschliche Gesundheit

Durch das Vorhaben können baubedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit durch Erschütterungen und Lärmimmissionen entstehen. In den jeweiligen Gutachten (Unterlage 17) werden diese erfasst, bewertet und für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen genutzt (Unterlage 1, Kapitel 10.8, sowie Auflagen unter A.4.3).

Für das Schutzgut Menschen wurde ermittelt, dass es während der Bauarbeiten zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen kommen kann, die durch verhältnismäßigen Aufwand nicht zu verhindern sind. Hohe Richtwertüberschreitungen durch Baulärm sind vor allem tagsüber zu erwarten. Im Nachtzeitraum kommt es im Umfeld der Baumaßnahmen zu verhältnismäßig wenigen Überschreitungen des Schwellenwertes von 60 dB(A). Zur Verminderung der Lärmbelästigung werden lärmintensive Arbeiten möglichst zeitlich gebündelt, mit den möglichst lärm- und erschütterungsärmsten Techniken und Verfahren sowie im Tageszeitraum durchgeführt. Ergänzend sollten die Anwohner umfassend informiert und eine feste Ansprechstelle benannt werden, welche für die Kommunikation mit den Anwohnern zum Thema Baulärm zuständig ist.

Die baubedingten Erschütterungsimmissionen können in einem Bereich bis 60 m neben der Baumaßnahme die Anhaltswerte der DIN 4150 – Teil 2 „Erschütterungseinwirkung auf Menschen in Gebäuden“ überschreiten. Die Anwohner sollen daher umfangreich informiert werden.

Durch baubedingte Sperrungen kann es zu Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs kommen, allerdings wurde ein Verkehrskonzept entwickelt, welches unzumutbare Beeinträchtigungen vermeidet (Unterlage 22).

Da es sich bei dem Vorhaben größtenteils um einen Ersatzneubau handelt, können in Bezug auf weitere Wirkfaktoren (z.B. Flächeninanspruchnahme, betriebsbedingter Lärm oder Erschütterung) keine erheblichen Beeinträchtigungen festgestellt werden.

Betriebsbedingt kommt es zu erhöhten Schallimmissionen des Schienenverkehrs, an 38 Gebäuden und 6 Kleingartenparzellen werden Ansprüche auf Lärmvorsorge ausgelöst. Für die Lösung der Schutzfälle besteht Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Gleiches gilt für erhöhte Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr an einem Gebäude durch die geänderte Straßenüberführung der L 701.

Die betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen erhöhen sich in keinem Fall um mehr als 25% und liegen auch bei streckennaher Bebauung teilweise unterhalb der Anhaltswerte.

B.3.2.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Durch unvermeidbare baubedingte und anlagebedingte Eingriffe in mittel bis hervorragend bewertete Biotop verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen bzw. erhebliche Beeinträchtigungen besonderer Schwere. Durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahmen entsteht ein biotopwertbezogener Kompensationsbedarf.

Diese führen zu einem biotopwertbezogenen Kompensationsbedarf nach der anzuwendenden Bundeskompensationsverordnung (BKompV). Das Defizit wird vorrangig durch planerische Maßnahmen ausgeglichen und ersetzt. Dazu wurde ein Gesamtkonzept der Maßnahmenplanung entwickelt, welches neben Vermeidungsmaßnahmen die biotopwertbezogene und funktionsbezogene Realkompensation beinhaltet.

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind multifunktional, d.h. Beeinträchtigungen verschiedener Schutzgüter können gemeinsam mit einer Maßnahme kompensiert werden. Die sich aus dem BNatSchG und dem Fachrecht ergebenden Kompensationserfordernisse werden ebenso in das Gesamtkonzept integriert (multiinstrumentell). Die Kompensation geschieht zum einen durch die Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen durch verschiedene Ausgleichsmaßnahmen und zum anderen durch trassenferne Kompensationsmaßnahmen. Bei Letzteren handelt es sich um Maßnahmen eines Flächenpools/Ökokontos „Elbe-Elster“.

Für die Fällung von 165 Bäumen, die unter die Gehölzschutzverordnung des Landkreises Elbe-Elster fallen, wird eine Ausnahme von den Verboten der Verordnung zugelassen und eine Ersatzgeldzahlung in Höhe von 177.900 € an den Landkreis geleistet.

Zusätzlich sind für Eingriffe in gesetzlich geschützte und sehr hoch bewertete Biotop funktionspezifische Kompensationsmaßnahmen umzusetzen (z.B. Gehölzpflanzungen oder Wiederherstellung beschatteter Uferbereiche), um die verloren gegangenen ökologischen Funktionen (insbesondere Vielfalt von Lebensgemeinschaften und Lebensräumen) im Naturraum wieder auszugleichen bzw. zu ersetzen. Dies geschieht durch die Rekultivierung der bauzeitlich genutzten Flächen, trassennahe Kompensationsmaßnahmen und den Rückgriff auf einen Flächenpool.

Mit Umsetzung der Maßnahmen 019_A, 020_A und 022_A (Baum- und Gebüschpflanzungen) und sowie 025_AV (Wiederherstellung Uferbereiche) wird dem Ausgleich für kleinflächigen Verlust von naturnahen, beschatteten Bächen und Strauchweidengebüschen sowie Waldbiotopen vor Ort genüge getan.

Aufgrund der gesetzlichen Regelungen des § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine Befreiung von dem Zerstörungs- bzw. Beeinträchtigungsverbot gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG genehmigt.

Aus der Notwendigkeit, im Zusammenhang mit der Umsetzung des Vorhabens Wald in eine andere Nutzungsart umzuwandeln, ergibt sich gemäß § 8 LWaldG die Pflicht zur forstrechtlichen Kompensation. Nach Abstimmung mit dem Forstamt Elbe-Elster ist für die 646 m² zeitweilig beanspruchter Waldfläche (Laubmischwälder mittlerer Ausprägung) unter Berücksichtigung der Waldfunktionen eine Walderhaltungsabgabe zu entrichten.

Eine Beeinträchtigung streng geschützter Pflanzenarten durch das Vorhaben kann ausgeschlossen werden.

Für das Schutzgut Tiere können nicht alle erheblichen Beeinträchtigungen verhindert bzw. gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Artengruppen Avifauna (insbesondere Gebüschbrüter), Fledermäuse sowie Zauneidechsen gehen hochwertige Lebensräume verloren. Zur Vermeidung von erheblichen Beeinträchtigungen werden umfangreiche Maßnahmen umgesetzt (vgl. Unterlage 1, Kapitel 9.2.1, 9.2.2, 9.3.1 und 9.3.2).

Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG können jedoch auch bei Einhaltung der Vermeidungsmaßnahmen für das Braune Langohr (*Plecotus auritus*) nicht ausgeschlossen werden. Es wird aufgrund des überwiegenden öffentlichen Interesses und der ökonomisch unverhältnismäßigen Alternativen eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen. Um negative Auswirkung auf den Erhaltungszustand der betroffenen Population des Braunen Langohrs zu vermeiden, wird das bestehende Winterquartier „Eiskeller“ an der EÜ Südstraße nach Abschluss der Baumaßnahme umfangreich aufgewertet (Maßnahmen 033_FCS).

Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird durch das Vorhaben nicht signifikant oder nachhaltig beeinträchtigt.

Die Verträglichkeitsvorprüfung für das FFH-Gebiet „Kleine Elster und Schackeniederung“ (DE-4447-308) kommt zu dem Ergebnis, dass keine Erhaltungsziele des Schutzgebietes erheblich beeinträchtigt werden.

B.3.2.3 Schutzgüter Klima und Luft, Landschaft

Eine nachhaltig negative Beeinträchtigung der Lufthygiene oder lokalen sowie regionalen klimatischen Verhältnisse durch das Vorhaben ist nicht zu erwarten. Das Landschaftsprogramm Brandenburg (MLUK 2001) hat für das Vorhabengebiet keine Angaben gemacht oder Schwerpunkte zur Sicherung der Luftqualität aufgrund der Durchlüftungsverhältnisse gesetzt. In Abstimmung mit dem LfU wurde gemäß § 4 BKompV auf eine tiefergehende Betrachtung des Schutzgutes aufgrund der geringen Betroffenheit verzichtet.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur und die Verlagerung von Güter- und Individualverkehr auf die Schiene spielt eine entscheidende Rolle für die Erreichung klimapolitischer Ziele im Verkehrssektor. Daher ist das vorliegende Vorhaben, welches den langfristigen Erhalt der Schieneninfrastruktur zum Gegenstand hat, trotz des erforderlichen Ausstoßes von CO₂-Äquivalenten durch die eingesetzten Materialien und die Baumaßnahmen, in Hinblick auf das globale Klima insgesamt positiv zu bewerten.

Auch für das Schutzgut Landschaft wurde in Abstimmung mit dem LfU gemäß § 4 BKompV auf eine tiefergehende Betrachtung des Schutzgutes aufgrund der geringen Betroffenheit verzichtet. Dies ist darin begründet, dass durch das Vorhaben zum einen keine neuen Linienstrukturen oder in diesem Zusammenhang relevante Barrieren geschaffen und nahezu keine neuen, weithin wahrnehmbaren (hohen) Strukturen gebaut werden. Darüber hinaus wird das Landschaftsbild als solches kaum verändert, da nur die bestehenden Strecken im geringen Dezimeterbereich in ihrer Höhe verändert und somit die Böschungsgestaltung angepasst wird. Es werden 4 m hohe Überflughilfen für Fledermäuse errichtet. Die Betroffenheit hierdurch ist jedoch nur punktuell an 2 Standorten auf einer Länge von jeweils ca. 60 m, und durch die Verwendung von Maschendraht in einer für die Tiere erkennbaren Maschenweite wird eine gewisse Transparenz dieser Bauwerke gewährleistet. Lärmschutzwände sind nicht geplant und der Umbau des Bahnhofs erfolgt an der gleichen Stelle der bestehenden Gebäude.

B.3.2.4 Schutzgüter Boden und Fläche

Dauerhafte Nutzungsänderungen von Flächen ergeben sich aus der Errichtung von neuen, rechtlich vorgeschriebenen Rettungswegen und einer abschnittsweise geringfügigen Verbreiterung der Böschung. Diese sind in ihrem Gesamtumfang aber gering

und da es sich bei dem Vorhaben weitestgehend um einen Ersatzneubau handelt, können erhebliche negative Folgen in Bezug auf das Schutzgut Fläche nicht abgeleitet werden.

Im vorliegenden Fall übersteigt die Bewertung der einzelnen Funktionen wie auch die Gesamtbewertung des Schutzgutes Boden nicht die mittlere Wertigkeit. Dabei handelt es sich um die Pseudogleye und Fahlerde-Pseudogleye sowie Pseudogleye-Fahlerden im nördlichen Untersuchungsraum sowie auf den vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen südöstlich des Bahnhofs. Die zum Bestand hinzukommenden Versiegelungen durch notwendige Rettungszufahrten sind als Vorhabenwirkung in ihrem Gesamtumfang zu gering und durch die bestehende Nutzung zu vorbelastet, um eine Beeinträchtigung besonderer Schwere herbeizuführen. Alle temporären Bauflächen werden nach Abschluss der Bautätigkeiten entsprechend gültigen Gesetzen und Richtlinien zurückgebaut und weitestgehend in den Ausgangszustand zurückversetzt.

Es kann also mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben Beeinträchtigungen besonderer Schwere auslösen wird. Erhebliche Beeinträchtigungen werden gemäß § 9 Absatz 1 BKompV durch die biotopwertbezogenen Aufwertungen ausgeglichen oder ersetzt.

B.3.2.5 Schutzgut Wasser

Als baubedingte Wirkung sind hauptsächlich Verdichtungen des Bodens für die Grundwasserneubildung und Wasserhaltungsmaßnahmen negativ zu betrachten. Diese werden jedoch nach der Projektfertigstellung vollumfänglich beseitigt.

Durch Bautätigkeiten können Stoffeinträge aus den eingesetzten Baustoffen, von Baumaschinen und -geräten bzw. deren Betriebsmitteln auftreten. Bei Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers und unter Berücksichtigung der zeitlichen und räumlichen Begrenzung des Vorhabens ergeben sich keine negativen Auswirkungen auf die Oberflächenwasserkörper und den Grundwasserkörper.

Die Anwendung der bahninternen Richtlinie „Bauen in Wasserschutzgebieten“ (DB-Ril 836.4107) stellt sicher, dass alle erforderlichen Schutzmaßnahmen seitens der technischen Planung berücksichtigt wurden. Das Schutzbedürfnis des Trinkwasserschutzgebietes ist damit erfüllt.

Anlagebedingt stellen Versiegelungen (Rettungszufahrten) eine Herabsetzung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und damit ggf. eine Reduzierung der Grundwasserneubildung dar. Das Niederschlagswasser von dauerhaft versiegelten Flächen

wird bei Lage innerhalb des Trinkwasserschutzgebiets gefasst (Sammelleiter, Tiefenentwässerung, wasserdichte Gräben) und außerhalb des WSG abgeleitet bzw. bei Lage außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes über Entwässerungsgräben mit belebter Bodenzone versickert. Damit steht das Wasser auch künftig für die Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Zudem verbleiben nach Abschluss der Bauarbeiten Bauteile wie Fundamente, Rüttelstopfsäulen, Stahlbetonbohrpfähle und Spundwände im Grundwasserkörper. Die Einbringung von Bauteilen geschieht lediglich punktuell. Aufgrund dessen ist davon auszugehen, dass die Einbauten um- bzw. unterströmt werden.

Mit dem Vorhaben werden voraussichtlich weniger als 1 % der GWK-Fläche dauerhaft versiegelt. Demnach sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung zu erwarten.

Im Zuge der Erneuerung der Durchlässe an den Bahn-km 101,685 und 101,9 kommt es zu einer Verlegung des Grabenverlaufs. Dauerhafte negative Auswirkungen werden aufgrund des äußerst lokal begrenzten Einflussbereiches der Maßnahmen nicht erwartet.

Schadstoffeinträge in die Oberflächengewässer oder in das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

Die Bahnsteige und Zuwegungen befinden sich innerhalb eines WSG. Auswirkungen auf den Grundwasserkörper sind ebenfalls auszuschließen, da innerhalb des WSG keine Versickerung in den Grundwasserkörper vorgesehen ist.

Der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19) kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl der betroffene Oberflächenwasserkörper (OWK) Kleine Elster, als auch die betroffenen Grundwasserkörper (GWK) einen insgesamt schlechten Zustand aufweisen. Mit Einhaltung sämtlicher und einschlägiger Vorschriften sowie Durchführung allgemeiner Vermeidungsmaßnahmen (u.a. Betankung auf nicht versickerungsfähigen Untergründen) ist keine Verschlechterung der Wasserkörper-Zustände mit dem Vorhaben verbunden.

Im Verhältnis zur Größe des GWK Schwarze Elster findet das Vorhaben auf geringem Raum und in einer ausreichenden Distanz zum berichtspflichtigem OWK Kleine Elster statt. Somit sind die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 und 47 WHG auch mit Durchführung des Vorhabens zu erreichen. Das Vorhaben hält das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot ein und verursacht keine Trendumkehr. Insgesamt liegen folglich keine vorhabendbedingten Konflikte gegenüber den Maßgaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) (RL 2000/60/EG) vor.

B.3.2.6 Schutzgüter Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben werden Bereiche in Anspruch genommen, welche als Bodendenkmale und Bodendenkmal-Verdachtsflächen ausgewiesen sind. Darüber hinaus steht der Bahnhof unter Denkmalschutz als Baudenkmal.

Zur Vermeidung erheblicher Schädigungen der Bodendenkmale und -Verdachtsflächen werden durch das BLDAM Prospektionen durchgeführt, um ggf. weitere Maßnahmen gemeinsam mit dem Vorhabensträger festzulegen (Maßnahme 032_V).

Das Vorhaben wird nach dem allgemeinen Stand der Technik durchgeführt, sodass nicht davon auszugehen ist, dass die baubedingten Erschütterungen zu erheblichen Schädigungen des alten Bahnhofgebäudes führen.

Die Anhaltswerte der DIN 4150 – Teil 3 für Erschütterungen an Gebäuden werden bei Rammarbeiten bei ungünstigen Voraussetzungen an den nächstgelegenen Gebäuden voraussichtlich überschritten. Damit baubedingte Gebäudeschäden ausgeschlossen werden können, werden baubegleitende Erschütterungsmessungen und Beweissicherungen durchgeführt.

B.3.2.7 Weitere Schutzgüter und Auswirkungen, Wechselwirkungen, Vorkehrungen, Varianten

Grenzüberschreitende Auswirkungen durch das Vorhaben konnten nicht ermittelt werden.

Zur Umsetzung des Vorhabens ist als Überwachungsmaßnahme die umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ) vorgesehen.

Für die geplanten Anlagenteile lässt sich eine besondere Schutzbedürftigkeit gegenüber möglichen Naturkatastrophen, wie Stürmen, Waldbränden, Starkregen und Blitzschlag, ableiten. Durch die Umsetzung geeigneter Maßnahmen wurde deren Vulnerabilität jedoch weitestgehend herabgesetzt. Es ist von einer steigenden Unfallneigung der Anlagenteile in der Zukunft mit weiterem Fortschreiten des Klimawandels auszugehen.

Da im Vorhabengebiet keine großflächigen Wälder oder Forste vorhanden sind und es gegen Blitzschlag bewährte Maßnahmen gibt, können erheblich negative Folgen diesbezüglich ausgeschlossen werden. Durch Stürme können Bäume in den Gleisbereich bzw. die Oberleitungen fallen, Starkregenereignisse können zu Überschwemmungen in den EÜs und dem Kreuzungsbauwerk führen. Dies ist allerdings auf die Verschärfung der Klimakatastrophe zurückzuführen und nicht auf die geplante Streckenerneuerung.

Die neuen bzw. zu ändernden Eisenbahnbetriebsanlagen werden entsprechend dem aktuellen Stand der Technik geplant und gebaut. Dabei werden auch Havarie- und Unfallszenarien im gebotenen Umfang, wie Vorkehrungen zum Brandschutz- und Katastrophenschutz baulich und verkehrlich berücksichtigt. Das Vorhabengebiet befindet sich nicht im Wirkungsbereich einer der Störfallverordnung unterfallenden Betriebs. Im Weiteren ist die Umsetzung des Vorhabens nicht über das übliche Maß hinaus anfällig für schwere Unfälle oder Katastrophen.

Die Wechselwirkungen werden bereits vollumfänglich in den Bewertungen der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt. Überregionale und schutzgutübergreifende Wechselwirkungen werden von dem vorliegenden Vorhaben nicht beeinträchtigt (z.B. erhebliche weiträumige klimatische Auswirkungen durch großflächigen Waldverlust, Erhöhung des Hochwasserrisikos durch die Errichtung von Bauwerken bzw. Vegetationsverluste oder großflächige Bodenverluste mit hoher Grundwasserschutzfunktion).

Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Vorplanung Varianten untersucht und bewertet, vgl. hierzu nachfolgend unter B.4.2. Im Ergebnis sind keine vorzugswürdigen Alternativen zur Antragsvariante gegeben, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen geringere Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. sonstiger Belange mit sich brächten.

B.3.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde hat anhand des UVP-Berichts, der ihr vorliegenden Fachgutachten und im Beteiligungsverfahren gewonnener Erkenntnisse im Wege einer Gesamtschau die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und daraus resultierende Umweltvorsorgemaßnahmen überprüft und bewertet. Die Ergebnisse wurden unter B.3.2, sowie nachfolgend in den Entscheidungen unter B.4 dargestellt. Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt. Dies kann vorliegend bejaht werden.

Durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen und Auflagen können erhebliche Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen während der Bauzeit vermieden werden. Durch passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden können erhebliche Beeinträchtigungen aus den betriebsbedingt erhöhten Lärmimmissionen vermieden werden.

Die sich aus dem BNatSchG und dem Fachrecht ergebenden Kompensationserfordernisse werden vollständig erfüllt.

Durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff so gestaltet, dass die Störungen von Fledermäusen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG, die nicht zu vermeiden sind, so gering wie möglich ausfallen.

Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Kleine Elster und Schackeniederung“ zu erwarten (B.4.9.1).

Durch Pflanzung von Feldgehölzen, Bäumen und Hecken werden die Beeinträchtigungen der von Rodungen betroffenen Funktionen kompensiert. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaftsbild werden ausgeglichen.

Die Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers sind ausreichend. Mit Einhaltung sämtlicher einschlägiger Vorschriften sowie Durchführung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ist keine Verschlechterung der Wasserkörper-Zustände mit dem Vorhaben verbunden, so dass die Bewirtschaftungsziele gem. §§ 27 und 47 WHG auch mit Durchführung des Vorhabens zu erreichen sind.

Das denkmalgeschützte Bahnsteigdach - als Sach- und Kulturgut - wird, soweit technisch möglich und zumutbar, umgebaut und nahezu am alten Standort weiterverwendet.

Die Planfeststellungsbehörde kann nach Auswertung der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen keine Sachverhalte erkennen, die der Umweltverträglichkeit des Vorhabens entgegenstehen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die vorliegende Planung dient der Ertüchtigung des gegenständlichen Abschnitts der Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda für eine zulässige Geschwindigkeit von 200 km/h und damit der Verkürzung der Mindestreisezeit zwischen Berlin und Dresden. In diesem Zusammenhang erfolgt die Anpassung des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain an die zukünftigen Anforderungen des prognostizierten Schienenpersonen- und -güterverkehrs. Der Bedarf und das überragende öffentliche Interesse an dem Vorhaben sind durch § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) i.V.m. Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 1 („Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes“), lfd. Nr. 3 („ABS Berlin – Dresden“) festgestellt.

