



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 12 09 63, 01010 Dresden

zur Veröffentlichung im Internet

Bearbeitung: Sachbereich 1
Telefon: +49 (351) 4243-0
Telefax: +49 (351) 4243-5440
E-Mail: sb1-drd@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 29.01.2026

Aktenzeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
521ppw/004-2314#011

EVH-Nummer: 3551063

Betreff: Feststellung der UVP-Pflicht aufgrund standortbezogener Vorprüfung gemäß § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 UVPG für das Vorhaben „Lärmsanierungsmaßnahme in Leipzig-Althen“, Bahn-km 9,900 bis 10,500 der Strecke 6365 Engelsdorf - Borsdorf in Althen
Bezug: Antrag vom 19.12.2025, Az. I.II-W-L-O
Anlagen: 0

Verfahrensleitende Verfügung

Für das o. g. Vorhaben wird festgestellt, dass keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) besteht.

Begründung

Diese Feststellung beruht auf § 5 Abs. 1 i. V. m. § 7 Abs. 2 und 5 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. § 14a Abs. 2 Nr. 2 UVPG.

Das Vorhaben hat den Bau neuer Schallschutzwände an den Bahnstrecken 6363 bzw. 6365 im Gebiet der Stadt Leipzig in der Gemeinde Leipzig-Althen zum Gegenstand. Das Vorhaben unterfällt dem Anwendungsbereich des UVPG gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG, da es in Anlage 1 UVPG aufgeführt ist.

Es stellt der Art nach ein Vorhaben nach Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG dar, denn es betrifft einen Schienenweg von Eisenbahnen.

Hausanschrift:
August-Bebel-Str. 10, 01219 Dresden
Tel.-Nr. +49 (351) 4243-0
Fax-Nr. +49 (351) 4243-5440
De-Mail: poststelle@eba-bund.de-mail.de

Überweisungen an Bundeskasse
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590
Leitweg-ID: 991-11203-07

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden wird für das Vorhaben ein fachplanungsrechtliches Zulassungsverfahren nach § 18 Abs. 1 AEG durchführen, wenn für dieses die UVP-Pflicht besteht gemäß § 18 Abs. 1a Satz 1 AEG. Dieses stellt ein verwaltungsbehördliches Verfahren dar, das der Zulassungsentscheidung dient gemäß §§ 4 und 2 Abs. 6 Nr. 1 UVPG und ist daher taugliches Trägerverfahren für eine mögliche UVP. Daher hat das Eisenbahn-Bundesamt die Feststellung, ob für das Vorhaben die UVP-Pflicht besteht oder nicht besteht (Feststellung der UVP-Pflicht) nach den §§ 6 bis 14a UVPG zu treffen.

Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt vorliegend auf Antrag der Vorhabenträgerin gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 UVPG i. V. m. § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2b) UVPG. Es stellt die Änderung eines Schienenwegs nach Nr. 14.7 Anlage 1 UVPG durch die Errichtung einer Lärmschutzwand zur Lärmsanierung dar.

Für das Vorhaben ist zur Feststellung der UVP-Pflicht eine standortbezogene Vorprüfung gemäß § 7 Abs. 2 und 5 UVPG i. V. m. durchzuführen.

Die standortbezogene Vorprüfung wird als überschlägige Prüfung in zwei Stufen durchgeführt. In der ersten Stufe wird die spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens geprüft. Diese besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen, anderenfalls besteht keine UVP-Pflicht. Liegen solche besonderen örtlichen Gegebenheiten vor wird in der zweiten Stufe unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien geprüft, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vorliegende Ergebnisse vorgelagerter Umweltprüfungen oder anderer rechtlich vorgeschriebener Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens sind in die Prüfung einzubeziehen.

1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale des Vorhabens werden insbesondere hinsichtlich der Kriterien der Nr. 1 Anlage 3 UVPG beurteilt.

