



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
511ppa/067-2300#001
16.07.2026

Planfeststellungsbeschluss

nach §§ 74 Abs. 1 VwVfG, 18 Abs. 1 AEG

für Vorhaben

Wiesenburg-Medewitz-Roßlau

Brandenburgischer Abschnitt (PFA 1)

**von Bahn-km 76,700 bis 76,828
der Strecke 6118 Bln-Charlottenburg – Blankenheim
(Wetzlarer Bahn)**

**sowie Bahn-km 0,000 bis 7,590
der Strecke 6414 Wiesenburg (Mark) – Roßlau (Elbe)**

in Gem. Wiesenburg/Mark Ldkrs. Potsdam Mittelmark

**Vorhabenträgerin
DB InfraGO AG
Region Südost
Großer Brockhaus 5
04103 Leipzig**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	11
A.1	Zulassung des Vorhabens	11
A.2	Planunterlagen.....	11
A.3	Nebenbestimmungen, Auflagen, Vorkehrungen, Hinweise, Vorbehalte.....	16
A.3.1	Bauzeitlicher Schienenersatzverkehr	16
A.3.2	Baulärm	16
A.3.3	Baubedingte Erschütterung.....	17
A.3.4	Verkehrslärm.....	18
A.3.5	Verkehrsbedingte Erschütterung	18
A.3.6	Wasserhaushalt, Gewässerschutz, wasserrechtliche Gestattungen.....	19
A.3.7	Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	24
A.3.8	Gebietsschutz	24
A.3.9	Naturschutz und Landschaftspflege	25
A.3.10	Artenschutz	25
A.3.11	Umweltverträglichkeit	26
A.3.12	Klimaverträglichkeit	26
A.3.13	Bodendenkmalschutz	26
A.3.14	Ortsbild- und Baudenkmalschutz.....	26
A.3.15	Wald und Forstwirtschaft.....	26
A.3.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	27
A.3.17	Straßen, Wege und Zufahrten	28
A.3.18	Kampfmittel	28
A.3.19	Private Grundstücksbelange	28
A.3.20	Ausführungsplanung, Abstimmungs- und Anzeigepflichten, Zusagen	28
A.4	Sofortige Vollziehung	29
A.5	Gebühr und Auslagen	29
B.	Begründung	30
B.1	Verfahrensgegenstand und Verfahrensgang.....	30
B.1.1	Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts.....	30
B.1.2	Beschreibung der Baumaßnahmen.....	32
B.1.3	Räumliche Abgrenzung	32
B.1.4	Sachlich-rechtliche Abgrenzung	32
B.1.5	Fachplanungsvorbehalt und Zuständigkeit	33
B.1.6	Einleitung des Verfahrens, Anhörung, Erörterung	33
B.1.7	Erste Planänderung – Nachbeteiligungen	36
B.1.8	Umweltverträglichkeitsprüfung	37

B.1.9	Vorläufige Anordnung	37
B.1.10	Zur Allgemeinverträglichkeit der ursprünglichen Planung	38
B.1.11	Ergebnis des Anhörungsverfahrens	46
B.2	Eisenbahnverkehrsbelange.....	46
B.2.1	Bf Medewitz (Mark) mit Tanklager Medewitz	46
B.2.2	Bf Wiesenburg (Mark)	47
B.2.3	Vst Wiesenburg (Mark).....	53
B.2.4	Variantenprüfung.....	55
B.2.5	Planrechtfertigung	55
B.2.6	Bauzeitlicher Schienenersatzverkehr	55
B.3	Weitere öffentliche Belange	56
B.3.1	Raumordnung, Landes- und Kommunalplanung	56
B.3.2	Klimaverträglichkeit	56
B.3.3	Umweltverträglichkeit	57
B.3.4	Baulärm	58
B.3.5	Baubedingte Erschütterung.....	59
B.3.6	Verkehrslärm.....	59
B.3.7	Verkehrsbedingte Erschütterung	60
B.3.8	Wasserhaushalt, Gewässerschutz	60
B.3.9	Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	62
B.3.10	Gebietsschutz LSG Hoher Fläming Belziger Landschaftswiesen.....	62
B.3.11	Naturschutz und Landschaftspflege	63
B.3.12	Artenschutz	64
B.3.13	Bodendenkmalschutz	65
B.3.14	Ortsbild- und Baudenkmalschutz.....	65
B.3.15	Wald und Forstwirtschaft.....	66
B.3.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen	68
B.3.17	Straßen, Wege, Zufahrten	68
B.3.18	Kampfmittel	68
B.4	Private Belange.....	68
B.4.1	Grunderwerb	68
B.4.2	Als Jedermannsbelange von Privat geltend gemachte Belange	69
B.5	Gesamtabwägung.....	69
B.6	Ausführungsplanung, Abstimmungs- und Anzeigepflichten.....	70
B.7	Bekanntgabe, Zustellungen, Benachrichtigungen	71
B.8	Sofortige Vollziehung	71
B.9	Gebühren und Auslagen	71