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

B.4.2 Variantenuntersuchung

In Unterlage 1, Abs. 3 werden die bezüglich der Gleisanlagen geplanten Trassierungsänderungen plausibel begründet. Maßgebliche Randbedingungen für die geplante Trassierung der Strecke 6135 ergeben sich insbesondere aus der Anhebung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 200 km/h und aus bautechnischen Zwängen beim Ersatzneubau des Kreuzungsbauwerkes der Strecken 6135 und 6345. Die diesbezüglich gewählte Trassierungslösung einer begrenzten Anhebung der Strecke 6135 bei gleichzeitiger Absenkung der Strecke 6345 ist sachgerecht. Ebenso ist die geplante Anhebung der Straßenüberführung L701 über die Strecke 6135 gerechtfertigt, da eine andernfalls erforderliche Absenkung der Bahn im Ergebnis des Variantenvergleichs nachteilig wäre. Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Variantenauswahl des Vorhabensträgers zu eigen. Vorzugswürdige Alternativen zur Antragsvariante, die geringere Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. Anwohner mit sich brächten und dennoch den verkehrlichen Anforderungen gerecht würden, sind nicht gegeben.

B.4.3 Verkehrliche Belange

B.4.3.1 Eisenbahn

a) Bahnanlagen

- Bahnsteignutzlängen

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bemängelt mit Schreiben vom 11.09.2024 die im unteren Bahnhofsteil geplante wesentliche Minderung der Bahnsteiglängen um 180 m bzw. 150 m, verbunden mit einem Nutzlängenverlust von min. 130 m, obwohl dem aktuellem Landesnahverkehrsplan (LNVP) eine Option für eine perspektivische Bahnsteignutzlänge von 215 m zu entnehmen sei. Die Berücksichtigung dieser Option, die in östlicher Richtung realisierbar erscheine, sei der Planung nicht zu entnehmen. Daher könne der geplanten Einkürzung der Bahnsteignutzlängen nicht zugestimmt werden.

In der Unterlage 12 „Spurplanskizze Soll“ sei das an der Strecke 6345 befindliche Hauptsignal „T“ am westlichen Ende des nördlichen Bahnsteiges, im Trassierungsplan dagegen auf Höhe der neuen Weichenverbindung 110-111 positioniert. Man bitte um Klarstellung, da eine eingeschränkte Nutzlänge des Bahnsteiges aufgrund der Positionierung dieses Signales nicht hingenommen werden könne.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die im LNVP geforderte Option einer Verlängerung der Bahnsteignutzlängen auf 215 m werde durch die vorliegende

Planung nicht verbaut. Die korrekte Lage des Hauptsignals "T" sei dem Trassierungslageplan zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter dem 10.01.2025, Az. 511ppa/060-2300#008 die geplante Verkürzung der Bau- und Nutzlängen der Bahnsteige des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain im Internet öffentlich bekannt gemacht. Es sind jedoch keine Stellungnahmen eingegangen, die auf einen absehbaren verkehrlichen Bedarf für größere Bahnsteignutzlängen als vorliegend geplant hindeuten. Da eine künftige (Wieder)Verlängerung der Bahnsteige ohne weiteres möglich bleibt, ist die vorliegende Planung nicht zu beanstanden.

- Wetterschutz

Der VBB weist darauf hin, dass der Bf Doberlug-Kirchhain an der Kreuzung der Strecken 6135 und 6345 planmäßig auch eine Umsteigefunktion erfülle, welche mit längeren Aufenthalten verbunden sein könne. Deshalb sei die Aufenthaltsqualität der Station für den Fahrgast von erheblicher Bedeutung und erscheine der geplante Verzicht auf Überdachung von Bahnsteigflächen, der gegenüber dem Bestand zu deutlich verringertem Witterungsschutz, weniger verschatteten Aufenthaltsbereichen (insbesondere auf dem oberen Bahnhofsteil) und erheblich geminderter Aufenthaltsqualität führe, nicht hinnehmbar.

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, dass die Überdachung des Bahnsteiges 1 gemäß Denkmalschutzaufgaben an Ort und Stelle wiedererrichtet werde. Im Übrigen bestünden bezüglich Ausstattung standardisierte Vorgaben in Abhängigkeit der Bahnhofskategorie. Für die Bahnhofskategorie 4 des Bf Doberlug-Kirchhain seien die Sitzgelegenheiten an den Wetterschutzhäusern ausreichend. Weitere seien nicht notwendig und auch nicht vorgesehen. Der geforderte Ausstattungsplan sei nicht Bestandteil der Genehmigungs- sondern der Entwurfsplanung.

Die Planfeststellungsbehörde bestätigt die Ausführungen des Vorhabensträgers bezüglich des Erhalts der Überdachung des Bahnsteiges 1. Das Dach des Bahnsteiges 4 im unteren Bahnhof kann wegen der vernünftigerweise geplanten Anschwenkung des Gleises 2 (6345-1) an Gleis 1 (6345-2) nicht im Bestand erhalten werden. Die Planfeststellungsbehörde stimmt mit dem VBB darin überein, dass der Verzicht auf die Wiedererrichtung einer Überdachung des Bahnsteiges 4 einen bedauerlichen Verlust an Aufenthaltsqualität für die Reisenden mit sich bringt. Vor dem Hintergrund des vom Zuwendungsgeber Bund unter verkehrspolitischen Erwägungen und haushalterischen Gesichtspunkten vorgegebenen Ausstattungsstandards sieht die Planfest-

stellungsbehörde jedoch keine rechtliche Handhabe, dem Vorhabensträger die Errichtung einer neuen Überdachung an dem in neuer Lage geplanten Bahnsteige 4 aufzugeben.

b) Bahnverkehr

- Bauzeitliche Fahrgastinformation

Das Landesamt für Bauen und Verkehr weist mit Schreiben vom 30.08.2024 darauf hin, dass es während der Baumaßnahmen zu Sperrpausen und damit Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs kommen werde, und fordert, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und die Nutzer des SPNV rechtzeitig zu informieren.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung Beachtung zu.

- Behelfsbahnsteig an Strecke 6190

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) fordert mit Schreiben vom 11.09.2024, zur Milderung der verkehrlichen Einschränkungen während der Sperrung der Strecke 6345 (voraussichtlich Bauphasen 2, 3 und 10) für die Züge Cottbus – Falkenberg (Elster) eine Umfahrung über die vorhandenen Verbindungskurven 6191 und 6190 mit Wende im Bahnhof Brenitz-Sonnenwalde (Strecke 6135) und Einrichtung eines zumindest temporären Bahnsteiges an der Strecke 6190 im Bereich des Bahnhofs Doberlug-Kirchhain zu prüfen, um die Bedienung der Station und den Umstieg zu den Zügen der Relation Elsterwerda – Berlin aufrecht zu erhalten.

Der Vorhabensträger legt in seiner Erwiderung dar, die Bautechnologie sei unter der Prämisse geringstmöglicher betrieblicher Einschränkungen der Strecke 6345 und der Minimierung zeitgleicher Sperrungen dieser und der Strecke 6135 erarbeitet worden. Aufgrund der komplexen bautechnologischen Anforderungen im Bereich des Kreuzungsbauwerkes sei eine weitere Reduzierung der Sperrzeiten nicht möglich.

Betrieblich gebe es keine Forderung, für den Zeitraum der Sperrung der Strecke 6345 (11 Wochen) einen Behelfsbahnsteig zu errichten. Die Anordnung eines solchen an der Strecke 6190 wäre aufgrund der Örtlichkeit nur mit hohem Aufwand realisierbar.

Die Planfeststellungsbehörde trifft im vorliegenden Beschluss keine Entscheidung über das bauzeitliche Schienen(ersatz)verkehrskonzept. Sollte für Personenzüge eine Umfahrung der auf der Strecke 6345 erforderlichen Baustelle über die Strecken 6190 und 6191 vorgesehen werden, könnte der Übergang auf Personenzüge der Strecke 6135 im Bf Brenitz-Sonnenwalde ermöglicht werden. Auch der Bahnhof Doberlug-Kirchhain könnte von dort aus per Bahn oder Schienenersatzverkehr erreicht werden. Die dringende Notwendigkeit bzw. planerische Rechtfertigung eines temporären

Bahnsteiges an der Strecke 6190 ist auf Basis der vorliegenden Unterlagen somit nicht ohne weiteres ersichtlich, weshalb von einer entsprechenden Festsetzung im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss abgesehen wird. Sollte sich jedoch nach Konkretisierung des bauzeitlichen Schienen(ersatz)verkehrskonzeptes ein Behelfsbahnsteig als nötig erweisen, könnte dieser mit oder, sofern keine Beeinträchtigungen öffentlicher oder privater Belange zu besorgen sind, ohne Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ohne größere Schwierigkeiten nachträglich eingeplant werden.

B.4.3.2 Straße

Das Straßenverkehrsamt des Landkreises Elbe-Elster hat mit Schreiben vom 09.08.2024 einige Hinweise gegeben, deren Beachtung der Vorhabensträger in seiner Erwiderung zugesichert hat. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtet den Vorhabensträger unter A.4.2.2 a) und c) zur Abstimmung der Ausführungsplanung mit den tangierten Straßenbaulastträgern sowie Einholung erforderlicher verkehrsrechtlicher Anordnungen nach § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese Nebenbestimmungen sind erforderlich, damit den durch das Vorhaben bauzeitlich und dauerhaft berührten straßenbaulichen und -verkehrlichen Belangen im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung ausreichend Rechnung getragen wird.

a) Straßenanlagen

- Bahnhofsvorplatz

Bezüglich der von der Stadt Doberlug-Kirchhain mit Schreiben vom 11.09.2024 vorgebrachten Einwände und Hinweise wird auf die Nebenbestimmungen unter A.4.2.1 a) sowie A.4.2.2 a) dieses Beschlusses verwiesen, wonach der Vorhabensträger die Ausführungsplanung für die Anbindung der geänderten Bahnsteigzugänge an den Bahnhofsvorplatz sowie für die Änderungen an den Straßenanlagen einvernehmlich mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen hat.

- L70 Bahnhofsallee / BÜ Bahn-km 117,373 Str 6345 / -km 0,020 Str 6190

Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) weist mit E-Mail vom 16.09.2024 und 06.02.2025 auf den im Zusammenhang mit der Errichtung eines neuen elektronischen Stellwerkes (ESTW) geplanten Umbau des Bahnüberganges und, zwecks Gewährleistung dessen ständiger Räumbarkeit, auch des benachbarten Knotenpunktes L70/L60 hin. Hierfür sei ein Zwischenausbauzustand erforderlich, dem von Seiten des LS nur zugestimmt werde, wenn der Endausbauzustand durch die DB InfraGO als kreuzungsbedingte Maßnahme hergestellt werde, da erst mit dem Endausbau die Verkehrssicherheit allumfänglich hergestellt werden könne. Der Endausbauzustand

befinde sich derzeit in der Entwurfsplanung. Hierzu sei die RE-Genehmigung durch den LS erforderlich. Die Ausführungsplanung sei ebenfalls mit dem LS abzustimmen.

Der Vorhabensträger verweist darauf, dass die vom LS erwähnte Errichtung eines ESTW BDKU nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sei.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Vorhabensträgers an und weist darauf hin, dass dieser zwar unter dem 18.07.2024 einen Planfeststellungsantrag für den Umbau des Bahnüberganges im Zusammenhang mit der Errichtung eines ESTW für den unteren Bahnhof Doberlug-Kirchhain beim Eisenbahn-Bundesamt gestellt, diesen jedoch mit Schreiben vom 08.07.2025 wieder zurückgenommen hat. Das vorliegend planfestgestellte Vorhaben führt nicht zu anlagenbedingten straßenverkehrlichen Beeinträchtigungen mit Rückwirkungen auf den Knoten L70/L60. In der Planfeststellung wird auch nicht über die Kostenverteilung bei Kreuzungsmaßnahmen entschieden. Die Ausführungsplanung für die mit dem vorliegenden Vorhaben verbundene geringfügige Änderung des BÜ L70 ist gemäß A.4.2.2 a) vor Baubeginn einvernehmlich mit dem Landesbetrieb Straßenwesen abzustimmen.

- Cottbuser Straße / EÜ Bahn-km 101,521 Str 6135

Die geplante, in Unterlage 1, Abs. 5.10.2 beschriebene Aufteilung des Straßenquerschnitts unter der EÜ Cottbuser Straße weicht von den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) ab. Sollte bei der geplanten lichten Weite der EÜ von 4,75 m eine 3,5 m breite Fahrbahn vorgesehen werden, verbliebe für einen mittels Leit-schwellen und aufgesetzten Mini-Leitbaken abgetrennten Gehweg lediglich eine nutzbare Breite von etwas mehr als einem Meter. Gemäß RAST beträgt jedoch das Grundmaß eines Gehweges 1,8 m + Sicherheitsraum. Um einen wie vorstehend beschrieben von der Fahrbahn abgetrennten Gehweg regelkonformer Breite unter der EÜ einrichten zu können, müsste die Fahrbahnbreite somit auf eine Breite von 2,75 m reduziert werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die Stadt Doberlug-Kirchhain als dem für die Aufteilung des Straßenquerschnittes zuständigen Straßenbaulastträger im Anhörungsverfahren mit Schreiben vom 04.07.2024 ausdrücklich um Stellungnahme zu diesem Sachverhalt gebeten. In ihrem Schreiben vom 11.09.2024 hat sich die Stadt dazu jedoch nicht geäußert.

Die von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls um dezidierte Stellungnahme zum Straßenquerschnitt unter der EÜ Cottbuser Straße gebetene Untere Straßenverkehrsbehörde erklärt sich mit Schreiben vom 09.08.2024 unter Verweis auf die geringe Verkehrsbelegung der Cottbuser Straße ohne Nutzung durch den öffentlichen Personennahverkehr mit der abweichend von den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) geplanten lichten Weite mit Fahrbahn- bzw. Gehwegbreiten von

3,50 m bzw. 1,25 m bei Begradigung der Straßenachse, Aufhebung der bisherigen Sichtweitereinschränkung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einverstanden. Weiterhin stimmt die Untere Straßenverkehrsbehörde auch der lichten Höhe von 3,50 m sowie vorgesehenen Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg mittels Leitschwellen und Mini-Leitbaken ausdrücklich zu.

Die Planfeststellungsbehörde hält die von den Kreuzungsbeteiligten und der Straßenverkehrsbehörde befürwortete eingeschränkte lichte Höhe des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung vor dem Hintergrund der besonderen verkehrlichen Funktion der Cottbuser Straße für straßenplanerisch vertretbar. Erhebliche Zweifel hat die Planfeststellungsbehörde jedoch an der von den Beteiligten angekündigten horizontalen Aufteilung des Straßenraumes mit Einrichtung eines nicht regelkonformen, weil deutlich zu schmalen Gehweges. Die Entscheidung hierüber wird unter A.4.2.2 b) aus diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich ausgenommen und dem zuständigen Straßenbaulastträger überantwortet. Den beantragten Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung und die übrigen notwendigen Folgemaßnahmen an den Straßenanlagen hält die Planfeststellungsbehörde dennoch für genehmigungsfähig, da auch unter diesen Voraussetzungen die Errichtung eines Gehweges regelkonformer Breite unter der Eisenbahnüberführung möglich bleibt. Zwar bliebe in diesem Fall lediglich noch Platz für eine verringerte Fahrbahnbreite von max. 2,75 m; dies würde aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu schwerwiegenden Beeinträchtigungen des geringen Kraftfahrzeugverkehrs führen, da auch unter der von den Kreuzungsbeteiligten bisher avisierten Fahrbahnbreite von 3,5 m Zweirichtungskraftfahrzeugverkehr unter der Eisenbahnüberführung nur mit einer Gegenverkehrsregelung (Zeichen 208/308 StVO) möglich sein dürfte.

- L60 Bahnhofsallee im Bereich EÜ Bahn-km 102,929 Str 6135

Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) teilt mit E-Mail vom 16.09.2024 und 06.02.2025 mit, den vorliegenden Planunterlagen nicht zustimmen zu können, so lange für die Unterlagen nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (RE) im eigenen Hause noch keine Genehmigung vorliege.

Die Untere Straßenverkehrsbehörde erklärt mit Schreiben vom 09.08.2024, der Straßenausbau entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) werde von ihr begrüßt.

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorliegende Planung grundsätzlich für genehmigungsfähig. Detailabstimmungen zwischen Vorhabensträger und dem LS sind auf Basis der Ausführungsplanung zu führen, Nebenbestimmung A.4.2.2 a).

- SÜ L701 Luckauer Straße außerorts bei Bahn-km 99,781 Str 6135

Die Untere Straßenverkehrsbehörde stimmt mit Schreiben vom 09.08.2024 dem geplanten Ausbau der Straßenüberführung entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), EKL 3, mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m inklusive je 0,5 m Randstreifen, Bankettbreite beidseitig je 1,50 m zu und führt aus, zwar sehe der Regelquerschnitt RQ 11 bei Straßen der EKL 3 eine Fahrbahnbreite von 8,00 m vor, in Ausnahmefällen bei geringen Schwerverkehrsstärken sei jedoch eine Reduzierung der Fahrstreifenbreite zulässig. Vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose 2030 mit einer DTV von 2.000 Fahrzeugen (derzeitige DTV 2.500 Fahrzeuge) mit einem Schwerverkehrsanteil von 140 Fahrzeugen halte man die mit der gewählten Fahrbahnbreite verbundenen Sicherheitsnachteile für vertretbar. Die Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) seien einzuhalten. Die Planungsgeschwindigkeit sei mit 100 km/h vorzusehen.

Die Stadt Doberlug-Kirchhain fordert mit Schreiben vom 11.09.2024, auf der neuen Straßenüberführung L701 einen einseitigen straßenbegleitenden Radweg zu errichten. Im Zuge der Verkehrswende spiele im ländlichen Raum besonders das Fahrrad eine immer wichtigere Rolle. Entlang der L701 verliefen die Radwege „Historischer Stadtkern Route 5“ sowie „Zwischen Sänger- und Gerberstadt“. Da die Straße zwischen Doberlug-Kirchhain und Frankena stark frequentiert sei, müsse neben touristischen Aspekten die Sicherheit der Radfahrer besonders im Fokus stehen. Sollte im Zuge des Brückenneubaus kein Radweg vorgesehen werden, sei für die weitere Zukunft die Fortführung des Radweges von Sonnewalde über Schönewalde, Frankena nach Doberlug-Kirchhain so gut wie ausgeschlossen.

Der LS widerspricht dieser Forderung der Stadt Doberlug-Kirchhain in seiner E-Mail vom 11.02.2025 an den Vorhabensträger und führt aus, die Radwegbedarfsliste des Landes Brandenburg sehe im geplanten Abschnitt der L701 keinen Radweg vor. Straßen mit einer Verkehrsbelastung unter 2.500 Kfz/24h würden in der Regel ohne straßenbegleitende Radwege ausgeführt. Die Straßenverkehrszählung aus dem Jahre 2021 habe eine DTV von 1.170 Kfz/24h (DTV2010 = 1.614 Kfz/24h und DTV2015 = 1.666 Kfz/24h) ergeben, die Prognose für 2030 sehe eine DTV von 2.000 Kfz/24 h vor. Es sei somit nicht geboten, hier einen Radweg zu planen, da der Schwellenwert deutlich unterschritten werde und die Radfahrer problemlos auf der Straße fahren könnten.

Zur weiteren Sachverhaltsermittlung bat die Planfeststellungsbehörde die Straßenverkehrsbehörde und die Städte Doberlug-Kirchhain sowie Sonnewalde mit E-Mail vom 07.03.2025 um Darlegung etwaiger Erkenntnisse zur Verträglichkeit des Kfz- und Rad-/Fußverkehrs, insbesondere schutzbedürftiger Radfahrer und Fußgänger z.B. im Schülerverkehr, auf der SÜ L701.

Daraufhin verweist die Untere Straßenverkehrsbehörde mit Schreiben vom 14.04.2025 auf die jüngsten Neuerungen des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO), wonach Radverkehr und fußläufiger Verkehr besonders zu berücksichtigen seien, und auf Ergebnisse der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), denen zu Folge es zu immer mehr schweren Radunfällen an Landstraßen komme. Die geplante Fahrbahnbreite von 6 m mit je 0,5 m Randstreifen lasse keine sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu, daher sei auf der Brücke eine separate Fläche für den Radverkehr einzuplanen. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse und der Straßenkuppe könnten Radfahrer schwer bzw. nicht rechtzeitig erkannt werden. Das berge ein hohes Unfallrisiko. Erkenntnisse zur Verträglichkeit des Kfz- und Rad-/Fußverkehrs (insbesondere schutzbedürftige Radfahrer und Fußgänger im Schülerverkehr) lägen nicht vor.

Das Kreisentwicklungsamt, Bereich Radwege, und der Tourismusverband Elbe-Elster-Land e.V. verweisen ebenfalls auf sich durch Errichtung eines separaten Radweges ergebende Verbesserungen des Fahrkomforts und der Sicherheit sowie des Radtourismus. Auch das Kreisentwicklungsamt teilt mit, dass ihm keine Zahlen zum Radverkehrsaufkommen vorlägen.