Geplant ist der Bau von insgesamt 2 Schallschutzwänden (SSW). Die neuen SSW-Abschnitte sind mit einer Höhe von 3,00 m (SSW 01 vollständig sowie SSW zwischen Bahn-km 9,917 – 10,094) und 2,50 m (SSW 2 zwischen Bahn-km 10,094 – 10,465) über Schienenoberkante und einer Gesamtlänge von 1,05 km geplant. In Teilstrecken sind Sichtfenster mittels transparenter Elemente vorgesehen. Ebenfalls sind zur Reduzierung der anlagenbedingten Barrierewirkung Kleintierdurchlässe in den Betonsockelelementen, in geeigneten Bereichen, im Abstand von 15 m vorgesehen.

Der anlagebedingte Flächenbedarf beträgt 1.750 m², der bauzeitliche 3.230 m². Die Dauer der Bautätigkeiten wird mit 100 Tagen angegeben.

Bauzeitliche Bodenbewegungen sind in einem Umfang von 735 m³ zu erwarten. Die geschätzte Menge der Bauabfälle nach AVV 17 wird mit 1.400 t angegeben, welche vollständig als nicht-gefährliche mineralische Bauabfälle nach AVV 17 05 eingestuft werden. Die dauerhafte Bodenversiegelung umfasst eine Fläche von 276 m², bauzeitlich werden 1.130 m² Flächen befestigt. Zudem werden bauzeitlich insgesamt 1.130 m² Vegetation beansprucht, sowie 1.746 m² dauerhaft.

Während der Bautätigkeiten sind ferner Verbrennungsemissionen, sonstige Staubemissionen und Baulärm nach AVV-Baulärm in schutzwürdiger Umgebung sowie Erschütterungen zu erwarten. Das Vorhaben beinhaltet weiterhin den Einsatz bzw. die Lagerung von Treib- und Schmierstoffen, Gasen oder anderen brennbaren bzw. explosiven Stoffen und Betankungen auf der Baustelle bzw. der Betriebsanlage.

Das Vorhaben ist nicht mit Risiken für die menschliche Gesundheit verbunden.

2 Standort des Vorhabens

Eine spezifische ökologische Empfindlichkeit im Einwirkungsbereich des Vorhabens besteht, wenn besondere örtliche Gegebenheiten i. S. d. Schutzkriterien nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG vorliegen unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens des gegenständlichen Vorhabens mit anderen Vorhaben im gemeinsamen Einwirkungsbereich.

Im Nahbereich des Vorhabens befinden sich folgende Qualitätskriterien nach Nr. 2.2 Anlage 3 UVPG:

- Strukturbildende natürliche und naturnahe Landschaftselemente, kleinteilige Landschaftsgliederung,
- Oberflächengewässer (ohne Seitengräben an Verkehrswegen),
- Gebiete mit geringem Grundwasserflurabstand (≤ 2 m),
- Lebensräume von Arten des Anhangs IV RL 92/43/EWG und Europäischen Vogelarten,
- Lebensräume von sonstigen besonders oder streng geschützten Arten,
- Schutzwürdige Bereiche gem. örtlichem Landschaftsplan / Landschaftsrahmenplan.

Zudem befinden sich folgende Schutzkriterien im Einwirkungsbereich des Vorhabens:

- FFH-Gebiet „Partheaue“ (EU-Nr. 4540-301),
- Landschaftsschutzgebiet „Partheaue“,
- Stadt Leipzig als dicht besiedeltes Gebiet gemäß Destatis.

3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien werden anhand der Kriterien unter 1. und 2. beurteilt. Dabei wird insbesondere den Gesichtspunkten der Nr. 3 Anlage 3 UVPG Rechnung getragen. Besonders berücksichtigt wird gemäß § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG, ob erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch Merkmale des Vorhabens, des Standorts oder durch Vorkehrungen der Vorhabenträgerin offensichtlich ausgeschlossen werden.