C.	Rechtsbehelfsbelehrung	72
----	------------------------------	----

Abkürzungsverzeichnis

AA	Auswärtiges Amt
ABB	Allgemeiner Behindertenverband Land Brandenburg
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 BGBl. I 2378, 2396; 1994 I 2439, zuletzt geändert 17.07.2025 BGBl. I Nr. 164
Außst.	Außenstelle
AVV Baulärm – Geräuschimmissionen	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970
BAIUDBw	Bundesamt für Infrastruktur Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 BGBl. I 3634, zuletzt geändert 22.06.2026 BGBl. I Nr. 192
Bbg	Brandenburg, Land Brandenburg
BbgNatschAG	Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz vom 21.01.2013 GVBl. I/13 Nr. 3, zuletzt geändert 25.09.2020 GVBl. I/20 Nr. 28
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17.03.1998 BGBl. I 502), zuletzt geändert 25.02.2021 BGBl. I 306
BD	Bodendenkmal
BEfläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEVVG	Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27.12.1993 BGBl. I 2378, 2394, zuletzt geändert 09.06.2021 BGBl. I 1614
Bewertung Verkehrsarten	UBA (Hrsg.) Ökologische Bewertung von Verkehrsarten – Abschlussbericht 2020
Bf	Bahnhof
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGebG	Bundesgebührengesetz vom 07.08.2013 BGBl. I 3154, zuletzt geändert 21.11.2023 BGBl. I Nr. 315
BIMA	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 BGBl. I 1036, zuletzt geändert 04.11.2020 BGBl. I 2334
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997 BGBl. I 172, 1253), zuletzt geändert 23.09.1997 BGBl. I 2329
bl	bahnlinks
BLDAM	Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum
BMDV	Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (Bezeichnung bis 2025)
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr Bauen und Wohnen (Bezeichnung bis 2005)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Bezeichnung bis 2021)

BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29.07.2009 BGBl. I 2542, zuletzt geändert 25.06.2021 BGBl. I 2020
BPlan	Bebauungsplan
BPÜ	Bedarfsplanüberprüfung
br	bahnrechts
BRat	Bundesrat
BReg	Bundesregierung
Bstg	Bahnsteig
BT	Bundestag
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
BWPlan	Bauwerksplan
BWVz	Bauwerksverzeichnis
CEF	continuous ecological functionality-measures – Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, Funktionserhaltende Maßnahmen iSv. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG, sog. CEF-Maßnahmen
DB	Deutsche Bahn
DBV	Deutscher Bahnkunden-Verband
DIN	Deutsches Institut für Normung
DIN 18915	DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten
DIN 4150-2	DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen Teil 2 – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Ausgabe 06/1999
DIN 4150-3	DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen Teil 3 – Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Ausgabe 12/2016
DL	Durchlass
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
DSS	Dachstrategie Starke Schiene (https://ir.deutschebahn.com/de/db-konzern/strategie/starke-schiene/)
D-Takt	Deutschland-Takt – BMVI (Hrsg.) Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt – Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung vom 01.09.2022 abrufbar unter https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsf/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft Abwasser Abfall
DWA-A 138-1	Arbeitsblatt DWA-A 138-1 Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser Teil 1 Planung Bau Betrieb, 2024