Die Stadt Sonnewalde verweist mit E-Mail-Schreiben vom 25.03.2025 auf ein gemeinsam mit der Stadt Finsterwalde und dem Amt Kleine Elster erstelltes Radverkehrskonzept, das u.a. eine gemeindeübergreifende Verbindung zwischen den Städten Doberlug-Kirchhain und Sonnewalde vorsehe und auch Bestandteil des sich in Aufstellung befindlichen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) der Stadt Sonnewalde sei. Im Sinne einer vorausschauenden Planung und angesichts der langen Lebensdauer der geplanten Brücke bitte man, die Entscheidung gegen die Einplanung eines straßenbegleitenden Radweges zu revidieren. Zur Begründung hebt die Stadt Sonnewalde u.a. ebenfalls auf die Förderung des Fahrradtourismus, die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Landesstraße und den Schülerverkehr zwischen Sonnewalde sowie mehreren in Doberlug-Kirchhain gelegenen Schulen ab. Sobald ein straßenbegleitender Radweg in Betrieb sei, werde sich das bisherige Fahrradverkehrsaufkommen potenzieren.

Der Vorhabensträger erwidert, aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen sowie der Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenwesen zum Straßenquerschnitt im Umbaubereich der L701 halte man daran fest, keinen Radweg im Bereich des Neubaus der SÜ L701 zu errichten. Das prognostizierte Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen erlaube es, den Radverkehr auf der Straße zu führen. Die Sicherheit sei aus Sicht des Straßenbaulastträgers und des Vorhabensträgers gewährleistet. Die von der Unteren Straßenverkehrsbehörde herangezogene Analyse der UDV passe nicht auf die örtliche Situation der L701. Hinsichtlich Verkehrsstärke, Schwerverkehrsanteil, Längsneigungen und Geschwindigkeiten würden die Schwellenwerte eingehalten oder unterschritten. Die Straße weise eine deutlich gestreckte Linienführung mit guter Übersichtlichkeit auf. Es lägen keine aktuellen Angaben zum touristischen Radverkehrsaufkommen vor.

Im Nachgang des Erörterungstermins vom 05.05.2025 fragte die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 19.05.2025 bei der Stadt Doberlug-Kirchhain an, ob ihrerseits ein kreuzungsrechtliches Verlangen nach einem straßenbegleitenden Radweg auf der Straßenüberführung L701 und das Einverständnis mit einer entsprechenden Kostenbeteiligung bestehe.

Mit E-Mail vom 20.06.2025 teilte die Stadt Doberlug-Kirchhain schließlich mit, dass ihre Stadtverordnetenversammlung am 04.06.2025 die Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges über die SÜ L701 abgelehnt habe.

Die Planfeststellungsbehörde hält im Ergebnis ihrer Sachverhaltsermittlungen den vorliegend geplanten Ersatzneubau der Straßenüberführung L701 ohne Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges für vertretbar. Da die Straßenüberführung außerhalb der Ortsdurchfahrt Doberlug-Kirchhain gelegen ist, läge die originäre Zuständigkeit für die Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges gemäß § 9a Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) beim Landesbetrieb Straßenwesen, der diesbezüglich mehrfach seine Ablehnung erklärt hat. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die vorliegende Planung den Anerkannten Regeln der Technik entspricht. Belastbare Prognosedaten für das Rad-/Fußverkehrsaufkommen im Horizont 2040 unter Berücksichtigung von Verkehren mit erhöhtem Schutzbedarf (z.B. Schüler und Senioren), die die Einplanung eines straßenbegleitenden Radweges zwingend geboten erscheinen lassen könnten, liegen nicht vor und konnten von den angefragten Städten Doberlug-Kirchhain und Sonnewalde sowie vom Landkreis Elbe-Elster nicht beigebracht werden. Unter diesen Voraussetzungen sieht die Planfeststellungsbehörde die Errichtung eines Radweges nicht als notwendige Folgemaßnahme des Bahnausbaus i.S.d. § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) an.

Ein von der Stadt Doberlug-Kirchhain im Rahmen ihrer eigenen Planungskompetenz für Rad- und Fußverkehr vorgebrachtes kreuzungsrechtliches Verlangen, das in die vorliegende planungsrechtliche Abwägungsentscheidung einzustellen wäre und ggfls. die Rücksichtnahme des Bahnvorhabens gebieten könnte, ist nach Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Doberlug-Kirchhain vom 04.06.2025 nicht gegeben.

Weitere Detailabstimmungen zwischen Vorhabensträger und dem LS sind auf Basis der Ausführungsplanung zu führen, Nebenbestimmung A.4.2.2 a).

Mit Datum 20.08.2025 wurde zwischen Landesbetrieb Straßenwesen und DB InfraGO AG die Kreuzungsvereinbarung L0701-2024-01-00-K-Doberlug-Kirchhain abgeschlossen, nach der der LS die Erhaltungslast des im nordöstlichen Quadrant der Straßenüberführung L701 geplanten Unterhaltungsweges übernimmt.

- Fußwegdurchlass Plumpmühlgraben Bahn-km km 101,900 Str 6135

Mit dem geplanten Ersatz des alten Durchlassbauwerkes, das neben dem Plumpmühlgraben auch eine Fußwegquerung der Bahn beinhaltet, durch einen neuen, ausschließlichen Gewässerdurchlass ergeben sich Wegeverlängerungen für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des Stadtgebietes. Zwischen dem Knoten Finsterwalder Straße und Bahnhof- bzw. Karl-Liebknecht-Straße (L70) westlich der Bahn und der Straße Am Plumphag östlich der Bahn wird statt des bisherigen direkten Weges entlang des Plumpmühlgrabens künftig ein Umweg von rd. 100 m durch die Eisenbahnüberführung Finsterwalder Straße erforderlich.

Zwischen der Stadt Doberlug-Kirchhain und dem Vorhabensträger besteht Einvernehmen über die Beseitigung des bisherigen Wededurchlasses in Bahn-km 101,900. Entgegenstehende Stellungnahmen anderer Träger öffentlicher Belange oder Einwendungen Dritter wurden im Planfeststellungsverfahren nicht erhoben.

Der Rückbau des alten Durchlassbauwerkes ist erforderlich, da dieses nicht den Anforderungen des Bahnstreckenausbaus entspricht. Angesichts dessen, dass die Stadt Doberlug-Kirchhain den Wededurchlass nicht wiederherstellen lassen möchte, vor dem Hintergrund der mit einem Ersatzneubau verbundenen erheblichen Kosten und unter Berücksichtigung des verhältnismäßig geringen Umweges für Fußgänger und Radfahrer hält die Planfeststellungsbehörde die beantragte Beseitigung der Fußwegquerung für vertretbar.

b) Straßenverkehr

- Baustellenzufahrten

Die Untere Straßenverkehrsbehörde erklärt mit Schreiben vom 09.08.2024, die im Zusammenhang mit der Baudurchführung zu benutzenden Straßen seien im Vorfeld so zu ertüchtigen, dass sie die Belastungen während der Bauarbeiten aufnehmen können. Jede Zufahrt stelle einen Gefahrenpunkt im Straßenverkehr dar. Daher seien die zu nutzenden Zufahrten grundsätzlich auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Für die Schaffung neuer oder die Änderung bestehender Zufahrten sei die Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers der übergeordneten Verkehrsfläche einzuholen. Die jeweilige Straßenbaubehörde könne dem Erlaubnisnehmer hinsichtlich der örtlichen Lage, der Art und Ausgestaltung der Zufahrt und des Zugangs Auflagen erteilen, die aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich sind.

Der Bereich Straßenbenutzung im Immobilienmanagement der Kreisverwaltung weist darauf hin, dass die Kreisstraße K6262 im Abschnitt 050 bei Straßen-km 2,750 bis 2,770 links in Stationierungsrichtung von der Planung tangiert werde, da der abgehende Feldweg als Baustraße genutzt werden solle (BW 743). Sollten bauliche Maßnahmen an diesem Feldweg geplant sein, welche auch die Anbindung zur K6262 betreffen, sei vorher die Zustimmung beim Landkreis Elbe-Elster als zuständigem Straßenbaulastträger zu beantragen. Bei der vorgesehenen Baustelleneinrichtungsfläche im Kreuzungsbereich der L60 und der K6262 (BW 742) sei darauf zu achten, dass durch die abgelagerten Baumaterialien die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Zufahrten mit dem vorliegenden Beschluss in ihren wesentlichen Merkmalen (Lage, Abmessungen, ...) festgesetzt werden und darüber hinausgehend keine Erlaubnisse (z.B. für Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes) oder Genehmigungen erforderlich sind (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Einzuholen hat der Vorhabensträger jedoch noch die Zustimmung betroffener Straßenbaulastträger zur Ausführungsplanung und notwendige verkehrsrechtliche Anordnungen, A.4.2.2 a) und c).

- Sicherung von Straßenbaustellen

Die Untere Straßenverkehrsbehörde erklärt mit Schreiben vom 09.08.2024, bei Inanspruchnahme von Straßenraum seien die Bauarbeiten so durchzuführen, dass die Sicherheit nicht und die Leichtigkeit des Verkehrs möglichst wenig beeinträchtigt werden. Der Bauausführende habe alle zum Schutz der Straßen und des Straßenverkehrs erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Baustellen seien auf der Grundlage der

Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) in Abhängigkeit von den Örtlichkeiten mit DIN-gerechten Absperrmaterialien und -vorrichtungen abzusperren und zu kennzeichnen.

- Straßensperrungen, Verkehrsumleitungen

Die Untere Straßenverkehrsbehörde fordert mit Schreiben vom 09.08.2024, die Zeitdauer erforderlicher Vollsperrungen auf ein Minimum zu reduzieren. Arbeiten, die ohne Vollsperrung ausgeführt werden könnten, seien entsprechend umzusetzen. Der Antragsteller habe für eine geeignete Umleitungsstrecke, vor allem in Hinsicht auf den öffentlichen Personennahverkehr, zu sorgen und diese mit dem Straßenverkehrsamt und dem Verkehrsmanagement Elbe-Elster GmbH abzustimmen. Soweit zu Erfüllung der Anforderungen als Umleitungsstrecke erforderlich, habe der Antragsteller deren Ausbau bzw. Ertüchtigung zu veranlassen. Für den Rettungsdienst, die Ver- und Entsorgung sowie Anlieger seien besondere Lösungen zu treffen.

Die Stadt Doberlug-Kirchhain fordert mit Schreiben vom 11.09.2024, im Bereich der SÜ L701 einen provisorischen Bahnübergang für den Radverkehr einzurichten. Die geplante Umleitungsstrecke Doberlug-Kirchhain – Hennersdorf – Münchhausen – Sonnewalde sei für Radfahrer unzumutbar.

Der Vorhabensträger erwidert, den Vorschlag eines bauzeitlichen Bahnübergangs habe man geprüft, er sei aber aus betrieblichen und technologischen Gründen nicht umsetzbar. Man verweise auf das vorhandene Logistikkonzept. Die Hinweise des Landkreises werde man im weiteren Verfahren beachten. Bezüglich der touristischen Radrouten werde man sich vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Kreisentwicklungsamt abstimmen.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger mögliche Radverkehrsumleitungen während der baubedingten Sperrung der SÜ L701 nochmals untersucht und hierzu mit E-Mail vom 06.03.2025 eine Unterlage vorgelegt. Im Ergebnis bestehe zu der geplanten Umleitungsstrecke über Hennersdorf – Münchhausen keine vorzugswürdige Alternative. Grund dafür sei auch der fehlende Bahnübergang an der Hennersdorfer Kurve.

Die Stadt Sonnewalde erklärt mit E-Mail vom 25.03.2025 zur geplanten Umleitungsstrecke für den Radverkehr, die Situation auf dem kommunalen Verbindungsweg zwischen Hennersdorf und Münchhausen sei nicht nur für Fahrradfahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer in beiden Richtungen katastrophal. Auf dieser "Piste" seien Geschwindigkeiten bis 100 km/h zugelassen, die auch gefahren würden. Radfahrer und Fußgänger seien hier erheblich gefährdet. Die Straßenbankette müssten von der

Stadt Sonnewalde als Straßenbaulastträger permanent ertüchtigt werden, um Unfällen entgegenzuwirken und den Straßenkörper in seiner ursprünglich geplanten Form verkehrstüchtig zu erhalten. Diese Situation sei bereits jetzt unzumutbar und werde von der Stadt Sonnewalde als Baulastträger für die Umleitungsstrecke mit dann noch höherem Verkehrsaufkommen abgelehnt.

Die Untere Straßenverkehrsbehörde äußert mit Schreiben vom 14.04.2025 gegen die geplante Radverkehrsumleitung über Hennersdorf und Münchhausen keine Einwände. An der L 60 und B 96 seien straßenbegleitende Radwege vorhanden. Eventuell könnte sich auf der Verbindungsstrecke zwischen Hennersdorf und Münchhausen eine Reduzierung der Geschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen erforderlich machen.

Das Kreisentwicklungsamt, Bereich Radwege, verweist hinsichtlich der Radverkehrsumleitung auf die zwei o.g. touristischen Radrouten, die entsprechend auszuschildern seien. Der vorgeschlagenen Umleitung über Hennersdorf und Münchhausen nach Sonnewalde könne zugestimmt werden. Die vorgeschlagene Umleitungsstrecke von Hennersdorf nach Frankena sei für den Radverkehr aufgrund der Streckenführung auf mehrheitlich unbefestigten landwirtschaftlichen Wegen eher ungeeignet. Im Vorfeld der Sperrung sei mit dem Kreisentwicklungsamt des Landkreises Elbe-Elster die Umleitung für den Radverkehr abzustimmen und hierfür ein Umleitungsplan zu erstellen, der die Beschilderung der Knotenpunktwegweisung mitberücksichtigt.

Im Nachgang des Erörterungstermins vom 05.05.2025 teilte die Stadt Sonnewalde mit E-Mail vom 07.05.2025 mit, nach Abstimmung mit der Stadt Doberlug-Kirchhain und der Straßenverkehrsbehörde fordere man für die Umleitungsstrecke zwischen Hennersdorf und Münchhausen eine Dokumentation des Straßenzustandes vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme und die Ausrüstung der Straße mit Schrammborden, die in kurzen Abständen alternierend rechts- und linksseitig unter Beachtung der Radian für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge zu installieren seien.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die geplante Umleitungsstrecke für Radfahrer zwischen Doberlug-Kirchhain und Sonnewalde grundsätzlich als geeignet und zumutbar an, hält jedoch die Ertüchtigung des Abschnittes zwischen Hennersdorf und Münchhausen zwecks sicherer bauzeitlicher Verkehrsabwicklung für geboten und gibt dem Vorhabensträger unter A.4.2.2 e) die Installation geschwindigkeitsdämpfender Bahnelemente (z.B. Fahrbahnschwellen / Schrammborde) auf.

- ÖPNV

Das Landesamt für Bauen und Verkehr fordert mit Schreiben vom 17.09.2024, Behinderungen/Einschränkungen des übrigen ÖPNV während der Baumaßnahmen zu vermeiden bzw. auf ein Mindestmaß zu beschränken, alle Maßnahmen, die den übrigen ÖPNV betreffen, rechtzeitig mit dem zuständigen Aufgabenträger abzustimmen, und zeitweilige Änderungen des ÖPNV-Angebotes den Nutzern rechtzeitig bekanntzugeben.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung Beachtung zu.

B.4.4 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen verbunden, zu denen der Vorhabensträger gutachterliche Untersuchungen vorgelegt hat (Unterlagen 17.1 – 17.3.2). Nicht auszuschließen sind des Weiteren baubedingte Beeinträchtigungen der Anwohner durch Staub- und Abgasimmissionen.

B.4.4.1 Baulärm und -erschütterungen

- Baulärmgutachten

Die zu erwartenden vorhabensbedingten Baulärmimmissionen sind in der Unterlage 17.1 dargelegt. Auf Grundlage des geplanten räumlichen und zeitlichen Ablaufs der Bauarbeiten (Bauablaufplanung) sowie repräsentativer Emissionsansätze werden für die voraussichtlich eingesetzten Baumaschinen Beurteilungspegel an der angrenzenden Bebauung rechnerisch ermittelt und prognostische Aussagen zur Baulärmsituation abgeleitet. Im Ergebnis zeigt sich, dass insbesondere während der vorhabensbedingten Abbruch-, Gründungs- und Gleisbauarbeiten teilweise erhebliche Überschreitungen der nach AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte für Gebäude in der Nachbarschaft des Baufeldes zu erwarten sind.

Das Landesamt für Umwelt (LfU, Immissionsschutzbehörde) bemängelt mit Schreiben vom 12.09.2024, dass der Vorhabensträger das bauzeitlich vorgesehene automatische Warnsystem (ATWS) nicht als Baumaschine entsprechend Ziffer 2.2 der AVV Baulärm einordne, obwohl dieses eindeutig dem Betrieb der Baustelle zuzuordnen sei. Das LfU fordert, die Immissionen aus dem Betrieb des ATWS im Tageszeitraum zu ermitteln und ebenfalls anhand der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu beurteilen.

Weiterhin bemängelt das LfU, dass die während aller Bauphasen zu erwartenden Überschreitungen der gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm im

Tages- und Nachtzeitraum lediglich aus Rasterlärmkarten abzulesen sind, und fordert, dem Baulärmgutachten eine Immissionsorttabelle mit Einzelpunktberechnungen beizufügen. Diese sei auch für die Information und Entschädigung Betroffener relevant.

Der Vorhabensträger erwidert auf das LfU, die durch den Betrieb des ATWS hervorgerufenen Immissionen seien in Unterlage 17.1 ermittelt und informativ beurteilt worden. Zusätzlich sei eine Stellungnahme zu Einsatz und Ausrichtung des ATWS abgegeben worden.

Die Betroffenheiten durch Baulärm seien aus den vorliegenden Rasterlärmkarten ablesbar, eine zusätzliche Immissionsorttabelle sei aus Sicht des Vorhabensträgers im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nicht zwingend notwendig. Entschädigungen orientierten sich am tatsächlichen Bauablauf und könnten erst im späteren Verfahrensablauf berücksichtigt werden.

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Unterlagen 1 und 17.1 dargelegte Abschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Baulärm für plausibel und die in Unterlage 17.1 enthaltene Darstellung der Immissionsprognose in Rasterlärmkarten für das vorliegende Planfeststellungsverfahren zunächst für ausreichend. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung liegen üblicherweise noch keine hinreichend detaillierten Informationen zu den Bauabläufen und den eingesetzten Maschinen vor. Vielmehr werden regelmäßig erst im Rahmen der Ausführungsplanung alle Randbedingungen erkennbar, die im Einzelnen eine Prüfung des Erfordernisses und der Realisierbarkeit von Schallschutzmaßnahmen sowie ihrer Dimensionierung (z.B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und eine Ermittlung der schalltechnischen Wirksamkeit erlauben. Die aus diesem Grund unter A.4.3.1 j) festgesetzten baubegleitenden Detailprognosen bieten die Möglichkeit, vor Beginn einzelner Bauphasen konkret zu prüfen, an welchen Immissionsorten in welcher Höhe Richtwertüberschreitungen zu erwarten sind und durch welche Schutzmaßnahmen eine Konfliktreduzierung erreicht werden kann. Die Erstellung detaillierter Baulärmprognosen rechtzeitig vor Baubeginn und nachfolgend jeweils im Abstand von drei Monaten (Quartalsprognosen) unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen hat sich in der Praxis bewährt und wird auch im vorliegenden Fall für geeignet und erforderlich gehalten. Im Rahmen dieser baubegleitenden Detailprognosen werden auch die seitens der Immissionsschutzbehörde geforderten Immissionsorttabelle und Einzelpunktberechnungen erstellt.

Die Planfeststellungsbehörde teilt auch die Auffassung der Immissionsschutzbehörde, dass ein automatisches Warnsystem (ATWS) als Baumaschine entsprechend

Ziffer 2.2 der AVV Baulärm einzuordnen und somit bei der Konzipierung der Schutzmaßnahmen und Ermittlung von Entschädigungen zu berücksichtigen ist.

- Bauerschütterungsgutachten

Die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbundenen, unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch baubedingte Erschütterungen sind Gegenstand der erschütterungstechnischen Untersuchung in Unterlage 17.3.2. Da die Planung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der DIN 4150-2:2025-08 bereits verfestigt war, werden die Erschütterungsimmissionen entsprechend der Übergangsregelung in der DIN-Neufassung vorliegend noch nach DIN 4150-2:1999 beurteilt. Entscheidungserhebliche Änderungen bezüglich der Beurteilung der bauzeitlichen Erschütterungssituation und zu treffenden Schutzmaßnahmen sind aus der Neufassung der DIN 4150-2 nicht zu erwarten. Im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung sind insbesondere bei Gründungsarbeiten unter ungünstigen Voraussetzungen an den nächstgelegenen Gebäuden Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen) möglich.

Die Planfeststellungsbehörde hält die in den Unterlagen 1 und 17.3.2 dargelegte Abschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Bauerschütterungen für plausibel.

- Aktive Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen

Zur Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigungen durch Baulärm bzw. -erschütterungen wurden geeignete Schutzvorkehrungen durch den Gutachter konzipiert und durch den Vorhabensträger in seine Planung integriert (s. Unterlage 1, Seiten 98ff. bzw. 103f. sowie Unterlage 17.1, Seiten 39ff. bzw. Unterlage 17.3.2, Seite 24ff.).

Auf die Forderung nach diversen Schutzmaßnahmen, die das LfU seiner Stellungnahme vom 12.09.2024 beschreibt, erwidert der Vorhabensträger, diese deckten sich mit einigen wenigen Ausnahmen mit den ohnehin bereits geplanten Vorkehrungen. Ausdrücklich nicht zugesichert werde jedoch ein Baulärm-Monitoring, mobile Schallschutzwände im Gleisbereich oder auf dem Bahndamm bzw. Bahngelände, die Bereitstellung von Ersatzwohnraum allein im Tagzeitraum und die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen. Durch nächtlichen Baulärm unzumutbar belasteten Anwohnern sollen die notwendigen Kosten für eine Ersatzunterkunft erstattet werden (s. Unterlage 1, Seite 100).