Folgende wesentliche Gründe gemäß § 5 Abs. 2 Satz 2 und 3 UVPG sind für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht anzuführen:

Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Baulärm

Für das Bauvorhaben wurde ein Baulärmgutachten erstellt. Dieses zeigt auf, dass während der Bautätigkeiten mit Beeinträchtigungen durch Baulärm zu rechnen ist. Da es sich bei der Errichtung einer Lärmschutzwand um eine räumlich fortlaufende Bautätigkeit handelt, treten die Emissionen entlang der Strecke jeweils punktuell nur für eine begrenzte Zeit auf. Für die Anwohner ergeben sich somit aus der jeweils vom Fortschritt der Baumaßnahme abhängigen Entfernung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräuschemissionen.

Das vorliegende Gutachten zeigt auf, dass es während der Bautätigkeiten zu Richtwertüberschreitungen kommen kann. Bautechnische oder organisatorische Maßnahmen am Gleis sind bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern. Maßnahmen zur Minimierung der Baulärmeinwirkungen bestehen neben dem Einsatz lärmarmen Baumaschinen darin, den Maschineneinsatz, wenn möglich, örtlich und zeitlich zu konzentrieren, um die Belastungen auf einen möglichst kompakten und kurzen Zeitraum zu begrenzen. Des Weiteren sind Leerlaufzeiten von Motoren auf ein Minimum zu begrenzen bzw. ganz auszuschließen. Ebenso ist durch regelmäßige Wartung das Klappern und Schwingen loser Maschinenteile zu vermeiden.

Neben den beschriebenen allgemeinen Maßnahmen zur Minimierung der Baulärmeinwirkungen, sieht die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen vor:

- Umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen infolge der geplanten Lärmsanierung und der damit zukünftig für die betroffenen Anwohner entstehenden Verbesserung der Schienenverkehrslärmsituation.
- Benennung einer Ansprechstelle, an die sich Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.

- Im Beschwerdefall Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch baubegleitende Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen zur Beweissicherung.
- In besonderen Härtefällen kann auch eine temporäre Unterbringung erheblich Betroffener in von Baulärm unbelasteten örtlichen Beherbergungsstätten in Betracht gezogen werden.

Zum Schutz der Anwohner finden die lärmintensiven Arbeiten zudem ausschließlich im Tagzeitraum statt.

Mit Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen wird das Risiko von auftretenden Beeinträchtigungen infolge von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen minimiert und auf ein zumutbares Maß reduziert.

Perspektivisch ist festzustellen, dass die Errichtung der Lärmschutzwände im Stadtgebiet Leipzig Althen zu einer nachhaltigen und dauerhaften Verbesserung der Immissionssituation führen wird. Die geplanten Lärmschutzwände bewirken eine durchschnittliche Pegelminderungen von 5,4 bis 8,0 dB(A), an bahnnahe Gebäuden bis zu 12 dB(A).

Erschütterungen

Die Gründung der Schallschutzwände erfolgt im Regelfall als Tiefgründung. Das genaue Verfahren wird in Abhängigkeit des anstehenden Baugrundes in Abstimmung mit dem Baugrundgutachter und unter Berücksichtigung einer möglichst erschütterungsarmen Bauweise gewählt.

Im Zuge der Gründungen sind Erschütterungen nicht auszuschließen.

Durch die Wahl geeigneter Baugeräte und Bauverfahren stellt die Vorhabenträgerin sicher, dass während der Bauarbeiten Schäden an Gebäuden sowie Beeinträchtigungen von Personen in Gebäuden durch Erschütterungseinwirkungen weitgehend vermieden werden. Zu Beginn der Gründungsarbeiten werden Erschütterungsmessungen nach DIN 4150 durchgeführt.

Messergebnisse aus anderen Maßnahmen zeigen, dass die Anhaltswerte nicht überschritten werden.