EB	Erläuterungsbericht
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBABGebV	Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt vom 21.07.2021 BGBl. I 3182, zuletzt geändert 05.06.2024 BGBl. I Nr. 189
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 08.05.1967 BGBl. II 1563, zuletzt geändert 05.04.2019 BGBl. I 479
EdB	Eisenbahn des Bundes
EG	Empfangsgebäude
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ErsatzbaustoffV	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke vom 09.07.2021 BGBl. I 2598
ETRS 89	Europäisches Terrestrisches Referenzsystem 1989
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Entwässerungsabschnitt
f. ff.	fortfolgende
FLL	Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau
FNP	Flächennutzungsplan
FoA	Forstamt
FTG Bbg	Gesetz über die Sonn- und Feiertage – Feiertagsgesetz – vom 21.03.1991 GVBl. I 44, zuletzt geändert 30.04.2015 GVBl. I Nr. 13
Gbf	Güterbahnhof
GEG	Gebäudeenergiegesetz vom 8.08.2020 BGBl. I 1728, zuletzt geändert 22.06.2026 BGBl. I Nr. 191
Gem.	Gemeinde
GE	Grunderwerb
GEPlan	Grunderwerbsplan
GEVz	Grunderwerbsverzeichnis
GI	Gleis
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Hp	Haltepunkt
IC ICE	Intercity Intercity-Express – Zuggattungen des SPfV
KMBD	Kampfmittelbeseitigungsdienst
KampfmV Bbg	Ordnungsbehördliche Verordnung zur Abwehr von Gefahren durch Kampfmittel – Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg – KampfmV vom 09.11.2018 GVBl. II Nr. 82
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12.12.2019 BGBl. I 2513, zuletzt geändert 15.07.2024 BGBl. I Nr. 235
KSP 2050	BMUB (Hrsg.) Klimaschutzplan 2050 – Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung, 2016

LBGR	Landesamt für Bergbau Geologie und Rohstoffe
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
Ldkrs.	Landkreis
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LELF	Landesamt für Ländliche Entwicklung Landwirtschaft und Flurneuordnung
LFB	Landesforstbetrieb
LfU	Landesamt für Umwelt
LGB	Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg
LImSchG Bbg	Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.07.1999 GVBl. I 386, zuletzt geändert 08.05.2018 GVBl. I 17
LKdo MV	Landeskommando Mecklenburg-Vorpommern
Loyal	Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr eV. (Hrsg.) Magazin für Sicherheitspolitik
LS	Landesbetrieb Straßenwesen
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSG Höher Fläming	Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet Hoher Fläming Belziger Landschaftswiesen vom 17.10.1997 GVBl. II Nr. 32, 826, zuletzt geändert 29.01.2014 GVBl. II Nr. 5
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LSW	Lärmschutzwand
Masterplan SV	BMVI (Hrsg.) Masterplan Schienenverkehr, 2020
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MWAE	Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Energie
Nationale Sicherheitsstrategie	AA (Hrsg.) Ganzheitliches Strategisches Konzept der BReg Integrierte Sicherheit für Deutschland – Nationale Sicherheitsstrategie, 2023, abrufbar unter https://www.nationalesicherheitsstrategie.de/Sicherheitsstrategie-DE.pdf
Neue Ideen	Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB (Hrsg.) Neue Ideen für alte Empfangsgebäude – Beispiele und Nutzungskonzepte, Broschüre 2023 abrufbar unter https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Bilder/Inhaltsbilder/Kompetenzstelle_Bahnhof/2023_kompetenzstelle_bahnhof_broschuere.pdf
NiKE 2025	Metis Institut für Strategie und Vorausschau Universität der Bundeswehr München, adelphi research, Bundesnachrichtendienst BND, Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung PIK (Hrsg.) Nationale Interdisziplinäre Klimarisikoeinschätzung, 2024 mit Aktualisierung 2026, abrufbar unter https://metis.unibw.de/de/nike/
OL	Oberleitung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PFA	Planfeststellungsabschnitt