Weiterhin sagt der Vorhabensträger zu, die Forderung der Immissionsschutzbehörde,

bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 die Bauarbeiten zu unterbrechen und erst nach Durchführung von Minderungsmaßnahmen fortzuführen, werde man umsetzen. Für den Fall im Nachtzeitraum zu erwartender Überschreitungen der Anhaltswerte nach DIN 4150 – Teil 2 werde man ggfls. externe Übernachtungsmöglichkeiten zur Verfügung stellen.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Schutzkonzept des Vorhabensträgers für sachgerecht. Das von der Immissionsschutzbehörde mit Schreiben vom 12.09.2024 geforderte Baulärm-Monitoring hält die Planfeststellungsbehörde hingegen für entbehrlich, da die vorliegende Baulärmprognose in 17.1 und insbesondere die nachfolgenden Quartalsprognosen eine hinreichend belastbare Grundlage für die Beurteilung der Immissionsbeeinträchtigungen bieten.

Die unter A.4.3.1 c) - f) stehenden Auflagen zur Minimierung der bauzeitlichen Auswirkungen des Bauvorhabens entsprechen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach § 22 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Auf eine generelle Verpflichtung zur Umsetzung der unter A.4.3.1 c) und d) genannten Maßnahmen wird jedoch verzichtet, da die hierzu erforderlichen detaillierten Kenntnisse zur notwendigen Bautechnologie bzw. den einzusetzenden Maschinen (abhängig u.a. von den örtlich angetroffenen Baugrundverhältnissen) und zu den konkreten Bauabläufen (teilweise handelt es sich um wandernde Baustellen z.B. für Gleisbauarbeiten, Oberleitungsbaumaßnahmen) zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht vorliegen. Im Zuge des Planungsprozesses werden naturgemäß erst im Rahmen der Ausführungsplanung alle Randbedingungen erkennbar, die im Einzelnen eine Prüfung der Realisierbarkeit ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen, ihre Dimensionierung (z.B. Standorte und geometrische Abmessungen mobiler Abschirmungen) und Ermittlung der schalltechnischen Wirksamkeit erlauben.

Damit sich die Betroffenen auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen einstellen können, sind sie rechtzeitig und umfassend insbesondere über lärmintensive Bauarbeiten zu informieren, Nebenbestimmung A.4.3.1 g).

Zur Überwachung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen und Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sowie baubedingte Erschütterungen wird dem Vorhabensträger unter A.4.3.1 h) der Einsatz eines Baulärm- und -erschütterungsverantwortlichen auferlegt. Dieser hat eine situationsgerechte Anpassung des Bauablaufes, Maschineneinsatzes bzw. der Schutzmaßnahmen in Abhängigkeit von den Ergebnissen der detaillierten Baulärmprognosen unter Berücksichtigung der Zumutbarkeitsgrenzen für Belastungen der Nachbarschaft durch Lärm- und Erschütterungsimmissionen sicherzustellen.

Weiterhin steht der Verantwortliche den Betroffenen als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung und kann mit den Bauausführenden vor Ort ggf. weitere Maßnahmen wie z.B. Standortverlegungen von Baumaschinen, Verschiebungen von Maschineneinsatzzeiten in weniger sensible Zeiträume oder zusätzliche Schutzmaßnahmen abstimmen.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften sowie der Nebenbestimmungen dieser Genehmigung wird dem Vorhabensträger weiterhin die Durchführung und Dokumentation regelmäßiger Baustellenkontrollen auferlegt, A.4.3.1 o).

- Passiver Lärmschutz, Entschädigung

Die Planfeststellungsbehörde hält es für die Anwohner für zumutbar, den tagsüber auftretenden Baulärmimmissionen über einen überschaubaren Zeitraum hinweg durch weitgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV kann davon ausgegangen werden, dass tagsüber durch Stoßbelüftung eine ausreichende Frischluftzufuhr möglich ist. Dies ist auch nicht aufgrund der dann im Raum kurzzeitig höheren Lärmbelastung unzumutbar. Auch kann die Lüftung in Phasen erfolgen, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder in denen die Räume nicht genutzt werden.

Hierauf kann jedoch nicht mehr abgestellt werden, wenn trotz geschlossener Fenster zumutbare Innenraumpegel insbesondere über längere Zeiträume erheblich überschritten werden. In Anlehnung an die 24. BImSchV ist davon auszugehen, dass ein Innenraumpegel von 40 dB in Wohnräumen, Behandlungsräumen in Arztpraxen und Unterrichtsräumen bzw. von 45 dB in Büroräumen noch zumutbar ist. (Anmerkung: Der von der Raumnutzung abhängige Korrektursummand D nach der Anlage zur 24. BImSchV hat unter Hinzurechnung von 3 dB die Bedeutung eines „zulässigen (zumutbaren) Innenraumpegels“. Für Wohnräume ist nach Tab. 1 der Anlage zur 24. BImSchV von D = 37 dB und für Büroräume von D = 42 dB auszugehen. Unter Hinzurechnung von 3 dB ergeben sich als Innenraumpegel die o.g. Werte von 40 dB bzw. 45 dB.) Für übliche Raumgeometrien und Außenwandschalldämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes der Schallschutzklasse 2 (neuere Fenster erfüllen grundsätzlich diese Anforderungen) lässt sich nach der in der Anlage zur 24. BImSchV genannten Gleichung 2 ein Baulärmaußenpegel abschätzen, bei dessen Einhaltung Überschreitungen eines Innenraumpegels von 40 dB bzw. von 45 dB nicht zu erwarten sind. Dieser Außenlärmpegel beträgt ca. 67 dB(A) für Wohn-, Behandlungs- bzw. Unterrichtsräume und ca. 72 dB(A) für gewerblich genutzte

Räume (z.B. Büros). Bei der Ermittlung dieser Werte wurden die bei Baulärm typischerweise auftretenden niederfrequenten Geräusche und die daraus resultierende geringere Pegelminderung durch die Fenster – die Schalldämmung von Fenstern ist frequenzabhängig, d.h. niederfrequente Geräusche werden weniger vermindert als solche mit höherer Frequenz – durch einen Korrektursummanden von 6 dB wie für innerstädtische Straßen nach Tab. 2 Zeile 2 der Anlage zur 24. BImSchV berücksichtigt.

Danach wäre Lärmschutz in Form passiver Maßnahmen erst bei Überschreiten der genannten Außenlärmpegel von 67 bzw. 72 dB(A) zu gewähren. Unabhängig davon, ob im Verlauf der Baumaßnahme diese Pegel tatsächlich überschritten werden und über welche Zeiträume hinweg Überschreitungen auftreten, hält die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der überschaubaren lärmintensiven Bauzeit die Festsetzung passiver Maßnahmen dem Grunde nach ausschließlich wegen Baulärms für untunlich. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden. Allerdings ist es dem Vorhabensträger ohne weiteres möglich und zuzumuten, passive Schutzmaßnahmen, die ohnehin gegen Betriebslärm zu treffen sind, so frühzeitig zu veranlassen, dass diese bereits ab Beginn der lärmintensiven Bauarbeiten zum Schutz vor Baulärm beitragen können, Nebenbestimmung A.4.3.1 i). Dies entspricht auch einer Forderung der Immissionsschutzbehörde.

Aus vorgenannten Gründen wird unter A.4.3.1 l) ein Entschädigungszahlung dem Grunde nach festgesetzt für diejenigen Tage, an denen der mittels detaillierter Baulärmprognosen (Quartalsprognosen) berechnete Beurteilungspegel tagsüber 67 dB(A) bezogen auf Wohnräume, Behandlungs- und Unterrichtsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume bzw. 72 dB(A) für gewerblich genutzte Räume (z.B. Büroräume) überschreitet.

Für Wohnräume besteht an Tagen mit Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) kein Anspruch auf Entschädigungszahlung, da in diesem Fall den von Baulärm stark betroffenen Anwohnern Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen ist, A.4.3.1 k).

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) – diese können durch passive Maßnahmen in der Regel nicht geschützt werden – ergibt sich der Anspruch auf Zahlung einer Entschädigung unmittelbar bei Überschreitung des jeweils nach der AVV Baulärm heranzuziehenden Tagrichtwertes. Jedoch wird der Zeitraum, in dem bei Über-

schreitung des Tagrichtwertes Entschädigungszahlungen dem Grunde nach zu leisten sind, auf die Monate April bis September beschränkt, weil nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche im Zeitraum von Oktober bis März regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG, wonach der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, Rn. 70 m. w. Nachw.). Diese sind unter A.4.3.1 I) dieses Beschlusses genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 94). Eine gesonderte Ermittlung der Entschädigungshöhe für jeden einzelnen Tag mit Überschreitungen der unter A.4.3.1 I) genannten entschädigungsrelevanten Grenzwerte hält die Planfeststellungsbehörde angesichts des damit verbundenen erheblichen Aufwandes für untunlich.

Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, da es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für bauzeitliche, also vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, a.a.O., Rn. 86). Im vorliegenden Fall betrifft dies insbesondere die erst nach Abschluss der Baumaßnahmen mögliche Auswertung aller Quartalsprognosen hinsichtlich der Anzahl der Tage mit Überschreitungen der unter A.4.3.1 I) genannten entschädigungsrelevanten Grenzwerte sowie der Höhe der ermittelten Überschreitungen.

- Abwägung

Ausnahmegenehmigungen gemäß § 21 Abs. 1 des Landesimmissionsschutzgesetzes (LImSchG) bzw. § 8 des Gesetzes über die Sonn- und Feiertage (FTG) für Bauarbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen und die dabei zu erwartenden Geräuschimmissionen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses. Diese sind bei den zuständigen Behörden (Immissionsschutzbehörde bzw. Ordnungsbehörde) zu beantragen, vgl. A.4.3.1 b).

Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass Baulärm und -erschütterungen im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich zu dulden sind. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch instandhalten, ohne dabei Lärm und Erschütterungen zu verursachen. Die Nachbarschaft zu einer bestehenden Eisenbahnstrecke wirkt zusätzlich schutzmindernd, weil dort mit der Durchführung von Bauarbeiten allein schon zu Instandhaltungszwecken bzw. zur Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit regelmäßig gerechnet werden muss. Daraus lässt sich allerdings nicht ableiten, dass bei Änderungen der Eisenbahnanlagen baubedingte Immissionen in der Nachbarschaft in beliebiger Höhe und Zeitdauer hingenommen werden müssen. Auch wenn sich die Bauarbeiten über längere Zeiträume erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Beeinträchtigungen im Gegensatz zu betriebsbedingten Immissionen oder auch zu Gewerbelärm jedoch zeitlich begrenzt. Wesentlich ist, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein ansonsten zulässiges Vorhaben unter zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007 - 5 S 2257/05).

Mit der durch den Vorhabensträger geplanten Beschränkung der Betriebszeiten lärmintensiver Baumaschinen werden die bauzeitlichen Belästigungen der Nachbarschaft deutlich reduziert. Die Anordnung weitergehender Betriebszeitenbeschränkungen hält die Planfeststellungsbehörde für untunlich. Gemäß Nr. 5.2.2 der AVV Baulärm kann von einer Stilllegung von Baumaschinen trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können. Diese Vorschrift ist grundsätzlich auch auf Betriebszeiteinschränkungen übertragbar. Ein hohes öffentliches Interesse an dem vorliegenden Bauvorhaben ist zweifelsfrei gegeben. Weitergehende Beschränkungen der Betriebszeiten von Baumaschinen, als durch den Vorhabensträger bereits geplant, wären mit erheblichen Bauzeitverlängerungen und verkehrlichen Einschränkungen verbunden.

In der Gesamtbetrachtung geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach § 22 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bei Einhaltung des vorhabensträgereigenen Schutzkonzeptes sowie der Nebenbestimmungen unter A.4.3.1 vollständig erfüllt wird. Die absehbar verbleibenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm und Beeinträchtigungen durch Erschütterungen sind nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht mit mehr als unwesentlichen Beeinträchtigungen der Anwohner verbunden. Es ist davon auszugehen, dass Richtwertüberschreitungen während der besonders geschützten Zeiten im Rahmen der Bauablaufplanung auf wenige Tage im Monat beschränkt und die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch ausreichende Erholungspausen zwischen immissionsintensiven Arbeiten auf ein verträgliches Maß reduziert werden können.

B.4.4.2 Betriebsbedingter Lärm

Mit Unterlage 17.2.2 liegt eine gutachterliche Untersuchung der nach Realisierung des Vorhabens in der Nachbarschaft zu erwartenden Verkehrslärmsituation vor. Danach sind aufgrund der in die Schienenwege (Strecken 6135 und 6345) sowie die Landesstraße 701 geplanten erheblichen baulichen Eingriffe i.S.d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und Satz 2 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) an einigen relevanten Immissionsorten rechtlich erhebliche Erhöhungen der Beurteilungspegel für den Tages- und/oder den Nachtzeitraum zu erwarten. Im Ergebnis wurden für 38 Gebäude Lärmschutzansprüche aufgrund einer wesentlichen Änderung der Schienenwege i.S.d. § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) i.V.m. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 oder Satz 2 der 16. BImSchV ermittelt. Für ein Gebäude wurde ein Lärmschutzanspruch aufgrund einer wesentlichen Änderung der Landesstraße 701 ermittelt. Weiterhin wurden für fünf Außenwohnbereiche und sechs Kleingartenparzellen Ansprüche auf Lärmvorsorge ermittelt.

Nutzen und Kosten verschiedener Varianten aktiver Schallschutzmaßnahmen (einschließlich des Verfahrens „besonders überwachtetes Gleis“, Schienenstegdämpfer) wurden abgewogen und im Ergebnis festgestellt, dass die Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen im vorliegenden Fall außer Verhältnis zu dem damit erreichbaren Nutzen stehen.

Weiterhin wurde untersucht, ob die vorhabensbedingte Zunahme des Bahnlärms im Zusammenwirken mit Immissionen aus dem Straßenverkehr auf der L701 zu einer mit Gesundheitsgefahren oder einer Eigentumsgefährdung verbundenen Gesamtlärmbelastung führen könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95,

BVerwGE 101, 1, 9). Die Prognose der entsprechenden Summenpegel des Schienen- und Straßenverkehrslärms ergab für 27 Immissionsorte eine vorhabensbedingte Erhöhung des Gesamtlärmpegels oberhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts.

Das Landesamt für Umwelt erklärt mit Schreiben vom 12.09.2024, gegen die Vorgehensweise der schalltechnischen Untersuchung bestünden keine fachlichen Einwände. Ungeachtet dieser Stellungnahme der zuständigen Immissionsschutzbehörde hinterfragt der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) mit Schreiben vom 16.09.2024, ob bei der vorliegenden Berechnung der zu prognostizierenden Lärmemissionen aus dem Straßenverkehrs die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten korrekt berücksichtigt wurden, ob durch den Ansatz pauschaler statt tatsächlicher Immissionspunkthöhen ggfls. Lärmbetroffenheiten unrichtig bzw. unvollständig ermittelt worden sein könnten und ob die Fußpunkte der untersuchten 50 m langen und 1,0 m hohen Lärmschutzwand zwischen Straßen-km 0,5 und Straßenkilometer 0,55 mit einem Abstand zur Straßenmittelachse von 6,0 m auf Höhe der Fahrbahn oder auf der Böschung liegen. Im Übrigen bemängelt der LS, dass die Angaben zu den Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen veraltet seien. Gemäß Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraße 2020-2021 habe der Durchschnittspreis für Lärmschutzwände für das Jahr 2020 bei 524 €/m² und für das Jahr 2021 bei 576 €/m² gelegen. Die Kosten für eine Lärmschutzwand würden in der Untersuchung somit unterschätzt. Zur Überprüfung der Verhältnismäßigkeit von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen fehlten Angaben zu den Kosten Letzterer.

Der Vorhabensträger erklärt in seiner Erwiderung, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auch der Lkw seien in der Straßenverkehrslärmprognose korrekt berücksichtigt worden.

Es seien pauschale Immissionspunkthöhen angesetzt worden, da keine Vermessungsdaten vorlägen und exakte Höhen allein anhand einer Ortsbesichtigung nicht für alle Immissionspunkte ermittelbar seien. Nach den vom (vormaligen) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegebenen „Erläuterungen zur Anlage 2 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03), Teil 1: Erläuterungsbericht“ (Stand 23.02.2015) könnten als maßgebliche Immissionsorthöhen, falls die Höhen der Fensteroberkanten über Gelände nicht aus Vermessungsdaten bekannt sind, für das Erdgeschoß eine Höhe von 3,50 m über Gelände und für jedes weitere Geschoß eine Höhe von 2,80 m angenommen werden.

Der Fußpunkt der untersuchten Lärmschutzwand befinde sich bei einem zu Grunde

gelegten Abstand von 6,0 m zur Straßenmittelachse außerhalb des Bereichs der Straße und somit im Bereich der Böschung. Diese werde im Zuge der Baumaßnahmen umgestaltet. Detaillierte Angaben zum Umbau der Böschungskante hätten zum Zeitpunkt der Berichtserstellung der Schalltechnischen Untersuchung nicht vorgelegen. Maßgeblich für die Überprüfung der Wirksamkeit der Schallschutzwand sei die Höhe der Oberkante der Lärmschutzwand. Als Bezug sei deshalb die Höhe der Straßenmittelachse gewählt worden. Auch wenn sich bei Anordnung der Lärmschutzwand im Bereich der Böschung tatsächlich eine größere Wandhöhe ergeben würde, stünden die Kosten aktiver Schallschutzmaßnahmen für den Immissionsort Luckauer Straße 38 nicht im Verhältnis zum Nutzen und seien aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig. Dies gelte auch, wenn sich die Kosten für aktiven Schallschutz aufgrund allgemeiner Kostensteigerungen höher darstellten als in der Schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Auf Angaben zu den Kosten passiver Lärmschutzmaßnahmen sei verzichtet worden, da ausschließlich die Kosten aktiver Maßnahmen abwägungsrelevant seien.

Die Eigentümer der Grundstücke Am Schiefen Weg 19a (P-05), 19b (P-03) bzw. 20 (P-04) legen dar, an ihren ca. 200 m von der Bahnstrecke 6135 entfernten Wohnhäusern seien schon jetzt die gesetzlichen Grenzwerte in Bezug auf Lärm (Insbesondere nachts) deutlich überschritten. Die Einwender befürchten, dass ein Ausbau der Strecke die Lärmbelästigung insbesondere bei der Ein- und Ausfahrt aus dem nahegelegenen Bahnhof weiter erhöhen wird. Dies stelle eine Gesundheitsgefährdung der Bewohner durch den erhöhten Betriebslärm dar. Weiterhin befürchten die Einwender einen Wertverlust ihrer Immobilien, da sich diese auf Grund der Lärmsituation schlechter vermieten und auch schlechter veräußern ließen. Die Einwender fordern daher die Einplanung erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen zur Erreichung der max. gesetzlich vorgeschriebenen Werte.

Der Vorhabensträger erwidert, die betriebsbedingten Schallauswirkungen des Vorhabens seien gemäß den gesetzlichen Vorgaben für Schienenverkehrslärmimmissionen nach den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV schalltechnisch untersucht und beurteilt worden. Die Ergebnisse seien in der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17.2.2) dargestellt. Bezogen auf die Grundstücke der Einwender seien die Beurteilungspegel ermittelt worden. An den Immissionsorten Am Schiefen Weg 19a, 19b und 20 werde der jeweilige Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms weder um mindestens 3 Dezibel (A) noch auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht

erhöht. Es ergäben sich somit keine Ansprüche auf Lärmvorsorge. Gesamtlärmkonflikte seien ebenfalls nicht zu erwarten. Eine Gesundheitsgefährdung infolge von Schallimmissionen sei bei einer deutlichen Unterschreitung der vom BVerwG angenommenen verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) im Tagzeitraum oder 60 dB(A) im Nachtzeitraum nicht ersichtlich.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu der Einschätzung, dass die schutzbedürftigen Nutzungen entsprechend § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV sachgerecht ermittelt und die relevanten Gebietsnutzungen in der schalltechnischen Untersuchung zutreffend berücksichtigt worden sind. Die Ergebnisse der Lärmprognose und die Abwägung möglicher Schallschutzvarianten sind plausibel.

Den Eigentümern der Grundstücke Am Schiefen Weg 19a, 19b und 20 steht vor dem Hintergrund der plausiblen gutachterlichen Berechnungen gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 1 Abs. 1 und 2 der 16. BImSchV trotz Erhöhung des Beurteilungspegels und nächtlicher Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kein Anspruch auf Lärmvorsorge zu.

Der Vorhabensträger hat die Methodik der Straßenverkehrslärmprognose im Hinblick auf einige Nachfragen und Hinweise des Straßenbaulastträgers plausibel begründet. Die Festsetzung passiven Schallschutzes zur Befriedigung der Ansprüche auf Lärmvorsorge unter A.4.3.2 a) ist gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gerechtfertigt, da aktive Lärmschutzmaßnahmen mit unverhältnismäßig hohen Kosten pro gelöstem Schutzfall verbunden wären. Näheres ist der detaillierten Variantenuntersuchung in Unterlage 17.2.2, Abschnitt 8.3 (Seiten 23ff.) zu entnehmen. Entsprechend begründet sich auch die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen für lärmbeeinträchtigte Außenwohnbereiche und Kleingärten.

Die Auflage, die Bemessung des passiven Schallschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) durchzuführen und mit dem jeweiligen Eigentümer der baulichen Anlage eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abzuschließen, war erforderlich, weil in den Planunterlagen zwar die anspruchsberechtigten Immissionsorte ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Schallschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat. Die in der Gesamtlärmuntersuchung ermittelten Summenpegel sind bei der Dimensionierung des passiven Schallschutzes zu berücksichtigen.