In einem Korridor von 25 m zur Gleisachse wird an den betroffenen Gebäuden vor und nach der Baudurchführung eine Beweissicherung durchgeführt. Eine Information der betroffenen Gemeinden und der Anwohner hierüber erfolgt rechtzeitig.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Ergebnisse der faunistischen Kartierungen ergaben zusammenfassend, dass das Plangebiet lediglich für europäische Brutvögel eine mittlere Wertigkeit aufweist und die Bahntrasse für Reptilien, bzw. die Zauneidechse, ein wertgebendes Lebensraumelement darstellt.

Es wurde eine Brutvogelgemeinschaft aus überwiegend störungstoleranten, gehölzbrütenden Arten in durchschnittlicher Häufigkeit ermittelt.

Die Zauneidechse ist in vergleichsweise kleiner, nicht übermäßig individuenstarker, aber weit verbreiteter Population im Untersuchungsgebiet entlang der Bahntrasse angesiedelt. Gehäufte Funde bestehen um den Wall am Ende der Friedrich-List-Straße südlich der Bahntrasse und im Grabenbereich nördlich der Bahntrasse/ östlich der Friedrich-List-Straße. Als weitere Reptilienart wurde ein Individuum der Ringelnatter nachgewiesen. Die Bahntrasse selbst ist als Ausbreitungskorridor für Reptilien anzusehen.

Es sind artenschutzrechtliche Schutz-/Vermeidungsmaßnahmen für Brutvögel und Reptilien, insbesondere die Zauneidechse, von der Vorhabenträgerin geplant.

Für Amphibien und Fledermäuse hat der Untersuchungsraum nur eine geringe Bedeutung infolge des Fehlens von Reproduktionsstätten/-nachweise (Wochenstuben, Laichgewässer). Es bestehen aber Hinweise darauf, dass die Gehölzflächen randlich der Bahntrasse als Winterquartier von Amphibien genutzt werden.

Durch die Fledermauskartierung wurden nur sporadisch einzelne Fledermäuse nachgewiesen. Wochenstubenquartiere, essenzielle Jagdhabitats oder wichtige Hauptflugrouten wurden nicht nachgewiesen und können gutachterlich ausgeschlossen werden.

Vorhabenbedingte Betroffenheiten von Amphibien und Fledermäusen können damit ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsraum könnten zudem keine seltenen, gefährdeten oder geschützten Pflanzenarten oder FFH-Lebensraumtypen und keine Pflanzen mit spezifischen Standortansprüchen nachgewiesen werden. Das Gebiet wird hauptsächlich von Ruderalarten und allgemein häufigen bzw. weit verbreiteten Pflanzen geprägt.

Baubedingt wird ruderale Vegetation des Verkehrsbegleitgrüns für die Nutzung der teilweise unbefestigten BE-Flächen mit Eingleisstellen und Arbeitsräume beansprucht. Ebenso werden Rückschnitte von Gebüsch randlich der BE-Flächen notwendig. Die Vorhabenträgerin sieht vor, die bauzeitlich beanspruchten Flächen nach Bauende wiederherzustellen.

Darüber hinaus ist mit der Neuversiegelung ein dauerhafter Verlust von ruderalem Verkehrsbegleitgrün und wenigen Gebüsch entlang der Bahntrasse verbunden. Zur Kompensation der Inanspruchnahme von Vegetation durch Neuversiegelung sieht die Vorhabenträgerin Ersatzmaßnahmen vor.

Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

Fläche, Boden

Im Zuge des Vorhabens erfolgen eine Neuversiegelung sowie eine Teilversiegelung bisher unversiegelter Flächen womit ein dauerhafter bzw. teilweiser Verlust von Bodenfunktionen einhergeht. Bauzeitlich werden zudem befestigte und unbefestigte Flächen als BE-Flächen beansprucht. Die bauzeitlich mit Fahrzeugen und Maschinen befahrenen Flächen werden gegen Bodenverdichtung geschützt und Maßnahmen zum Schutz des Oberbodens durchgeführt.