PF-RL 2025	EBA Richtlinien über den Erlass von Planrechtsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes nach § 18 Abs. 1 AEG – Planfeststellungsrichtlinien, 2025
P+R Anlage	mit Verkehrszeichen 316 StVO für „Parken und Reisen“ gekennzeichneteter Parkplatz
RE	Regionalexpress
Ril DB 804.5501	DB Richtlinie Lärmschutz an Eisenbahnstrecken
RRGV	Rahmenrichtlinien für die Gesamtverteidigung – Gesamtverteidigungsrichtlinien vom 05.06.2024 GMBI Nr. 38, 790, abrufbar unter https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sicherheit/RRGV.html
RÜ	Reisendenüberweg
RÜ-tg	Reisendenüberweg technisch gesichert
SGV	Schienen-Güterverkehr
SPFV	Schienen-Personenfernverkehr
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
Starke Schiene str.	BMVI (Hrsg.) Infrastruktur für eine starke Schiene, 2020 strittig
StVO	Straßenverkehrsordnung vom 06.03.2013 BGBl. I 367, zuletzt geändert 30.01.2026 BGBl. I Nr. 32
Stw	Stellwerk
TABEG	TABEG Tanklagerbetriebsgesellschaft mbH
TerrFüKdoBw	Territoriales Führungskommando der Bundeswehr (bis 2025)
TöB-RdErl	TöB-Runderlass des MIL Bbg vom 20.10.2020 Amtsblatt Bbg Nr. 46, 1063
TSI PRM	Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18.11.2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ABl. L 356, 110
UAWB UBB	Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde
UBA	Umweltbundesamt
UBÜ	Umweltfachliche Bauüberwachung
UDB	Untere Denkmalschutzbehörde
UL VII	EBA Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plan-genehmigung sowie für wasser- und immissionsschutzrechtliche Zulas-sungsverfahren im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes Teil VII Umweltfachliche Bauüberwachung, 2025
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UTM	Universal Transverse Mercator – globales Koordinatensystem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekannt-machung vom 18.03.2021 BGBl. I 540, zuletzt geändert 22.12.2025 BGBl. I Nr. 348

UWB	Untere Wasserbehörde
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDE	Verband der Elektrotechnik
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VerkSiG	Verkehrssicherstellungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.10.1968 BGBl. I 1082, zuletzt geändert 15.07.2024 BGBl. I Nr. 236
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VP 2024	Verkehrsprognose des Bundes 20240
Vst	Verkehrsstation
VV BAU	EBA Verwaltungsvorschrift für die Überwachung der Erstellung im Ingenieurbau Oberbau und Hochbau, 2019
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 BGBl. I 102, zuletzt geändert 15.07.2024 BGBl. I Nr. 236
WAV	Wasser- und Abwasserzweckverband Hoher Fläming
WFBB	Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH
WHG	Wasserhaushaltsgesetz vom 31.07.2009 BGBl. I 2585, zuletzt geändert 22.12.2023 BGBl. I Nr. 409
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik ABl. L 327
ZDF	Zweites Deutsches Fernsehen

Auf Antrag der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) Region Südost Leipzig (Vorhabenträgerin) vom 31.10.2022 erlässt das EBA Außst. Berlin folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Zulassung des Vorhabens

Der Plan für das Vorhaben Wiesenburg-Medewitz-Roßlau Brandenburgischer Abschnitt (PFA 1) von Bahn-km 76,700 bis 76,828 der Strecke 6118 Bln-Charlottenburg – Blankenheim (Wetzlarer Bahn) sowie 0,000 bis 7,590 der Strecke 6414 Wiesenburg (Mark) – Roßlau (Elbe) in Gem. Wiesenburg/Mark Ldkrs. Potsdam Mittelmark wird mit den nachstehend aufgeführten Nebenbestimmungen, Auflagen, Vorkehrungen, Hinweisen, Vorbehalten festgestellt. Daneben sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen oder Planfeststellungen nicht erforderlich. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss tritt an die Stelle der Vorläufigen Anordnung EBA 511ppa/067-2300#002 vom 22.02.2024 für die in jener Anordnung bezeichneten LBP-Maßnahmen. Die Entscheidung über die Erteilung wasserrechtlicher Gestattungen ergeht unabhängig vom sonstigen Inhalt der Entscheidung und tritt als rechtlich selbständiges Element neben diese. Gegen den Plan erhobene Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nachstehend nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus den nachstehend tabellarisch aufgeführten Unterlagen, aus denen das Vorhaben, sein Anlass sowie die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen ersichtlich werden. Änderungen die sich während des Verfahrens ergeben haben sind farbig in Text und zeichnerischer Darstellung gemäß Legende mit Index a kenntlich gemacht (Blaudruck).