B.4.4.3 Anlagenbedingte Schallimmissionen (Anlagenlärm nach TA Lärm)

Gemäß gutachterlicher Untersuchung in Unterlage 17.2.1 sind von dem bei km 117,659 der Strecke 6345 bahnlinks geplanten Technikgebäude (Bw.-Nr. 606) keine nach TA Lärm relevanten Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten.

B.4.4.4 Betriebsbedingte Erschütterungen, sekundärer Luftschall

Gemäß Unterlage 17.3.1 ist durch das Vorhaben keine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsmissionen aus dem Schienenverkehr zu erwarten und sind keine Maßnahmen zum Erschütterungsschutz erforderlich. Die Erschütterungstechnische Untersuchung hat ergeben, dass die geplanten baulichen Änderungen unter Berücksichtigung der Abstandsverhältnisse und der Streckengeschwindigkeit in keinem der potentiell betroffenen streckennahen Gebäude zu einer rechtlich erheblichen Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke führen (Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25%).

Der Heranziehung der DIN 4150-2:1999 für die Erschütterungsprognose ist nicht zu beanstanden, da die kürzlich in Kraft getretene DIN 4150-2:2025-08 ausdrücklich eine Übergangsregelung vorsieht, nach der die vorliegende verfestigte Planung weiterhin nach DIN 4150-2:1999 beurteilt werden kann.

Die prognostizierten sekundären Luftschallpegel unterschreiten ausweislich der gutachterlichen Untersuchung im Planfall die aus der 24. BImSchV abgeleiteten zulässigen Innenschallpegel von 40 dB(A) am Tage und 30 dB(A) in der Nacht, so dass diesbezüglich keine Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

B.4.5 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Durch das Vorhaben werden Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes berührt. Unterlage 18 enthält Nachweise und Pläne zu den wasserwirtschaftlichen Sachverhalten des Vorhabens. In Unterlage 19 ist ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie enthalten.

Das Vorhaben bedingt als wasserrechtlich relevante Tatbestände das dauerhafte Einleiten von Niederschlagswasser aus Bahn- und Straßenanlagen in Oberflächengewässer und das Grundwasser, das Einleiten von Niederschlagswasser in Gräben / Leitungen Dritter, die bauzeitliche Wasserhaltung, das dauerhafte Einbringen von Stoffen in das Grundwasser, die Errichtung bzw. Änderung von Anlagen an/über/in Gewässern und Arbeiten im festgesetzten Wasserschutzgebiet. Wesentliche Beeinträchtigungen von Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes sind

nicht zu erwarten. Das Vorhaben steht im Einklang mit den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer bzw. das Grundwasser gemäß §§ 27 bzw. 47 WHG.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als Wasserbehörde beschränkt sich in Abgrenzung zur Zuständigkeit der Landeswasserbehörden auf den durch § 4 Abs. 6 AEG vorgegebenen Rahmen.

Das Landesamt für Umwelt (Wasserwirtschaftsamt) erklärt mit Schreiben vom 12.09.2024, seine wasserwirtschaftlichen Belange gemäß BbgWG § 126 Abs. 3, Satz 3 (Punkte 1-5 u. 8) und WaZV § 2 seien von dem geplanten Vorhaben nicht berührt. Von der Planung direkt betroffen seien Gewässer II. Ordnung, die nach § 79 Abs. 1 Nr. 2 BbgWG der Unterhaltungspflicht des Gewässerverbandes Kleine Elster-Pulsnitz unterlägen.

Die Untere Wasserbehörde (Landkreis Elbe-Elster) stimmt dem Vorhaben mit Schreiben vom 09.08.2024 und 13.10.2025 mit Hinweisen zu.

Auch der Gewässerverband Kleine Elster - Pulsnitz stimmt dem Vorhaben mit Schreiben vom 01.04.2025 grundsätzlich zu.

B.4.5.1 Wasserschutzgebiet

Teile des Vorhabens erstrecken sich im Wasserschutzgebiet (Schutzzonen II und III), wo die in der DB-Richtlinie 836.4107 „Bauen in Wasserschutzgebieten“ vorgesehenen Schutzvorkehrungen zu treffen sind, vgl. Unterlage 1, Abs. 9.4.6, S. 91f. Die Untere Wasserbehörde (Landkreis Elbe-Elster) stimmt dem Vorhaben mit Schreiben vom 09.08.2024 und 13.10.2025 zu und teilt mit, die Niederschlagsentwässerung sowie die sich aus der Lage in den Schutzzonen II und III des Wasserschutzgebietes Kirchhain ergebenden Anforderungen seien bereits im Vorfeld zwischen Unterer Wasserbehörde und DB abgestimmt worden.

B.4.5.2 Niederschlagsentwässerung Verkehrsanlagen

a) Dauerhafte Einleitung von Niederschlagswasser von Bahnanlagen in Oberflächengewässer und Grundwasser

Der Vorhabensbereich wurde in mehrere Entwässerungsabschnitte unterteilt. Dass Niederschlagswasser versickert flächig in den Dammböschungen oder in Versickerungsmulden bzw. -gräben. Wenn eine Versickerung aufgrund örtlicher Verhältnisse (u.a. Lage im Trinkwasserschutzgebiet) nicht möglich ist, wird das Niederschlagswasser gefasst und in Oberflächengewässer eingeleitet. Es handelt sich hierbei um Gewässerbenutzungen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

Die rechnerischen Ansätze nach DWA-A 138 sind plausibel. Die Versickerungsanlagen wurden für das 5- (Bahnhofsbereich) bzw. 10-jährige (Gleise) Regenereignis bemessen, welches jeweils zum größten Aufstau in den Versickerungsanlagen führt. Die k_f -Werte liegen zwischen 10^{-4} und 10^{-6} m/s und damit im versickerungsfähigen Bereich. Der Abstand von einem Meter zwischen den Versickerungsanlagen und dem Grundwasser wird gemäß Antragsunterlagen eingehalten. Auch bei Zugrundelegung des aktuellen DWA-A 138-1 sind die vorhandenen Versickerungsanlagen ausreichend dimensioniert.

Für die Direkteinleitungen wurden die rechnerischen Nachweise gem. Arbeitsblatt DWA-A 102-2 (BWK-A 3-2) und gem. Merkblatt DWA-M 102-3 (BWK-M 3-3) hinsichtlich der emissions- und immissionsbezogenen Bewertung zur Einleitung von Regenwetterabflüssen erbracht und sind plausibel.

Es wurde eine Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie erstellt (Unterlage 19). Von dem Vorhaben ist der Grundwasserkörper „Schwarze Elster“ sowie der Oberflächengewässerkörper „Kleine Elster-84“ betroffen. Der Fachbeitrag kommt zu dem Schluss, dass das Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) bezogen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers der Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen. Auch führt das Vorhaben weder zu einer rechtlich relevanten Verschlechterung des Gewässerzustands des betroffenen Oberflächengewässers noch werden Maßnahmen verhindert, die zu dessen Verbesserung führen. Insoweit läuft das Vorhaben den in § 27 WHG aufgeführten Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer nicht zuwider.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass der planungsrechtlichen Genehmigung der Entwässerungsanlagen und Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse unter A.3.1.1 aus wasserwirtschaftlicher Sicht nichts entgegen steht. Die geplante Anordnung der Entwässerungsanlagen wurde durch den Vorhabensträger plausibel begründet. Die Nebenbestimmungen unter A.4.4.1 entsprechen fachbehördlichen Forderungen und Hinweisen, deren Erfüllung der Vorhabensträger in seinen Erwidierungen zugesichert hat.

Einleitungen entsprechend A.4.4.1 a) sind in der Regel in der kommunalen Abwassersatzung untersagt. Die Abwassersatzung stellt eine entgegenstehende öffentlich-rechtliche Vorschrift im Sinne des § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG dar. Die Duldungs- und Mitwirkungsverpflichtung des Vorhabensträgers nach A.4.4.1 b) folgt aus § 101 Abs. 1 WHG. Die Betreiberpflichten nach A.4.4.1 c) beruhen auf § 60 Abs. 1 WHG. Nebenbestimmung A.4.4.1 d) konkretisiert die in § 5 USchadG normierte Gefahrenabwehrpflicht und gründet sich im Übrigen auf § 101 Abs. 1 WHG und § 7 Abs. 2 USchadG. Nebenbestimmung A.4.4.1 e) stellt für Versickerungsanlagen die Einhaltung des § 48

WHG (Reinhaltung des Grundwassers) sowie die Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 138 sicher und dient für Einleitungen in Oberflächengewässer der Einhaltung des § 32 Abs. 2 WHG (Reinhaltung oberirdischer Gewässer) sowie der qualitativen Anforderungen des DWA-Arbeitsblattes A 102. Nebenbestimmung A.4.4.1 f) konkretisiert den Verweis in § 60 Abs. 1 WHG auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik. Gemäß § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist die zuständige Behörde berechtigt, Auskünfte entsprechend den Nebenbestimmungen A.4.4.1 g) und h) zu verlangen. Nebenbestimmung A.4.4.1 i) dient dazu, schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten (§ 6 Abs. 1 S. 1 Nr. 6 WHG). Ungesicherte Böschungen können bei starken Regenereignissen zu einem Austrag von Bodenmaterial an der Baustelle und in der Folge zu Verlandungen im oberirdischen Gewässer führen. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Wasserdurchlässigkeit des Untergrunds sind gemäß A.4.4.1 j) im Zusammenhang mit dem Bau von Versickerungsanlagen alle erforderlichen Schutzmaßnahmen zur Vermeidung einer Verdichtung und zur Aufrechterhaltung der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds zu ergreifen (Abschnitt 7.2 DWA-Arbeitsblatt A 138-1). Nebenbestimmung A.4.4.1 k) dient der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Versickerungsanlage und beruht auf Abschnitt 7.1 sowie 7.2 des DWA-Arbeitsblattes A 138-1. Nebenbestimmung A.4.4.1 l) konkretisiert die gemäß § 5 Abs. 2 WHG bestehende Verpflichtung von Hochwasser Betroffener, geeignete Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen. Nach Nebenbestimmung A.4.4.1 m) darf nur unbelastetes Material entsprechend der ErsatzbaustoffV zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume verwendet werden (Abschnitt 5.3.1 DWA-Arbeitsblatt A 138-1), weil der Einbau schädlich belasteter Bodenmaterialien aufgrund der hohen Durchlässigkeiten im Bereich der Versickerungsanlage zu einem Schadstoffeintrag unmittelbar in das Grundwasser führen würde. Nebenbestimmung A.4.4.1 n) ist erforderlich, um schadlose Abflussverhältnisse an den von Einleitungen betroffenen oberirdischen Gewässern zu gewährleisten, § 6 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 WHG. Die unter A.4.4.1 o) angeordnete Sicherung der Versickerungsmulden mit einem Notüberlauf dient der gezielten Entlastung entsprechend Abschnitt 5.3.3.4 DWA-Arbeitsblatt A 138-1.

b) Dauerhafte Einleitung von Niederschlagswasser von Straßenanlagen in Oberflächengewässer und Grundwasser

Der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis unter A.3.1.1 b) steht nichts entgegen. Die Untere Wasserbehörde (Landkreis Elbe-Elster) und der Gewässerverband Kleine Elster - Pulsnitz haben der Planung zugestimmt.

B.4.5.3 Bauzeitlicher Gewässerschutz, bauzeitliche Wasserhaltung

Für die Errichtung der EÜ Cottbuser Straße, der EÜ Finsterwalder Straße, der EÜ Südstraße, der SÜ L701, des Krbw Doberlug-Kirchhain und der EÜ L60 sowie der Durchlässe km 99,820, km 100,221, km 101,685 und km 101,900 sind bauzeitliche Wasserhaltungen nötig.

Zur Trockenhaltung der Baugruben ist das Abpumpen von Grund- und/oder Niederschlagswasser erforderlich. Um die Durchlässe km 99,820 und km 100,221 zu erneuern, müssen die hindurchgeleiteten Gewässer temporär umgepumpt werden.

Dadurch ergeben sich folgende Gewässerbenutzungen:

- Entnahme von Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG),
- Entnahme von Wasser aus oberirdischen Gewässern (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 WHG),
- Einleiten von Stoffen in Oberflächengewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG).

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedürfen Gewässerbenutzungen einer Erlaubnis oder Bewilligung.

Gemäß Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ergeben sich durch die bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die betroffenen Grund- und Oberflächenwasserkörper. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen bei Beachtung der Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.4.4.2 keine Bedenken. Die Pflicht zur Information der zuständigen Behörde entsprechend Nebenbestimmung A.4.4.2 a) folgt aus § 5 Abs. 1 WHG sowie § 4 USchadG. Sie ist darüber hinaus deckungsgleich mit der sich aus § 4 Abs. 2 BBodSchG ergebenden bodenschutzrechtlichen Verpflichtung. Die Nebenbestimmungen A.4.4.2 b) – e) konkretisieren § 48 Abs. 2 WHG bzw. die in § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG normierte Sorgfaltspflicht.

Das Maß der zugelassenen Gewässerbenutzung ist gemäß § 10 Abs. 1 WHG wesentlicher Inhalt der wasserrechtlichen Erlaubnis. Im Falle einer Grundwasserentnahme kann die Einhaltung der Erlaubnis nur durch entsprechende Messungen und Dokumentation der Entnahmemengen kontrolliert werden, A.4.4.2 f). Gemäß § 101 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 WHG ist das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Wasserbehörde berechtigt, die unter A.4.4.2 g) geforderten Auskünfte zu verlangen. Zwecks Vermeidung nachteiliger Gewässerveränderungen und Erhalts der Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 und 3 WHG) ist die vollständige Wiederherstellung des Zustands vor Beginn der Bauwasserhaltung erforderlich, A.4.4.2 h). Die Mitteilung der Fördermenge entsprechend A.4.4.2 i) dient der Kontrolle der Einhaltung der genehmigten Entnahmemenge (Maß der Gewässerbenutzung, § 10 Abs. 1 WHG).

Bei der Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse ist das wasserrechtliche Gebot der Rücksichtnahme zu beachten. Im Rahmen der Ermessensbetätigung sind Belange

Dritter einzubeziehen, deren rechtlich geschützte Interessen von der Gewässerbenutzung in individualisierter und qualifizierter Weise betroffen werden. Diesen Dritten steht ein Anspruch auf ermessensgerechte – d.h. insbesondere rücksichtnehmende – Beachtung und Würdigung ihrer Belange mit dem ihnen objektiv zustehenden Gewicht zu. Die Nebenbestimmung A.4.4.2 j) dient der Absicherung privater Schadensersatzansprüche. Nebenbestimmung A.4.4.2 k) trägt dem Umstand Rechnung, dass die Versickerung anfallender Bauabwässer eine Gewässerbenutzung darstellt und gemäß § 8 Abs. 1 WHG erst nach Einholung einer entsprechenden wasserrechtlichen Erlaubnis zulässig ist.

B.4.5.4 Dauerhaftes Einbringen von Stoffen in das Grundwasser

Zur Herstellung der Gründungen für die EÜ Cottbuser Straße, die SÜ L701, das Krbw Doberlug-Kirchhain und EÜ L60, der Durchlässe 205 und 206 sowie zweier Fledermausüberflughilfen müssen (Stahl)-Betonfundamente, Rüttelstopfsäulen, Stahlbetonbohrpfähle, Stahlspundwände sowie Stahlrohre in das Grundwasser eingebracht werden.

Der Grundwasserstand im Vorhabensbereich liegt standortabhängig zwischen 94,0 m NHN und 96,2 m NHN.

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

Die Einbringung der Bauteile in das Grundwasser geschieht lediglich punktuell. Daher ist davon auszugehen, dass die Einbauten um- bzw. unterströmt werden. Den Ergebnissen aus dem geotechnischen Bericht zufolge ist keine Korrosion an den eingebrachten Bauteilen und somit kein Schadstoffeintrag in den GWK zu erwarten.

Gemäß Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie ist keine mengenmäßige oder chemische Zustandsveränderung des GWK Schwarze Elster zu erwarten.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Bedenken, solange dieses gemäß den eingereichten Unterlagen sowie unter Einhaltung und Beachtung der Nebenbestimmungen und Hinweise unter A.4.4.4 umgesetzt wird.

Eine Erlaubnis für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser darf gemäß § 48 Abs. 1 WHG nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist. Dies ist nur dann gewährleistet, wenn die grundwasserrelevanten Arbeiten von Unternehmen mit ausreichender Fachkunde durchgeführt werden, A.4.4.3 a). Gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 115 setzt eine nachvollziehbare hydrogeologische Bewertung zunächst die Gewinnung von Gesteinsproben und eine aussagekräftige Schichtenbeschreibung voraus, A.4.4.3 b). Auszuschließen

sind gemäß § 48 Abs. 1 WHG sowohl quantitative Veränderungen (insb. Verursachen hydraulischer Kurzschlüsse) als auch qualitative Beeinträchtigungen (Eintrag von Schadstoffen) der Wasserbeschaffenheit, A.4.4.3 c). Der durch Nebenbestimmung A.4.4.3 d) verbindliche Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik gewährleistet die Einhaltung des in § 48 Abs. 1 WHG normierten Besorgnisgrundsatzes. Das im Zuge der Bohr- und Betonierarbeiten verdrängte Grundwasser ist zwangsläufig mit austretendem Beton verunreinigt und ist gemäß Nebenbestimmung A.4.4.3 e) zur Vermeidung einer Gewässerverunreinigung bzw. eines Umweltschadens aufzufangen und zu entsorgen (§ 5 WHG, § 5 USchadG).

B.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

Das gegenständliche Bauvorhaben ist mit Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nach § 14 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbunden. Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf Natur und Landschaft wurden im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP, Unterlage 14.01, mit integriertem UVP-Bericht) bewertet und Maßnahmen zur Vermeidung, zum Schutz, zum Ausgleich und Ersatz entwickelt. Der rechtliche Rahmen wird vom Bundesnaturschutzgesetz mit der sog. Eingriffsregelung (§§ 13 ff BNatSchG) vorgegeben. Im Zuständigkeitsbereich der Bundesverwaltung gilt seit 2020 die Bundeskompensationsverordnung (BKompV), die die Eingriffsregelung des BNatSchG konkretisiert.

Im LBP (Unterlage 14.01) wurden die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft und Klima, Tiere, Pflanzen und Landschaftsbild durch die naturschutzfachliche Eingriffsregelung auf Basis der BKompV abgearbeitet. Auf die betrachteten Aspekte wurde bereits oben im Kapitel „Umweltverträglichkeit“ (B.3) eingegangen, auf das zur Vermeidung von Wiederholungen hier verwiesen wird.

Im LBP (Unterlage 14.01, S. 148ff.) ist in der tabellarischen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz gegenübergestellt, wie die entstehenden Konflikte für Natur und Landschaft kompensiert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben. Die detaillierte Beschreibung der Konflikte und Maßnahmen ist den entsprechenden Kapiteln des LBP (Unterlage 14.01) zu entnehmen. Zu allen Maßnahmen gibt es Maßnahmenblätter (Unterlage 14.02).

Eine nähere Maßnahmenbeschreibung für die im LBP enthaltenen Ersatzmaßnahmen aus dem Flächenpool Elbe-Elster - Biotopentwicklung durch Extensivierung von Acker in Grünland und Anlage eines Kleingewässers, Gemarkung Sorno, und Biotopentwicklung durch Extensivierung von Grünland entlang der Schwarzen Elster, Gemarkung Wahrenbrück - war zunächst nicht Gegenstand der Planunterlage. Auf

Nachforderung der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabensträger Maßnahmenblätter hierzu vor Planfeststellung vorgelegt und in den LBP sowie die Maßnahmenblätter, Unterlage 14.02 aufgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde hat das LfU hierzu angehört. Das LfU hat ausgeführt, dass es sich bei den Poolmaßnahmen grundsätzlich um geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt handelt. Eine rechtliche Sicherung durch Grundbucheintrag ist bei Maßnahmen der Flächenagentur Brandenburg nicht erforderlich. Als Nachweis für die Sicherung reicht der Vertrag mit der Flächenagentur. Den Vertrag mit der Flächenagentur hat der Vorhabensträger vorgelegt. Unter diesen Voraussetzungen und angesichts der Tatsache, dass die Maßnahmen bereits seit mehreren Jahren vor Ort umgesetzt werden, sieht die Planfeststellungsbehörde eine nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen als nicht erforderlich an, und setzt diese im Interesse einer vollständigen Kompensation fest.

Im Einzelnen sind folgende Schutz-, Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen geplant:

- 001_VA Beschränkung des Rodungs-/ Rückschnittzeitraumes (01.10. – 28.02.), ökologische Fällbegleitung;
- 002_VA Trennung von Rückschnitt und Rodung;
- 003_VA Vorgezogene Baufeldfreimachung durch Mahd, Abschieben des Oberbodens;
- 004_VA Nachtbauverbot in den Monaten April-Oktober einschließlich Beschränkung der Baufeldbeleuchtung durch gezielte Ausleuchtung des Baubereichs;
- 005_VA Artenschutzfachliche Kontrolle beim baulichen Eingriff in Bauwerke;
- 006_VA Abriss von Gebäuden und Bauwerken außerhalb der Brutzeit der Vögel und der Aktivitätszeit von Fledermäusen;
- 007_VA Schutz von Fledermäusen vor Störungen während der Winterruhe (Verschluss von Winterquartieren);
- 008_VA Kontrolle von Altbäumen vor Fällung zum Schutz von Fledermäusen und xylobionten Käferarten (ökologische Fällbegleitung);
- 009_VA Reptilienleitzaun;
- 010_VA Strukturelle Vergrämung von Zauneidechsen;
- 011_VA Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen;
- 012_CEF Anlage von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse;
- 013_CEF Anlage von trassennahen Ersatznistplätzen für Höhlenbrüter;

- 015_VA Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ);
- 016_VA Überflughilfe für Fledermäuse;
- 030_V Einzelbaumschutz für potenzielle Habitatbäume für Fledermäuse, Höhlenbrüter und xylobionte Käfer;
- 031_V Biotopschutz, geschützte und sonstige wertvolle Biotope werden mit einem Biotopschutzzaun versehen;
- 033_FCS Aufwertung eines Fledermauswinterquartiers.