Nach Beendigung der Bautätigkeiten erfolgt zudem ein Rückbau von Befestigungen sowie die Wiederherstellung der Flächen in den vorherigen Zustand. Es werden Vermeidungsmaßnahmen durchgeführt, um die Beeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu verringern. Die bauzeitliche Inanspruchnahme von Boden und Flächen verursacht keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter. Durch die Neuversiegelung auf bisher unversiegelten Flächen kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden und zu einem Eingriff nach § 14 BNatSchG, welche durch die von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden.

Oberflächengewässer:

Östlich in ca. 15 m Entfernung zum Baubereich fließt die Parthe, ein Gewässer 1. Ordnung. Ein Bahngraben, welcher als „Sommerfelder Graben“ und Gewässer 2. Ordnung verzeichnet ist, quert mittels eines verrohrten Durchlasses in Bahn-km 10,2+81 die Bahntrasse.

Der Bau der SSW erfolgt ausschließlich auf dem Bahndamm und endet vor Beginn der Bahnbrücke über die Parthe. Die Führung oberhalb des Durchlasses erfolgt mit einer Sonderkonstruktion, sodass keinerlei Kontakt zum Gewässer besteht.

Diese Oberflächengewässer werden durch die Baumaßnahme in keiner Weise beansprucht oder beeinträchtigt.

Grundwasser:

Auswirkungen der Schallschutzwände auf Grundwasservorkommen sind nicht gegeben, da vorhabenbedingt nicht in die Wasserverhältnisse eingegriffen wird sowie auch stoffliche Auswirkungen nicht mit dem Vorhaben verbunden sind. Es sind keine Baugruben oder andere Bautätigkeiten oder Maßnahmen vorgesehen, die dazu geeignet wären das Grundwasser zu beeinträchtigen. Infolge des Vorhabens ist keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten. Es ist damit insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser zu erwarten.

Luft, Klima

Größere freie Flächen, welche als Kaltluftentstehungsgebiete dienen könnten, befinden sich nur außerhalb des Planbereiches südlich und nördlich von Leipzig-Althen als größere offene Acker- und Grünlandflächen. Durch die Baumaßnahme werden die Kaltluftentstehungsgebiete nicht beansprucht und in keiner Weise beeinträchtigt.

Größere Gehölzflächen, welche als Frischluftentstehungsgebiete fungieren könnten und Ökosysteme, welche als langfristige Treibhausgasspeicher/-senken dienen könnten, sind im Untersuchungsgebiet sowie angrenzend nicht vorhanden.

Im Landschaftsplan der Stadt Leipzig von 2013 sind für den gesamten Bereich Leipzig-Althen keine „Kaltluftsammlgebiete, Freihaltung von Emissionen und Bebauung“ ausgewiesen, ebenso keine „freizuhaltenden Kaltluftentstehungsbahnen oder Ventilationsbahnen“.

Auch sind keine „Überwärmungsgebiete, Flächen mit sehr hoher klimatischer Entlastungsfunktion oder Immissionsschutzpflanzungen“ ausgewiesen.

Es ist damit insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes zu erwarten.

Landschaft

Die Schallschutzwände werden vorwiegend innerhalb der bebauten Ortslage von Leipzig-Althen errichtet. In Borsdorf sind im Bahnhofsbereich BE-Flächen geplant.

Das Landschafts- bzw. Ortsbild weist im Planbereich und dem näheren Umfeld durch die starke Überprägung mit den Infrastrukturanlagen der Bahntrasse mit Oberleitungen und des Bahnhofs Borsdorf, sowie der angrenzenden Siedlungsbebauungen und Straßen, keine besondere Vielfalt, Eigenart oder Schönheit auf. Eine besondere Schutzwürdigkeit bezüglich des Landschafts-/Ortsbildes ist in diesen Siedlungsbereichen nicht festzustellen.