Zur Kompensation unvermeidlicher Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Rahmen des Vorhabens folgende landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Gemarkung Doberlug-Kirchhain geplant (vgl. bereits oben unter B.1.1):

- 017_A Anlage von Feldgehölzen frischer und trocken-warmer Standorte auf insgesamt 11.292 qm;
- 018_A Herstellung von trocken-warmen Ruderalstandorten auf Sandböden sowie auf bindigen Böden, insgesamt rd. 18.142 qm;
- 019_A Aufforstung von Buchen(misch)wäldern frischer, basenarmer Standorte, mittlere Ausprägung, auf insgesamt 599 qm;
- 020_A Aufforstung von Sumpfwäldern (auf mineralogenen Böden), mittlere Ausprägung, auf insgesamt 47 qm;
- 021_A Herstellung von frischen bis nassen Ruderalstandorten auf insgesamt 1.672 qm;
- 022_A Herstellung sonstigen Gebüsches frischer und trocken-warmer Standorte auf insgesamt 5.202 qm;
- 027_A Pflanzung Baumreihe aus überwiegend autochtonen Arten, mittlere Ausprägung, auf insgesamt 899 qm;
- 028_E Heckenpflanzung (insbesondere auf ebenerdigen Rainen oder Böschungen), mittlere Ausprägung, auf insgesamt 6.325 qm;
- 029_E Entwicklung von Trockenrasen auf karbonatischem oder silikatischem Untergrund, insgesamt 1.788 qm;
- 034_ÖK Anlage eines Kleingewässers im Waldrandbereich im Verbund mit Feuchtgrünland und Hochstaudenfluren in der Gemarkung Sorno auf 13.300 m²;
- 035_ÖK Extensivierung von Grünland in der Gemarkung Wahrenbrück auf 26.000 m².

B.4.6.1 Stellungnahmen und Einwendungen zu LBP-Maßnahmen, Bilanzierung

Der Landesbetrieb Straßenwesen hatte Bedenken wegen der Finanzierung der Maßnahme 022_A geltend gemacht, welche auf landeseigenen Flächen im Böschungsbereich umgesetzt werden und durch die Straßenmeisterei unterhalten werden soll, und um Prüfung gebeten, ob die Maßnahme auf anderen Flächen umgesetzt werden kann. Der Vorhabensträger hat auf die Erforderlichkeit der eingriffsnahen Maßnahme hingewiesen, für die keine Dritten in Anspruch zu nehmen sind, und verständigt sich über die Finanzierung der Ablösebeträge mit dem LS im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung. Kosten für Ausgleichsmaßnahmen sind dem Grunde nach vom Vorhabensträger bzw. im Rahmen des Kreuzungsrechts von den Kreuzungsbeteiligten zu tragen. Details hierzu werden in der Planfeststellung nicht geregelt.

Der Landkreis Elbe-Elster hat darauf hingewiesen, dass bei der Inanspruchnahme bestehender Gehölze die Verordnung des Landkreises Elbe-Elster zum Schutz von Bäumen und Hecken (GehölzSchVO EE) zu berücksichtigen ist. Der Vorhabensträger hat erwidert, dass er diese Forderung umsetzt. Die auf dieser Grundlage berechnete Ersatzgeldzahlung für die Fällung von 165 Bäumen, welche unter die Gehölzschutzverordnung fallen in Höhe von 177.900 € ist an den Landkreis Elbe-Elster zu leisten, vgl. A.4.5.4.

Das LfU hat angemerkt, dass Teilflächen, für welche die Maßnahmen 017_A Anlage Feldgehölz, und 024_A vorgesehen sind, im Biotopkataster des LfU als Frischwiese kartiert seien. Frischwiesen unterliegen dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG, wenn sie den Ausprägungen des Lebensraumtyps nach Anhang I FFH-RL 6510 Magere-Flachlandmähwiese entsprechen. Das Vorhandensein des Lebensraumtyps sei zu überprüfen. Der Vorhabensträger hat erwidert, Die im Jahr 2007 vom LfU als LRT 6510 Magere-Flachlandmähwiese ausgewiesene Fläche umfasse Teile der Flurstücke 28/1 und 8/3, Flur 11, in der Gemarkung Doberlug-Kirchhain. Eine Überprüfung dieser Fläche wurde im September 2021 im Rahmen der Biotopkartierung durchgeführt, gefolgt von einer Fotoauswertung im August 2022 und einer erneuten Vor-Ort-Begehung im Mai 2025 im Zuge der Fledermauskartierungen. Größtenteils werden die im Biotopkataster ausgewiesenen Flächen als Tierweide verwendet oder sind Teil der gehölzbewachsenen Bahnböschung. In den übrigen Bereichen konnten weder der Große Wiesenknopf (*Sanguisorba officinalis*) noch der Wiesen-Fuchsschwanz (*Alopecurus pratensis*) nachgewiesen werden. Die Metadaten im Biotopkataster Brandenburgs führen zudem aus, dass die im Jahr 2007 kartierte Fläche kein geschütztes Biotop darstellt und die Ausprägung des Habitats als untypisch und gestört zu verstehen ist. Aufgrund dieser Feststellungen geht der Vorhabensträger

davon aus, dass diese Fläche keinem gesetzlichen Biotopschutz unterliegt. Es wird auf mögliche Mängel der Daten im Biotopkataster hingewiesen.

B.4.6.2 Nebenbestimmungen, Naturschutzrechtliche Abwägung

Die Nebenbestimmungen unter A.4.5 dienen dem Schutz des Naturhaushaltes und der Landschaftspflege und sind zur sachgerechten und vollständigen Umsetzung der in der landschaftspflegerischen Begleitplanung enthaltenen Maßnahmen erforderlich. Die Auflagen unter A.4.5.3 dienen der Umsetzung entsprechender Forderungen der Naturschutzbehörde. Weil die Ausführungsdetails der Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung noch nicht abschließend festgesetzt werden können, war dem Vorhabensträger die Erarbeitung einer Ausführungsplanung und deren Abstimmung mit dem zuständigen Landesamt für Umwelt/N1 aufzuerlegen, A.4.5.1. Durch den unter A.4.5.2 beauftragten Einsatz einer umweltfachlichen Bauüberwachung soll erreicht werden, dass keine über das Maß der Eingriffserfassung hinausgehenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes erfolgen und die Minderungs-, Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen ordnungsgemäß umgesetzt werden.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabensträger seiner gesetzlichen Verpflichtung zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die geplanten landschaftspflegerischen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen nachkommt. Die verbleibenden vorhabensbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch geeignete Gestaltungs- bzw. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert. Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind im Ergebnis der Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG zulässig, da die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege hinter dem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zurückstehen.

B.4.7 Biotopschutz nach § 30 BNatSchG

Für nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 18 BbgNatSchAG gesetzlich geschützte Biotope wird in dem unter A.3 aufgeführten Umfang eine Ausnahme von dem Zerstörungs- und Beeinträchtigungsverbot nach § 30 Abs. 3 BNatSchG erteilt.

Nach § 30 Abs. 3 BNatSchG kann von den Verboten des Absatzes 2 auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Die Voraussetzungen hierfür liegen vor. Der Vorhabensträger hat eine Vermeidung der Beanspruchung der Flächen geprüft. Durch die Nähe zu den Gleisanlagen und Bauflächen war ein Erhalt jedoch nicht möglich. Ein Ausgleich erfolgt mit den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen 019_A - Aufforstung Buchen(misch)wälder,

020_A - Aufforstung Sumpfwälder, 025_V – Wiederherstellung Uferbereiche. Die Biotope werden in Abstimmung mit dem LfU N1 und dem Forstamt Elbe-Elster ortsnah bzw. im Falle der Aufforstung an gleicher Stelle wiederhergestellt. Durch die Maßnahme 022_A (Gebüschpflanzungen) werden die durch den Eingriff verloren gegangenen ökologischen Funktionen durch die Überplanung von Strauchweidengebüsch eingriffsnah und umfangreich wiederhergestellt.

In Teil B der Anlage 5 BKompV wird eine Vergrößerung der Maßnahmenfläche um 25 Prozent festgeschrieben, sofern die Entwicklungszeit bis zur Erreichung des Zielzustandes der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme 30 Jahre überschreitet. Dies ist insbesondere bei Sumpf- und Buchen(misch)wäldern anzunehmen. Die Eingriffe in diese Biotope werden allerdings vor Ort ausgeglichen und eine Erweiterung der Fläche ist aufgrund der umgebenden Nutzungen und spezifischen Standortbedingungen der Biotope nicht möglich. Ein vollständiger Ausgleich (durch Vergrößerung der Maßnahmenfläche um 25%) kann aufgrund der begrenzten Fläche vor Ort nicht erfolgen.

Aus diesem Grund hat der Vorhabensträger gemäß § 67 Abs. 1 BNatSchG einen Antrag auf Befreiung unter Einhaltung des § 30 Abs. 3 BNatSchG gestellt.

Das überwiegende öffentliche und soziale Interesse an dem Vorhaben (Planrechtfertigung, siehe oben unter B.4.1) begründet gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG die hier zugelassene Befreiung von den Geboten und Verboten des BNatSchG in Bezug auf den oben genannten Time-Lag-Zuschlag. Für die den Eingriff erfordernde Baustraße wurden Alternativen geprüft und umgesetzt. So wird die Baustraße in diesem Bereich nur einspurig ausgeführt.

Ein Verzicht auf die Baustraße hätte zur Folge, dass der einspurige Betrieb entlang des Bahndammes nicht durchgängig von der Finsterwalder- zur Cottbuser Straße erfolgen könnte und stattdessen bei ca. km 101,7 ein zusätzlicher Wendehammer erstellt werden müsste. Dies würde zu verlängerten Wegen für die Baufahrzeuge und zusätzlicher Betroffenheit anderer Flächen Dritter führen. Die Anwohnenden und Verkehrsteilnehmer würden zusätzlich belastet. Das Umleitungskonzept sieht während der Bauphase vor, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs über die Finsterwalder Straße geführt wird, solange die Cottbuser Straße und die SÜ L701 gesperrt sind. Eine Kappung der Baustraße würde dazu führen, dass die Baufahrzeuge ebenfalls im großen Maße die Finsterwalder Straße sowohl zur An- als auch zu Abfahrt nutzen müssten und somit zusätzlich den Umleitungsverkehr stark belasten würden.

Daher überwiegt das öffentliche Interesse an der Errichtung der Baustraße an dieser Stelle die Belange des Biotopschutzes.

B.4.8 Artenschutz

Artenschutzrechtliche Betroffenheiten wurden in einem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag untersucht (Unterlage 16). Zum Schutz der Arten sind Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen Teil der Planung und Ausführung (vgl. B.4.6).

Beim Schutzgut Tiere können erhebliche Beeinträchtigungen für Fledermäuse (Braunes Langohr) nicht ausgeschlossen werden. Konfliktschwerpunkt sind vor allem der dauerhafte Verlust von Biotopen und Habitaten sowie die Barrierewirkung und das Kollisionsrisiko für Fledermäuse.

Für die Beseitigung des Fledermausquartiers in dem bisherigen Durchlass Plumpmühlgraben wird eine Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG erteilt (A.3.3.1). Nach § 45 Abs. 7 BNatSchG kann eine Ausnahme erteilt werden aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses auch sozialer oder wirtschaftlicher Art, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Diese Voraussetzungen liegen vor. Der Rückbau des alten Durchlasses ist erforderlich, da er nicht den künftigen Anforderungen genügt. Somit muss das bestehende Fledermausquartier beseitigt werden. Die Querung des Grabens unter der Bahnstrecke wird künftig verrohrt ausgeführt. Die Errichtung eines neuen Durchlasses in einer für ein Fledermausquartier geeigneten Bauart (z.B. Gewölbedurchlass) wäre unverhältnismäßig viel teurer und unterhaltungsaufwändiger. Das öffentliche Interesse am sparsamen Einsatz öffentlicher Mittel überwiegt hier die Belange des Artenschutzes. Die Aufwertungsmaßnahme für das Fledermausquartier „Eiskeller“ (033_FCS) sowie die zu errichtende Überflughilfe (016_VA) kompensieren den Verlust.

Bei Umsetzung aller im LBP festgesetzten Schutz-, Vermeidungs- sowie Kompensationsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass sich das Vorhaben neutral auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen der Arten auswirken wird. Die Maßnahmen wurden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Planunterlage 16) ausgewiesen und in den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 14) übertragen.

Im Frühjahr 2025 wurden, wie vom Vorhabensträger mit dem LfU vereinbart, ergänzende Untersuchungen zum Artenschutz durchgeführt. Dabei wurden keine Fledermäuse oder Fledermausquartiere festgestellt. Einige Bäume konnten aus Gefahrgründen nicht untersucht werden. Mit dem LfU war für diese Fälle bereits abgestimmt

worden, dass die Untersuchung dann vor der Fällung erfolgt; falls Fledermausbesatz festgestellt wird, sind in Abstimmung mit dem LfU geeignete Ersatzquartiere einzurichten.

B.4.8.1 Optimierung der Maßnahmen, Ausführungsplanung, umweltfachliche Bauüberwachung

Das LfU hat im Anhörungsverfahren Optimierungen der Schutzmaßnahmen verlangt. Der Vorhabensträger hat die Maßnahmenplanung entsprechend ergänzt und dies im Rahmen der 1. und 2. Planänderung in die Maßnahmenblätter (Unterlage 14.2) eingearbeitet. Um sicherzustellen, dass es nicht zur unsachgemäßen Umsetzung der Maßnahmen kommt und finale Abstimmungen für die Ausführung der einzelnen Maßnahmen erfolgen, wird dem Vorhabensträger unter A.4.5.1 aufgegeben, die Ausführungsplanung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen mit der oberen Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, ist das Eisenbahn-Bundesamt einzuschalten. Ergänzend sind die Maßnahmen durch die umweltfachliche Bauüberwachung (vgl. A.4.5.2) zu kontrollieren. Die Maßnahme ist als Ergänzung der Maßnahme 015_VA zu verstehen. Sie ist notwendig, um die Aufgaben der ökologischen Bauaufsicht näher zu beschreiben und die Vollzugskontrolle durch die Planfeststellungsbehörde sicherzustellen.

B.4.8.2 Stellungnahmen und Einwendungen zum Artenschutz

Landesamt für Umwelt:

Das Landesamt für Umwelt (LfU) hat auf das Alter der Erfassungen und Kartierungen hingewiesen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung nicht älter als 5 Jahre sein dürfen. Diese Anforderung wird erfüllt.

Die Maßnahmen wurden nach den Einwendungen und Hinweisen des LfU in der 1. und 2. Planänderung angepasst:

Aufgrund der in einzelnen Maßnahmen zunächst vorgesehenen späteren Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde hat das LfU auf seine Zuständigkeit hingewiesen. Dies wurde korrigiert.

005_VA, 008_VA: Die Maßnahmenblätter wurden entsprechend der Forderung des LfU dahin konkretisiert, dass ein Verschluss von Fledermausquartieren mittels Folien so eingerichtet wird, dass die Fledermäuse die Quartiere verlassen können.

Für den Ersatz mit künstlichen Quartier- bzw. Nistkästen ist zu berücksichtigen, dass diese die Anforderungen des verlorengehenden Quartiers/Nistplatzes erfüllen und

den betroffenen Arten gerecht werden müssen. Künstliche Quartier-/Nistkästen bedürfen einer dauerhaften jährlichen Pflege und Wartung, sofern es sich nicht um Flachkästen (ausschließlich Fledermäuse) handelt, welche nach unten geöffnet sind. Letztere sollten alle 3 Jahre auf Funktionsfähigkeit überprüft werden. Dies wurde angepasst.

007_VA: Ein Verschluss des Winterquartiers „Eiskeller“ am Bahnhof ist nicht erforderlich, da dieses nicht beseitigt wird. Außerdem ist durch die Baumaßnahmen nicht von einer erheblichen Störung für das Quartier auszugehen, da dieses ohnehin durch Vandalismus (Zerstörung Eingangsbereich, Zünden von Böllern über den Jahreswechsel) starken Beeinträchtigungen unterliegt. Zudem kann aufgrund der Strukturen in diesem Quartier ein vollständiges Verlassen von Fledermäusen nicht sichergestellt werden. Zahlreiche Spalten etc. sind nicht einsehbar. Daher ist der Verschluss zu unterlassen. Dies wurde in den Planunterlagen überwiegend angepasst und unter A.4.5.3 beauftragt. In den Artenblättern (Unterlage 16) wurde der Maßnahmenteil „Verschluss Eiskeller“ von der Planfeststellungsbehörde händisch gestrichen.

013_CEF: Die Kästen sind dauerhaft zu pflegen und auf Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Dies wurde angepasst.

016_VA: Die Maßnahme wurde nach Hinweis des LfU ergänzt um eine genauere Beschreibung der Überflughilfe. Die Verwendung von Überflughilfen aus Maschendraht sind aus anderen Infrastrukturvorhaben bekannt. Aus Sicht des Vorhabensträgers sind Maschen bis maximal 2,5 cm geeignet, um auch die vorkommenden Zwergfledermäuse entsprechend zu leiten. Weitere Spezifikation sind ein Drahtgeflecht von mindestens 1 mm Dicke und eine Kunststoffummantelung der verwendeten Drähte sowie eine mindestens 2,5 m hohe Konstruktion, die bis zum Boden reicht.

033_FCS Aufwertung Fledermauswinterquartier: Vor Umsetzung ist eine detaillierte Ausführungsplanung vorzulegen und mit dem LfU/N1 abzustimmen. Aus heutiger Sicht ist als zwingender Maßnahmenbestandteil die Herstellung eines gegen Einbruch und Vandalismus gesicherten Eingangsbereichs vorzusehen. Die Aufwertung der Quartierstrukturen im Innenbereich ist nachgeordnet, da im Quartier bereits in der Vergangenheit über die untere Naturschutzbehörde in Zusammenarbeit mit dem ehrenamtlichen Fledermausschutz Hangplätze in Form von Hohlblocksteinen geschaffen wurden. Im Rahmen der Maßnahmenplanung kann dies in geringen Umfang ergänzt werden.

Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände:

Das Landesbüro hat gefordert, die faunistischen Daten vor Baubeginn zu aktualisieren und die A/E_ Maßnahmen dementsprechend anzupassen.

Der Vorhabensträger hat erwidert, dass ergänzende Kartierungen zur Konkretisierung der bestehenden Maßnahmen im Frühjahr 2025 durchgeführt werden bzw. wurden. Zusätzlich werde frühzeitig eine Umweltfachliche Bauüberwachung in der Ausführungsplanung eingebunden, um naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden.

Es wurde gefordert, Fledermauskästen (Maßnahmen 014_CEF) müssten umgehend angebracht werden, weil diese erst nach 5 Jahren voll wirksam würden. Die Maßnahme ist aufgrund der Nachkartierungen entfallen, weil ein Bedarf nicht festgestellt werden konnte.

Es wird gefordert, während der Bauausführung in den Bereichen der Fledermausquartiere die Schwärm- und Ruhezeiten unbedingt zu berücksichtigen, um Störungen und Beeinträchtigungen auszuschließen.

Der Vorhabensträger hat erwidert, durch das Maßnahmenkonzept (hier v.a. 001_VA, 007_VA und 015_VA) würden potentielle Beeinträchtigungen weitestgehend minimiert. Die vorhandenen Fledermausquartiere unterliegen bereits Vorbelastungen durch den aktuellen Betrieb, welche durch die Bautätigkeiten (keine Nacharbeiten) nicht signifikant erhöht werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung an, dass die Vermeidungsmaßnahmen, hier insbesondere auch die Maßnahme 004_VA (keine Nacharbeiten in der Aktivitätsphase), hinreichend sind. Da die Hauptbaumaßnahmen innerhalb einer Sperrpause durchgeführt werden müssen, wäre ein vollständiger Verzicht auf Baumaßnahmen in den Schwärm- und Ruhezeiten nicht durchführbar.

Es wird gefordert, keine Netze zur Sicherung der Eingänge zu verwenden, um ein erneutes Einfliegen zu verhindern, sondern leichte Klappen. Die Maßnahme 007_VA sollte von einem Fledermausspezialisten (z.B. NABU Brandenburg, Landesfachausschuss (LFA) Mammologie) bzw. qualifizierten Artenschutzsachverständigen, begleitet und dokumentiert werden!

Der Vorhabensträger verweist auf die umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme 015_VA), welche ein fachgerechtes Verschließen begleitet und dokumentiert. In den Maßnahmen 005_VA und 008_VA wurden mit der 1. Planänderung Netze ausgeschlossen und Folien vorgesehen. Für 007_VA ist dies mit dem LfU/N1 abzustimmen.

Das BLN geht davon aus, dass die Umweltfachliche Bauüberwachung (UBÜ), Maßnahmen O15_VA, nachweislich artenschutzfachlich qualifiziert ist, Baubegleitung über den gesamten Bauzeitraum erfolgt und der Bauablauf nachvollziehbar dokumentiert wird.

Für den Fall, dass arten-/naturschutzrelevante Berichte/Dokumentationen durch UBÜ erstellt werden, beantragen wir auf Grundlage von §3 Abs. 1 UIG deren Übersendung, vorzugsweise per E-Mail an info@landesbuero.de.

Der Vorhabensträger hat erwidert, dass für den genannten Fall diese Unterlagen nach den gesetzlichen Bestimmungen übergeben werden.

Gemäß der Auflage A.4.5.2 muss die UBÜ (Maßnahme O15_VA) aufgrund ihres Aufgabenbereichs nachweislich artenschutzfachlich qualifiziert sein.

50Hertz Transmission GmbH

Die 50Hertz hat darauf hingewiesen, dass geplant ist, eine CEF-Maßnahme (O12_CEF und 009_VA, Ersatzquartier für Zauneidechsen) im Leitungsschutzstreifen und unter den Leiterseilen ihrer 380-kV-Leitung anzulegen. Auf die Errichtung von Quartieren aus leitungsgefährdenden Materialien (Holzhaufen) unter den Leiterseilen solle verzichtet werden.

Der Vorhabensträger hat erwidert, die Hinweise würden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren beachtet. In Hinblick darauf, dass die Leiterseile in der Nähe des fraglichen Bereiches die Oberleitung kreuzen und deshalb eine deutlich größere Höhe als den Mindestbodenabstand aufweisen, sollten jedenfalls die vorgesehenen Aufhöhungen des Geländes durch Strukturen für Winterquartiere und ggf. auch Habitate für Zauneidechsen um jeweils bis zu 1,40 m unproblematisch sein. Ob und ggf. warum Holzhaufen eine zusätzliche Gefahrenquelle für die Leitung darstellen würden, ergibt sich aus den Stellungnahmen nicht. Die Planfeststellungsbehörde gibt dem Vorhabensträger unter A.4.10 0 auf, die geplanten Maßnahmen sowie die Bautechnologie im Freileitungsschutzstreifen und dem angrenzenden Bereich mit der 50Hertz Transmission GmbH abzustimmen.

B.4.9 Gebietsschutz

Im Umfeld des Vorhabens existieren diverse Schutzgebiete (Unterlage 14.03.11). Nachfolgend aufgeführte Schutzgebiete sind in einem Abstand von weniger als 1.000 m zum Vorhaben festgesetzt:

- FFH-Gebiet „Kleine Elster und Schackeniederung“ (Nr. DE 4447-308)

- FFH-Gebiet „Kleine Elster oberhalb Doberlug-Kirchhain“ (Nr. DE)
- SPA-Gebiet „Niederlausitzer Heide“ (Nr. DE 4447-421)
- Naturschutzgebiet „Buchwald“ (Nr. 4347-502)
- Naturpark „Niederlausitzer Heidelandschaft“ (Nr. 4447-701)
- Landschaftsschutzgebiet „Nexdorf-Kirchhainer-Waldlandschaft“ (Nr. 4346-602)
- Landschaftsschutzgebiet „Waldlandschaft Doberlug-Kirchhain“ (Nr. 4346-601)
- Landschaftsschutzgebiet „Rückersdorf-Drößiger-Heidelandschaft“ (Nr. 4447-602)

Bis auf eines, zu dem eine FFH-Vorprüfung durchgeführt wurde befinden sich diese Gebiete in so großen Abständen vom Vorhaben, dass eine nähere Untersuchung offensichtlich nicht erforderlich war, weil mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann, dass die Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere temporäre Lärmimmissionen, zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele führen.

Natura 2000(FFH)-Gebiet „Kleine Elster und Schackeniederung“

Am westlichen Rand des Untersuchungsraums an der Strecke 6345 befindet sich das FFH-Gebiet „Kleine Elster und Schackeniederung“ (DE-4447-308). Die FFH-Vorprüfung (Unterlage 15) kommt zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Kleine Elster und Schackeniederung“ durch die Wirkfaktoren des Vorhabens mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Durch das Vorhaben können potenziell 8,4 ha des insgesamt 1.772,5 ha großen FFH-Gebietes durch indirekte Wirkfaktoren, wie Baulärm, optische Störungen oder temporäre Lichtimmissionen der nächstgelegenen BE-Fläche, betroffen sein. Dies entspricht ca. 0,5 % der Gesamtfläche des Schutzgebietes. Eine direkte Flächeninanspruchnahme des Schutzgebietes erfolgt durch das Vorhaben nicht. Die geplante BE-Fläche wird bereits als Betriebsfläche der Bahn genutzt und ist damit bereits auch hinsichtlich der relevanten Wirkfaktoren vorbelastet.

Im 500 m-Untersuchungsraum der Vorprüfung befinden sich keine im Managementplan des Schutzgebietes ausgewiesenen FFH-Lebensraumtypen. Eine signifikante Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für den Biber, welcher entlang der Kleinen Elster bis in den Siedlungsbereich der Stadt ein Revier unterhält, kann aufgrund seiner relativen Unempfindlichkeit gegenüber den temporären Wirkfaktoren des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die temporären Baumaßnahmen finden in einem bereits durch anthropogene Störungen vorgeprägten Raum statt.

B.4.10 Forstrechtliche Belange, Waldumwandlung

Der Vorhabensträger hat die notwendige Rodung von Wald (vorübergehende Waldumwandlung) beantragt. Diese wird aus überwiegendem öffentlichen Interesse an dem Vorhaben zugelassen und ausgeglichen, siehe A.3.2. Der Landesbetrieb Forst Brandenburg hatte zunächst Nachbesserung der Unterlagen gefordert, und ein Absehen von einer Aufforstung mit Rotbuche. Der Vorhabensträger hat zugesagt, auf das Anpflanzen von Rotbuche zu verzichten.

Der Vorhabensträger hat sich zur Kompensation der Waldumwandlung mit der Forstbehörde abgestimmt. Ergebnis der Abstimmung war, dass eine Wiederaufforstung vor Ort als ausreichend angesehen wird, da für diesen Biotoptyp keine anderen potentiellen Entwicklungsflächen im Umfeld des Vorhabens bekannt sind und sich der Eingriff nur auf kleinste Randflächen mit ggf. einer Baumfällung beschränken wird. Die Baustraße wurde an dieser Stelle bereits einspurig geplant, und eine weitere Verengung ist technisch nicht möglich. Ein Verzicht auf die Baustraße würde zu einer aufwändigeren Bauumsetzung führen, wodurch die derzeitige Planung nicht mehr umsetzbar wäre.

Der Landesbetrieb Forst hat in seiner umfangreichen Stellungnahme der Waldumwandlung zugestimmt und zahlreiche Auflagen formuliert. Der Vorhabensträger hat sich hierzu nicht mehr geäußert. Die Planfeststellungsbehörde hat die Auflagen zusammengefasst und die Umsetzung dem Vorhabensträger unter A.4.6 aufgegeben.

Bei den geplanten Maßnahmen zur Wiederaufforstung (019_A und 021_A) wurden in den Maßnahmenblättern und im Grunderwerbsverzeichnis zunächst und auch in der 1. und 2. Planänderung versehentlich einige Flächen und Flurstücke vergessen. Die korrigierten Maßnahmenblätter hat der Vorhabensträger vor Planfeststellungsbeschluss der Planfeststellungsbehörde übergeben. Sie enthalten, wie im Antrag auf Waldumwandlung und im LBP bereits zutreffend dargestellt war, jetzt die vollständige Wiederaufforstung der bauzeitlich beanspruchten Waldflächen. Neue Betroffenheiten ergeben sich hieraus nicht.

B.4.11 Klimaschutz

B.4.11.1 Berücksichtigungsgebot § 13 Abs. 1 KSG

Das Vorhaben berücksichtigt entsprechend § 13 Abs. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) den Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele. Ein wesentliches Ziel zur Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen ist die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene. Beides wird

mit dem Vorhaben gefördert. Der Ersatzneubau der Bahnanlagen sichert deren langfristige Verfügbarkeit.

Durch die höhere Effizienz des Schienenverkehrs gegenüber dem Straßengüter- und Personenverkehr kann Energie eingespart und der CO₂-Ausstoß verringert werden. Zwar ist die Errichtung des Vorhabens mit CO₂ Ausstoß für Baumaterialien und Bau-tätigkeiten verbunden, und durch die erforderliche Beseitigung von Vegetation gehen zeitweilig in gewissem Umfang CO₂-Senken verloren. Aufgrund des mittel- bis langfristigen Einspareffektes durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene erachtet die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben jedoch als insgesamt positiv im Sinne des KSG.

B.4.11.2 Gewinnung erneuerbarer Energie nach § 11a AEG

Nach der Vorgabe des § 11a AEG sollen bei dem Bau oder der Änderung von Eisenbahnanlagen zur Förderung der Klimaziele des Bundes diese Anlagen für die Gewinnung erneuerbarer Energien genutzt werden, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs hierdurch nicht beeinträchtigt wird.

Der Vorhabensträger hat diese Vorschrift geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass sich das vorliegende Vorhaben nicht für Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien (EE-Anlagen) eignet.

Dies wird zum einen damit begründet, dass die Planung des Projekts schon vor Inkrafttreten der Vorschrift erfolgt ist.

Zum anderen habe das denkmalgeschützte Bahnsteigdach eine zu kleine Fläche, um eine wirtschaftliche Photovoltaikanlage (PV-Anlage) darauf zu installieren. Zudem wären hierfür bauliche Anpassungen (z.B. Verstärkungsmaßnahmen, begehbare Inspektionsflächen usw.) erforderlich, die das Erscheinungsbild des Bahnsteigdaches beeinträchtigen und somit Konflikte mit dem Denkmalschutz aufwerfen könnten.

Geprüft wurden auch die weiteren Flächen im Rahmen des Vorhabens. Um einen sicheren Bahnverkehr nicht zu gefährden, kämen nur die Böschungsflächen in Frage. Für eine Errichtung von PV-Anlagen dort wären größere Umwelteingriffe erforderlich bzw. weniger Kompensation vor Ort möglich, für deren Ausgleich wiederum neue Betroffenen Privater entstünden. Des Weiteren seien die Flächen auf Grund der angrenzenden Baumpflanzungen/Bebauungen und Ausrichtung nicht geeignet als Standort für PV-Anlagen.

B.4.12 Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Altlasten

Die Planfeststellungsbehörde macht sich unter A.4.7 Forderungen und Hinweise der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde aus deren Schreiben vom 09.08.2024 zu eigen. Der Vorhabensträger hat Beachtung zugesichert.

B.4.13 Denkmalschutz

B.4.13.1 Baudenkmal Bahnhof Doberlug-Kirchhain

Die brandenburgische Denkmalfachbehörde (Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, BLDAM) weist mit Schreiben vom 16.09.2024 darauf hin, dass es sich bei dem Bahnhof Doberlug-Kirchhain um ein eingetragenes Denkmal gemäß § 3 Abs. 3 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG) handelt. Der vorliegend geplante größtmögliche Erhalt der vorhandenen Überdachung des Bahnsteiges 1 unter Anpassung an die erforderliche Bahnsteigaufhöhung stelle eine begrüßenswerte Alternative zu der zuvor erwogenen Translozierung des Daches dar. Die vorliegend dargestellten Umbauten seien denkmalverträglich und damit zustimmungsfähig, die Loslösung des Daches vom Empfangsgebäude sei vertretbar. Eventuelle notwendige Verstärkungen der Konstruktion seien vorab in Planzeichnungen und Erläuterung detailliert darzulegen. Anschlüsse neuer Bauteile seien durch Detailzeichnungen darzustellen. Die vorhandene Bahnsteigüberdachung sei vor Beginn der Maßnahme restauratorisch zu befunden und nach dem Umbau entsprechend zu behandeln (Korrosionsschutz oder neuer Farbauftrag in Abstimmung mit den Denkmalbehörden). Dies betreffe alle Bauteile des Bahnsteigdaches.

Der in den Unterlagen dargestellte zusätzliche Regenschutz im nördlichen Bereich des Bahnsteiges 1 sei denkmalfachlich nicht zustimmungsfähig, da zu dicht am Denkmal gelegen, und entbehrlich, da das alte Bahnsteigdach erhalten werden soll. Die mit der geplanten Änderung des Bahnsteiges neu anzubringende Absturzsicherung sei bezüglich Form und Farbanstrich mit den Denkmalbehörden abzustimmen.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderung zu, in Abstimmung mit dem BLDAM ein restauratorisches Gutachten erstellen zu lassen und die weitere Planung mit dem BLDAM abzustimmen. Man stimme dem BLDAM zu, dass der zusätzliche Regenschutz im nördlichen Bereich des Bahnsteiges 1 durch die Umplanung zum Erhalt des Bahnsteigdaches entbehrlich sei. Bezüglich der Absturzsicherung werde man sich im weiteren Verlauf der Planung mit dem BLDAM abstimmen.

Die Untere Denkmalschutzbehörde (Landkreis Elbe-Elster), weist mit Schreiben vom 09.08.2024 auf die von der Planung berührten denkmalpflegerischen Belange hin,

nachdem sie bereits am 30.07.2024 unter dem Az. 63-80532-24-30 eine denkmalrechtliche Erlaubnis erteilt hat. Diese wird, da sie an das Eisenbahn-Bundesamt (Anhörungs-/Planfeststellungsbehörde) und nicht an die DB InfraGO AG (Bauherr) adressiert ist, im vorliegenden Beschluss als Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde als Träger öffentlicher Belange gewertet. Die die ursprünglich vorgesehene Umsetzung der Überdachung des Bahnsteiges 1 auf den Bahnhofsvorplatz betreffenden Auflagen und Forderungen der Unteren Denkmalschutzbehörde haben sich erledigt, weil mit der 1. Planänderung ein weitgehender Erhalt des Bahnsteigdaches an Ort und Stelle eingeplant wurde.

Die Planfeststellungsbehörde hält den Erhalt des Bahnsteigdaches an Ort und Stelle für geboten, da er technisch möglich und nicht mit überwiegenden nachteiligen Auswirkungen, insbesondere auch nicht mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden ist. Mit Nebenbestimmung A.4.8.1 b) folgt die Planfeststellungsbehörde denkmalpflegerischen Bedenken des BLDAM gegen die in den Planunterlagen dargestellte Errichtung eines Wetterschutzhauses unmittelbar nördlich des Bahnhofsempfangsgebäudes am Bahnsteig 1. Unter A.4.8.1 c) macht sich die Planfeststellungsbehörde Forderungen der Unteren Denkmalschutzbehörde zu eigen.

B.4.13.2 Bodendenkmale

Das BLDAM weist mit Schreiben vom 13.08.2024 auf drei im Untersuchungsraum registrierte Bodendenkmale im Sinne §§ 1 und 2 Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (BbgDSchG) hin:

BD i. B. 20732 Doberlug-Kirchhain 17 Siedlung Bronzezeit,

BD i. B. 20733 Doberlug-Kirchhain 14, 22 Siedlung Bronzezeit, Siedlung römische Kaiserzeit, Gräberfeld Bronzezeit,

BD i. B. 20734 Doberlug-Kirchhain 4 Siedlung Bronzezeit.

In sechs Abschnitten des Vorhabenbereichs bestehe zudem aufgrund fachlicher Kriterien die begründete Vermutung, dass hier bislang noch nicht aktenkundig gewordene Bodendenkmale im Boden verborgen seien. Um die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf das Schutzgut Bodendenkmale einschätzen zu können, sei für die Bereiche, in denen Bodendenkmale begründet vermutet werden, die Einholung eines archäologischen Fachgutachtens durch den Vorhabensträger erforderlich, sofern in diesen Bereichen Bodeneingriffe geplant sind. In dem Gutachten sei mittels einer Prospektion zu klären, inwieweit Bodendenkmalstrukturen von den Baumaßnahmen im ausgewiesenen Vermutungsbereich betroffen sind und in welchem Erhaltungszustand sich diese befinden.

Flächen oder Trassen, die lediglich während der Bauzeit genutzt werden (z.B. Bau-

und Materiallager und u.U. auch Arbeitsstraßen), dürften nicht im Bereich von bekannten oder vermuteten Bodendenkmalen eingerichtet werden bzw. nur dort, wo bereits eine Versiegelung des Bodens vorliegt. Durch Oberbodenabtrag und verstärktes Befahren dieser Flächen mit schwerem Baugerät sowie mögliche Bagger- oder Raupenaktivität o.ä. Eingriffe in den Untergrund werde die Bodendenkmalsubstanz umfangreich ge- und zerstört. Sollte es nicht möglich sein, bauzeitlich genutzte, unversiegelte Flächen und Wege außerhalb bekannter oder vermuteter Bodendenkmale anzulegen, seien bauvorbereitende Schutz- bzw. Dokumentationsmaßnahmen notwendig.

Im Übrigen seien die für den Fall eines zufälligen Fundes bzw. Entdeckens von Bodendenkmalen geltenden gesetzlichen Anzeige-, Erhaltungs- und Ablieferungspflichten (§ 11 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz, BbgDSchG) zu beachten.

Der Vorhabensträger sichert in seiner Erwiderng zu, die Forderung des BLDAM nach Einholung eines archäologischen Fachgutachtens für die Vermutungsbereiche und bauvorbereitende archäologische Prospektion zu erfüllen.

B.4.14 Kampfmittelbergung

Der Landkreis Elbe-Elster, Sachgebiet Kreisentwicklung, erklärt mit Schreiben vom 09.08.2024, dass entsprechend den der Kreisverwaltung von der zuständigen Behörde übergebenen Kartenunterlagen sich das Baugebiet in keinem als kampf-mittelbelastet eingestuften Gebiet befindet.

B.4.15 Landesvermessung

Der Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB) weist mit E-Mail vom 26.07.2024 auf bestimmte Festpunkte hin, die durch das Vorhaben betroffen sein könnten. Nach diesbezüglichem Abgleich mit seiner Planung teilt der Vorhabensträger mit, dass die seitens LGB genannten Festpunkte nicht betroffen seien.

Gemäß Mitteilung des Kataster- und Vermessungsamtes des Landkreises Elbe-Elster mit Schreiben vom 09.08.2024 werden Vermessungspunkte durch das Vorhaben nicht gefährdet.

B.4.16 Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz

Die Brandschutzdienststelle des Ordnungsamtes des Landkreises Elbe-Elster fordert, die Feuerwehr ständig über den aktuellen Stand der Straßensperrungen zu unterrichten. Zufahrten zu Löschwasserentnahmestellen seien während der Bauzeit ständig

benutzbar zu halten. Feuerwehrezufahrten zu Grundstücken bzw. Aufstell- und Bewegungsflächen zur Rettung von Menschen und zur Vornahme wirksamer Löscharbeiten dürften nicht verändert bzw. in ihrer Funktion eingeschränkt werden. Hier sei ggf. Rücksprache mit dem örtlich zuständigen Träger des Brandschutzes und der Brandschutzdienststelle des Landkreises Elbe-Elster zu führen.

Auch die Planfeststellungsbehörde hält einen weiteren Informationsaustausch zwischen dem Vorhabensträger und der Feuerwehr bzw. der kreislichen Brandschutzdienststelle für erforderlich, Nebenbestimmung A.4.9, und geht im Übrigen davon aus, dass das Vorhaben im Einklang mit den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes realisierbar ist. Weitere Planungsdetails sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

B.4.17 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Nebenbestimmungen unter A.4.9 sind erforderlich, um vorhabensbedingte Beeinträchtigungen öffentlicher Ver- und Entsorgungsleitungen zu vermeiden.

B.4.18 Beeinträchtigung von Eigentum und sonstiger Belange Dritter

B.4.18.1 Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter

Für das Vorhaben werden Grundstücke Dritter vorübergehend und dauerhaft in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahmen sind gerechtfertigt. Vorzugswürdige Planungsalternativen sind nicht ersichtlich.

Die Inanspruchnahme fremden Eigentums begründet nach Art. 14 Abs. 3 Satz 2 und 3 Grundgesetz (GG) in Verbindung mit § 22 AEG einen Entschädigungsanspruch des betroffenen Eigentümers gegen den Vorhabensträger. Die geplanten Grundstücksinanspruchnahmen sind im Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 6) und den zugehörigen Plänen (Unterlage 5) dargestellt. Mit der Planfeststellung wird die Zulässigkeit der Inanspruchnahmen für das Vorhaben dem Grunde nach festgestellt. Die Höhe der Entschädigung soll zwischen dem Vorhabensträger und den Betroffenen privatrechtlich vereinbart werden. Kommt eine Einigung nicht zustande, kann jeder der Beteiligten bei der nach Landesrecht zuständigen Enteignungsbehörde die Festsetzung der Entschädigung beantragen.