Im Bereich der schmalen Pleißeau sind Gehölzbestände, sowie nördlich der Bahntrasse Grünland vorhanden, dennoch ist auch die Pleißeau im Planbereich u. a. durch die Querung der Bahnstrecke und eine Hochspannungsfreileitung stark anthropogen überprägt. Auf der Nordostseite der Bahntrasse ab ca. Bahn-km 10,3+1 und auf der Südostseite ab ca. Bahn-km 10,3+9 erstreckt sich das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Pleißeau“.

Um erhebliche nachteilige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu vermeiden, sieht die Vorhabenträgerin eine unauffällige Farb- und Materialwahl vor. Zudem wird zur Aufrechterhaltung der Sichtbeziehung der südlichen und nördlichen Friedrich-List-Straße ein Sichtfenster aus transparenten Wandelementen in den Schallschutzwänden vorgesehen.

Die Wände können sich dadurch harmonischer in das Landschaftsbild einfügen, werden aber dennoch als Bauwerke wahrnehmbar bleiben.

Eine erhebliche optische Beeinträchtigung kann vermieden werden und ist in der bereits stark anthropogen überprägten Partheau bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme nicht zu erwarten.

kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich sind keine Bodendenkmäler bekannt. Archäologisch relevante Gebiete befinden sich außerhalb des Planungsbereiches. Archäologische bzw. denkmalrechtliche Belange sind damit nicht betroffen. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes können ausgeschlossen werden.

Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Wechselwirkungen im Sinne des § 2 UVPG sind die in der Umwelt ablaufenden Prozesse. Die Gesamtheit der Prozesse, das Prozessgefüge, ist Ursache des Zustandes der Umwelt wie auch ihrer weiteren Entwicklung. Die Prozesse unterliegen einer Regulation durch innere Steuerungsmechanismen (Rückkopplungen) und äußere Einflussfaktoren. Zwischen den vom Vorhaben betroffenen Schutzgütern sind keine erheblichen Beeinträchtigungen gegenseitiger Wechselwirkungen zu erwarten.

4 Ergebnis

Aus den Antragsunterlagen der Vorhabenträgerin [Unterlage 1 – Erläuterungsbericht, Unterlage 2.1 / 2.2 – Übersichtslagepläne, Unterlage 3.1 / 3.2 – Lagepläne, Unterlage 3.1 / 9.2 / 9.3 – Baustelleneinrichtungs- und erschließungspläne, Unterlage 12.1 – Landschaftspflegerischer Begleitplan, Unterlage 12.2.1 / 12.2.2 – Bestands- und Konfliktpläne, Unterlage 12.3.1 / 12.3.2 – Maßnahmenpläne, Unterlage 12.4 – Maßnahmenblätter, Unterlage 14 – FFH-Vorprüfung, Unterlage – Geräuschemissionsprognose nach AVV Baulärm (baubedingte Schallimmissionen), sowie Unterlage Baugrundbeurteilung und Gründungsberatung] ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hinsichtlich der besonderen Empfindlichkeit oder der Schutzziele der Schutzkriterien Nach Nr. 2.3 Anlage 3 UVPG haben kann, die im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Diese Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG der Öffentlichkeit bekannt gegeben durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes. Sie wird zudem im zentralen Internetportal des Bundes (www.uvp-portal.de) bekannt gegeben gemäß § 2 Abs. 3 Bundes-UVP-Portal-VwV.

Die dieser Feststellung zu Grunde liegenden Unterlagen können von Dritten beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Dresden, August-Bebel-Str. 10, 01219 Dresden nach vorheriger Terminvereinbarung eingesehen werden.

Für diese Feststellung der UVP-Pflicht auf Antrag der Vorhabenträgerin gemäß § 18 Abs. 1a Satz 5 AEG i. V. m. § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 UVPG wird gemäß Teil 1 Abschnitt 2 Nr. 2.18 Anlage zur EBABGebV eine Gebühr erhoben, da keine fachplanungsrechtliche Zulassung oder Entscheidung nachfolgt. Es ergeht ein gesonderter Kostenbescheid.

Im Auftrag

Elektronisch erstellt und
ohne Unterschrift gültig