Zu einzelnen Grunderwerbspositionen gemäß Unterlagen 5 und 6:

- Lfd. Nr. 45 – Flurstück 199/1, Flur 9, Gemarkung Doberlug-Kirchhain

(P-02, Eigentümergemeinschaft Nr. 5)

Die Einwenderin P-02 wendet sich gegen die Grundstücksinanspruchnahme zu Baustelleneinrichtungszwecken und zur Errichtung eines Instandhaltungsweges. Das Vorhaben führe zu einer Wertminderung der Grundstücke. Es diene nicht der Allgemeinheit, sondern stelle allein ein Vorhaben der Eisenbahn dar. Um die Grundstücke zu nutzen, seien diese rechtmäßig zu erwerben.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, ein Teil des Flurstücks 199/1, Flur 9, Gemarkung Doberlug-Kirchhain solle vorübergehend als Baustelleneinrichtungsfläche bzw. technologischer Streifen zur Herstellung des Bahnkörpers und zum Bau der Straßenüberführung L701 in Anspruch genommen werden (insgesamt 75 m²). Nach Beendigung der Baumaßnahme werde die Nutzung eines Teils des Flurstücks als Instandhaltungsweg zu Gunsten des Vorhabensträgers dinglich gesichert (insgesamt 59 m²). Die dingliche Sicherung stelle eine angemessene und ausreichende Form der Absicherung der Planungsziele dar. Allerdings erkläre man sich dazu bereit, die als Instandhaltungsweg benötigte Teilfläche von 59 m² zu erwerben.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Umsetzung des Vorhabens entgegen der Annahme der Einwenderin im überragenden öffentlichen Interesse liegt (§ 1 Abs. 3 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)). Die Grundstücksinanspruchnahme ist zur Durchführung der Bauarbeiten und Errichtung des Instandhaltungsweges mit Wendepplatz erforderlich, vorzugswürdige Planungsalternativen sind nicht ersichtlich. Gleichwohl hält die Planfeststellungsbehörde die Forderung der Einwenderin nach Flächenerwerb durch den Vorhabensträger in Bezug auf den dinglich zu sichernden Instandhaltungsweg für berechtigt und gibt dies dem Vorhabensträger unter A.4.11 b) auf. Die Forderung nach Erwerb der ausschließlich bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Flächen wird zurückgewiesen. Diese Flächen können durch die Eigentümer nach Abschluss der Bauarbeiten wieder ohne Einschränkungen genutzt werden. Eine wesentliche Wertminderung dieser 16 qm großen Randflächen des nach Abzug des Instandhaltungsweges 14.588 qm großen Flurstückes ergibt sich weder durch die bauzeitliche Nutzung noch durch den benachbarten Instandhaltungsweg.

- Lfd. Nr. 85 – Flurstück 116, Flur 10, Gemarkung Doberlug-Kirchhain

(Einwender P-06 / Eigentümergemeinschaft 13)

Der einwenderseits erhobenen Forderung nach Verlegung der auf dem o.g. Flurstück ursprünglich geplanten Baustelleneinrichtungsfläche auf das Flurstück 13, Flur 11,

Gemarkung Doberlug-Kirchhain ist der Vorhabensträger mit der 1. Planänderung nachgekommen (siehe lfd. Nr. 110 des Grunderwerbsverzeichnisses). Die Planänderung führt zu einer Reduzierung vorhabensbedingter Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden, da die ursprünglich zur bauzeitlichen Inanspruchnahme vorgesehene Fläche einen deutlich hochwertigeren Boden aufweist als die nunmehr geplante Alternativfläche.

- lfd. Nr. 168 – Flurstück 1694, Flur 13, Gemarkung Doberlug-Kirchhain

(Einwender / Eigentümer Stadt Doberlug-Kirchhain)

Die Stadt Doberlug-Kirchhain erklärt mit Schreiben vom 11.09.2024 ihr Einverständnis mit dem geplanten Rückbau des neben dem Bahnsteig 3 stehenden, derzeit als Tourismusinformation mit Fahrkartenverkauf genutzten, eingeschossigen Anbaus des in städtischem Eigentum stehenden Bahnhofsempfangsgebäudes sowie des Verbindungsgebäudes, durch das bisher ein Treppenaufgang zum Bahnsteig 1 führt.

Hinterfragt wird von der Stadt die geplante Gestaltung des Übergangs zwischen Vorplatz und südlicher Giebelseite des Hauptgebäudes, an der sich nach Gebäudesanierung zukünftig der Zugang zur Tourismusinformation, zum Fahrkartenverkauf und WC befinden solle. Hier seien nach vorliegender Planung zwei Treppenstufen vorgesehen. Es sei unklar, wie künftig der barrierefreie Gebäudezugang an der Giebelseite erfolgen solle.

Die verbleibende Gebäudefassade und Gebäudegründung (v.a. Abdichtung) sei im Zusammenhang mit dem Rückbau und Neubau der Treppen- und Zugangsanlagen fach- und denkmalgerecht herzurichten (Detailzeichnungen, Leistungsbeschreibungen und Abstimmungen in der Ausführungsplanung). Gleiches gelte für den Übergangsbereich zwischen Bahnsteig 1 und Empfangsgebäude, das derzeit mit dem Bahnsteigdach baulich verbunden ist; zwischen Bahndamm bzw. Schwerlastwand und Empfangsgebäude sei weitestgehend Bauwerkstrennung sicherzustellen.

Die Regenentwässerung im Zugangsbereich und am Bahnsteig 1 sei aus den Unterlagen im Detail nicht erkennbar und sei unmittelbar vor dem Gebäude auf DB-Gelände wegzuführen.

Der bauzeitliche Ersatz für Fahrkartenverkauf und Wartebereich (derzeit in der Touristen-Information) werde in Unterlage 1, Kapitel 7 nicht erläutert; zukünftige Räume im Empfangsgebäude stünden erst nach der Baumaßnahme der DB zur Verfügung; der Fahrkartenverkauf sei im SPNV-Verkehrsvertrag vorgeschrieben. Während der Bauzeit müsse ein Toilettencontainer (für Fahrgäste und Mitarbeiter der Touristen-Information) sowie ein Container für die Touristen-Information durch die Bahn gestellt werden.

Bauwerke und Flächen der Bahnsteigzugänge 1 und 3 müssten zukünftig in Eigentum und Unterhaltslast der DB liegen.

Die geplante bauzeitliche Nutzung großer Teile des Bahnhofsvorplatzes auf städtischer Fläche (Grunderwerbsposition lfd. Nr. 173) könne erst nach Detailabstimmung erfolgen, um Zufahrt/Haltestellen für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (inklusive Schienenersatzverkehr) sowie für Pkw zu gewährleisten.

Der Vorhabensträger erwidert, die Stufen vor dem südlichen Giebel des verbleibenden Empfangsgebäudes seien durch die Höhenverhältnisse des Vorplatzes begründet und orientierten sich an der aktuellen Geländesituation. Die detaillierte Planung könne nochmals gemeinsam abgestimmt werden, ggfls. könnten dann auch die beiden Stufen entfallen.

Die verbleibende Gebäudefassade des Empfangsgebäudes werde hergerichtet und an die Stadt übergeben. Detaillierte Abstimmungen hätten noch nicht stattgefunden, denkmalpflegerische Anforderungen seien nicht bekannt.

Die aktuelle Planung berücksichtige eine bauliche Anlagentrennung zwischen DB und Stadt. Es erfolge keine Lasteintragung von den DB-Anlagen in das Empfangsgebäude. Die bauliche Anlagentrennung gelte auch für die Regenentwässerung. Diese sei so geplant, dass das Regenwasser vom Empfangsgebäude weggeführt wird.

Der Fahrkartenverkauf werde durch bauzeitliche Fahrkartenautomaten sichergestellt. Gemäß Abstimmungen mit der Stadt werde der Vorhabensträger geeignete Flächen für Toilettencontainer und Touristen-Information im Bereich des Bahnhofsplatzes vorsehen.

Bezüglich der Bahnsteigzugänge 1 und 3 werde der geplante Grunderwerb wie von der Stadt Doberlug-Kirchhain gefordert angepasst.

Bauzeitliche Einschränkungen des ÖPNV und Pkw-Verkehrs im Bereich des Bahnhofsvorplatzes würden so gering wie möglich gehalten. Detailabstimmungen mit dem ÖPNV/Busbetrieb würden rechtzeitig vor Baubeginn vorgenommen.

Die Planfeststellungsbehörde verweist bezüglich der noch erforderlichen Detailabstimmungen auf die Nebenbestimmungen unter A.4.2.1 a) sowie A.4.2.2 a) und d)

- Lfd. Nr. 168 – Flurstück 1635, Flur 13, Gemarkung Doberlug-Kirchhain
(Einwender / Eigentümer Stadt Doberlug-Kirchhain)

Die Stadt Doberlug-Kirchhain wendet mit Schreiben vom 11.09.2024 ein, der geplante Grunderwerb gemäß Grunderwerbsposition lfd. Nr. 168 sei nur möglich, wenn die derzeitige Nutzung als P+R-Platz vollständig erhalten bleiben könne.

Der Vorhabensträger hat sich in seiner Erwiderung damit einverstanden erklärt, dass der ausgewiesene Flächenerwerb in eine dingliche Sicherung geändert wird.

- Eigentums- und Pachtflächen der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde

Die von der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde mit E-Mail vom 31.07.2024 zunächst erhobenen grundsätzlichen Einwände gegen die Planung wurden am 05.05.2025 vor Ort erörtert. In ihrem anschließenden Schreiben vom 16.07.2025 gibt die Landwirtschafts-GmbH ihr Einverständnis als Pächter für die Flächennutzung und erklärt, dass noch die Zustimmung der Grundstückseigentümer erforderlich sei. Man werde die benötigten bewirtschafteten landwirtschaftlichen Flächen zur Verfügung stellen, sofern eine schriftliche Zusicherung der Kostenübernahme für Kulturschäden und Pachtaufwendungen für nicht nutzbare Pachtflächen erfolge. Die Höhe der Schäden werde von einem Gutachter bestimmt. Die Kosten für den Gutachter übernehme der Bauträger.

Für die auf eigenen Flächen geplanten Baustraßen verlange man als Betrieb ein Mitnutzungsrecht unter Beachtung der Abmessungen der eingesetzten landwirtschaftlichen Maschinen.

Der Vorhabensträger weist in seiner Erwiderung darauf hin, dass jede Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter einen Entschädigungsanspruch begründe, die Höhe der Entschädigung jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren festgelegt werde. Der Vorhabensträger werde sich mit den Eigentümern und Pächtern in Verbindung setzen, um Verhandlungen über den Grunderwerb bzw. die Belastung oder zeitweilige Nutzung und die hierfür zu leistenden Entschädigungszahlungen zu führen. Eine Mitnutzung der Baustraßen sei grundsätzlich möglich, Hierzu werde es entsprechend dem Bauablauf frühzeitig Abstimmungen zusammen mit der Baufirma geben.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Forderung der Landwirtschafts-GmbH nach einem Mitnutzungsrecht betreffend die auf ihren Eigentums- oder Pachtflächen einzurichtenden Baustraßen für gerechtfertigt und für den Vorhabensträger zumutbar, siehe A.4.11 a). Die Entschädigung für die Flächeninanspruchnahme und damit verbundene Nachteile wie z.B. Kulturschäden, Ernteauffälle richtet sich nach § 22a AEG.

B.4.18.2 Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Straßentransporte

- Umleitungen

Die Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde hat in ihren Einwendungen vom 31.07.2024 und 16.07.2025 wie auch im Rahmen der Erörterung am 05.05.2025 gefordert, die Erreichbarkeit der beidseitig der Bahn von ihr bewirtschafteten landwirtschaftlichen

Flächen ganzjährig uneingeschränkt zu gewährleisten. Die großräumig geplanten Umfahrungen seien aus Kosten- und Zeitgründen nicht tragbar. Ein Lösungsvorschlag wäre die Reaktivierung des Bahnüberganges an der Cottbuser Straße in Doberlug-Kirchhain für den landwirtschaftlichen Verkehr. Im Erörterungstermin habe man die Problematik hinreichend erläutert.

Das größte Problem für den landwirtschaftlichen Betrieb stelle die dreimonatige Sperrung des Bahnüberganges in Doberlug-Kirchhain dar. Die Erreichbarkeit der Flächen im Bereich Kirchhain sei dann nur über die Ortschaft Hennersdorf möglich. Der „Kirchhainer Weg“ von Hennersdorf zur Bahnbrücke an der L701 befinde sich aktuell in einem Zustand, bei dem eine Nutzung mit landwirtschaftlichen Maschinen schwierig sei. Im Zuge des Umleitungsverkehrs fordere man den Rückschnitt des dortigen Bewuchses, um eine Durchfahrt zu ermöglichen. Man verweise hierzu auf die Anlage 1 „Maschinengröße der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde“ des Schreibens vom 16.07.2025. Eine Nutzung des Weges sei nur unter der Voraussetzung möglich, dass dieser für den Umleitungsverkehr gepflegt werde. Die offiziell geplante Umleitungsstrecke sei für den Betrieb nicht tragbar.

Das zweite Problem im Umleitungsverkehr stelle die Bahnhofsbrücke an der L60 dar. Im Vor-Ort-Termin sei von einer einspurigen Befahrbarkeit während der Bauzeit berichtet worden. Auch hierzu verweise man auf die Anlage 1 des Schreibens vom 16.07.2025. Eine Durchfahrbarkeit für landwirtschaftliche Maschinen müsse möglich sein, um an die Flächen in Doberlug heranzukommen.

Für den Zeitraum des Bauvorhabens fordere man, rechtzeitig über Sperrungen der Straßen und Brücken informiert zu werden, um dies in der Arbeitsplanung zu berücksichtigen. Entscheidend sei vor allem der Baubeginn des Bahnüberganges, da die Fruchtfolge dementsprechend angepasst werden müsse. Es sei zu berücksichtigen, dass die Aussaat der Kulturen im Herbst bzw. Frühjahr erfolge und im Jahr vorher geplant werde.

Der Vorhabensträger führt in seiner Erwiderung aus, die Hennersdorfer Kurve weise schon heute keine Straßenquerungen außer der SÜ L60 auf. Eine Reaktivierung des Bahnüberganges Cottbuser Straße würde zu erheblichen bahnbetrieblichen Einschränkungen führen und zusätzliche sicherungstechnische Maßnahmen erfordern. Im Übrigen seien auf der Hennersdorfer Kurve während der Bauzeit zusätzliche Bahnverkehre durch Umleitungen und die Baulogistik für den nördlich gelegenen PFA 1 vorgesehen.

Für die westlich der Strecke 6135 bewirtschafteten Flächen des Einwenders sei eine Zufahrt über die L70/L701 in der Ortslage Doberlug-Kirchhain möglich.

Die Zufahrt zu den südöstlich des Bahnhofs gelegenen Flächen werde nicht eingeschränkt, teilweise seien bestehende Wege (z.B. östlich der Strecke und südlich der Lugauer Chaussee) zeitgleich mit Bauverkehren zu nutzen.

Für die östlich der Strecke und nördlich der EÜ Luckauer Str. (L701) gelegene Fläche sei für landwirtschaftlichen Verkehr eine zumutbare Umleitungsstrecke während der Unterbrechung der L701 möglich.

Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger ergänzend ausgeführt, der BÜ L70 werde voraussichtlich über 12 Wochen für den Straßenverkehr gesperrt, dessen derweilige Umleitung über Hennersdorf geplant sei. Die Landesstraße 60 solle während des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung km 102,929 Strecke 6135 so weit wie möglich einspurig befahrbar bleiben. Gleichzeitige Sperrungen des v.g. Bahnüberganges und der Überführung der Landesstraße 701 / Luckauer Straße über die Strecke 6135 (Bahn-km 99,781) würden grundsätzlich vermieden.

In seiner Erwiderung auf das Schreiben der Landwirtschafts-GmbH vom 16.07.2025 erklärt der Vorhabensträger, er werde die Umleitungsrouten mit der Stadt Doberlug-Kirchhain und der Verkehrsbehörde im Vorfeld abstimmen. Sollten Rückschnittmaßnahmen für landwirtschaftliche Geräte (Lichttraumprofil) erforderlich werden, würden diese durch den Vorhabensträger erfolgen.

Die Befahrbarkeit der L60 unter der Eisenbahnüberführung der Strecke 6135 mit den in Anlage 1 des Schreibens vom 16.07.2025 aufgelisteten landwirtschaftlichen Maschinen sei während der Bauzeit möglich.

Der Vorhabensträger werde die Landwirtschafts-GmbH über Sperrungen von Straßen und Brücken rechtzeitig informieren und sich rechtzeitig vor Baubeginn, mind. ein Jahr vorher mit ihr in Verbindung setzen.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Umleitungskonzept des Vorhabensträgers für tragfähig. Die Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde muss aufgrund der verteilten Lage der von ihr bewirtschafteten Flächen in allen vier Quadranten des Eisenbahnkreuzes Doberlug-Kirchhain und der weiten Straßentransportwege unter zum Teil mehrfacher Kreuzung von Bahnstrecken ständig mit Beeinträchtigungen des öffentlichen Straßenverkehrs wegen Bau- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Bahn- und Straßenanlagen rechnen. Die vorliegend geplanten Straßensperrungen und Umleitungen führen für den Einwender nicht zu unzumutbaren Erschwernissen. Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsregelungen ist abhängig von der detaillierten Ausführungsplanung für das Bahnvorhaben und wird durch verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt, A.4.2.2 c).

Die Planfeststellungsbehörde hält es für geboten, dass der Vorhabensträger an der Umleitungsstrecke „Kirchhainer Weg“ zwischen Hennersdorf und SÜ L701 bei Bedarf

Vegetationsrückschnittarbeiten durchführt, um eine Befahrbarkeit durch die in Anlage 1 des Schreibens der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde vom 16.07.2025 aufgelisteten landwirtschaftlichen Maschinen zu ermöglichen, A.4.2.2 f). Im Übrigen hat der Vorhabensträger die Landwirtschafts-GmbH frühzeitig über diese betreffende vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs zu informieren, A.4.2.2 g).

- Entschädigung

Die Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde fordert mit Schreiben vom 16.07.2025 eine Entschädigung für die ihr aufgrund von Verkehrsumleitungen entstehenden Mehrkosten für Maschinen und Personal. In Anlage 4 des v.g. Schreibens sind exemplarisch Mehrkosten von rd. 5.100 Euro für eine Silomaiserte bzw. 1.100 Euro für eine Getreideernte einer im nordwestlichen Quadrant des Eisenbahnkreuzes Doberlug-Kirchhain gelegenen 28,5 ha großen Fläche dargelegt, die während Sperrungen der L60 unter der Überführung der Strecke 6135 oder des Bahnüberganges L70 aufgrund des dann erforderlichen Umweges über die Straßenüberführung L701 zu erwarten seien.

Die Planfeststellungsbehörde weist die Entschädigungsforderung aus folgenden Gründen zurück: Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen über das öffentliche Wegenetz bleibt während der Bauzeit grundsätzlich erhalten. Mit Einschränkungen des öffentlichen Straßenverkehrs wegen Bau- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen an Verkehrsanlagen muss grundsätzlich jederzeit gerechnet werden (s.o.). Eine Existenzgefährdung des eingerichteten und ausgeübten Landwirtschaftsbetriebs wurde einwenderseits nicht behauptet und ist angesichts der Betriebsgröße und der im Verhältnis dazu moderaten Beeinträchtigungen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen. Die zu erwartenden Verkehrseinschränkungen und -umleitungen aufgrund des im öffentlichen Interesse stehenden Bahnvorhabens sind somit von der Landwirtschafts-GmbH Finsterwalde im Rahmen der Sozialbindung ihres Eigentums nach Art. 14 Abs. 2 Grundgesetz (GG) entschädigungslos hinzunehmen.

B.5 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

Das Vorhaben dient der Ertüchtigung der durch den oberen Bahnhof Doberlug-Kirchhain führenden Strecke 6135 Berlin – Elsterwerda für eine zulässige Geschwindigkeit von 200 km/h zwecks Verkürzung der Mindestreisezeit zwischen Berlin und Dresden. Damit verbunden ist eine Modernisierung bzw. Anpassung der übrigen Anlagen des

Bahnhofes Doberlug-Kirchhains einschließlich der durch den unteren Bahnhof führenden Strecke 6345 Halle/Saale – Guben.

Der Bedarf und das überragende öffentliche Interesse an dem Vorhaben ist durch § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) i.V.m. Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 1 („Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfes“), lfd. Nr. 3 („ABS Berlin – Dresden“) festgestellt.

Alternative Varianten für den Streckenausbau und die Anpassung des Bahnhofes Doberlug-Kirchhain, die unter Berücksichtigung der verkehrlichen Ziele des Vorhabens einerseits und der Beeinträchtigungen anderer Belange und Rechte Dritter andererseits vorzugswürdig wären, sind nicht gegeben.

Bauzeitliche Lärm- und Erschütterungsimmissionen werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen nach AVV Baulärm bzw. DIN 4150-2 und bei Einhaltung der Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nach Möglichkeit reduziert. Baubedingte Staub- und Schadstoffemissionen hat der Vorhabens-träger entsprechend den geltenden gesetzlichen Vorschriften zu vermeiden.

Gegen betriebsbedingte Lärmimmissionen werden die gemäß 16. BImSchV gebotenen Schutzmaßnahmen getroffen.

Das Vorhaben führt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen von Gewässern. Bau- und anlagebedingte Risiken für das Grundwasser werden bei Einhaltung der einschlägigen Schutzvorschriften und der Festsetzungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auf ein umweltverträgliches Maß reduziert.

Das Vorhaben beinhaltet Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. Wald. Unter Berücksichtigung der geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen ist das Vorhaben naturschutz- bzw. waldrechtlich zulässig. Negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima / Luft und Landschaftsbild werden weitmöglichst vermieden, reduziert bzw. kompensiert.

Die Planung entspricht den nationalen Klimaschutzzielen und europäischen Zielvorgaben nach § 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Das Vorhaben fördert in dem Sinne die Verlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die Schiene.

Die bauzeitlichen und dauerhaften Inanspruchnahmen von Grundstücken Dritter beschränken sich auf das unbedingt notwendige Maß und sind unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses an dem Vorhaben gemäß Art. 14 Abs. 2 Grundgesetz (GG) i.V.m. § 22 AEG gerechtfertigt.

Die festgesetzten Nebenbestimmungen sind erforderlich und greifen in die Rechte des Vorhabensträgers nicht in unverhältnismäßigem Maße ein. Im Übrigen hat der Vorhabensträger als Veranlasser der Maßnahme Sorge dafür zu tragen, dass nachteilige Auswirkungen des Vorhabens möglichst geringgehalten werden.

Der Plan war danach mit den ergänzenden Nebenbestimmungen festzustellen.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Kostenentscheidung

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 – EBABGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte 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 Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Berlin, den 24. Oktober 2025
Gz. 51113.51131-511ppa/060-2300#008