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
01	a	81 Seiten EB Stand 08.05.2026	Festgesetzt

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
02.1	0	1 Blatt Übersichtskarte Maßstab 1 : 100.000 Stand 31.10.2022	Zur Information
02.2.1	0	1 Blatt Übersichtslageplan Höhe Wiesenburg (Mark) Maßstab 1 : 5.000 Stand 25.09.2023	Zur Information
02.2.2	0	1 Blatt Übersichtslageplan Höhe Medewitz (Mark) Maßstab 1 : 5.000 Stand 31.08.2023	Zur Information
02.3	a	Schematischer Plan Ist-Soll Stand 08.05.2026	Zur Information
03.1	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.2	a	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
03.3	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.4	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.5	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.6	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
03.7	a	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
03.8	a	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
03.9	a	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
03.10	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
03.11	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.11.1	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
03.12	0	1 Blatt Lageplan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
04	a	47 Blatt BWVz Stand 08.05.2026	Festgesetzt
05.1	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.2	a	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
05.3	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.4	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.5	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.5.1	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.6	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
05.7	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
05.8	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.9	a	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
05.10	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.10.2022	Festgesetzt

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
05.11	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.11.1	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.12	0	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023	Festgesetzt
05.13	a	1 Blatt GEPlan Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
06	a	27 Blatt GEVz Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.1.1	a	1 Blatt BWPlan Wiesenburg (Mark) Maßstab 1 : 250 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.1.2	a	1 Blatt BWPlan Wiesenburg (Mark) Maßstab 1 : 100 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.2.1	a	1 Blatt BWPlan Medewitz (Mark) Maßstab 1 : 250 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.2.2	0	1 Blatt BWPlan Medewitz (Mark) Maßstab 1 : 250 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
07.2.3	0	1 Blatt BWPlan Medewitz (Mark) Maßstab 1 : 250 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
07.2.4	a	1 Blatt BWPlan Medewitz (Mark) Maßstab 1 : 100 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.3	a	1 Blatt BWPlan LSW Wiesenburg (Mark)	Entfällt
07.4	a	1 Blatt BWPlan LSW Wiesenburg (Mark)	Entfällt
07.5	0	2 Blatt BWPlan SÜ bei km 3,867 Strecke 6414 Maßstab 1 : 50 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
07.7	a	1 Blatt BWPlan DL Maßstab 1 : 100 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.8.1	a	1 Blatt BWPlan DL Maßstab 1 : 100 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.8.2	a	1 Blatt BWPlan DL Maßstab 1 : 250 Stand 08.05.2026	Festgesetzt
07.9	0	1 Blatt BWPlan Rückbau Stw W 1 Medewitz Maßstab 1 : 50 500 Stand 31.10.2022	Festgesetzt
08	0	4 Blatt Höhenpläne Maßstab 1 : 1.000 1 : 100 Stand 31.10.2022	Zur Information
09.1	a	9 Blatt Kreuzungspläne BÜ B 107 Wiesenburg (Mark) Maßstab 1 : 200 Stand 08.05.2026	Zur Information
	0	1 Blatt 31.10.2022	
09.2	a	8 Blatt Kreuzungspläne BÜ Bahnhofstraße Medwitz (Mark) Maßstab 1 : 200 Stand 08.05.2026	Zur Information
	0	1 Blatt 31.10.2022	

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
10	0 a	10 Blatt Querschnitte Maßstab 1 : 100 Stand 31.10.2022 2 Blatt 08.05.2026	Zur Information
11	0 a	5 Blatt BEPläne Maßstab 1 : 1.000 Stand 31.08.2023 1 Blatt 08.05.2026	Zur Information
12	0 a	4 Blatt Kabel- und Leitungspläne Maßstab 1 : 1.000 1 : 500 Stand 31.08.2023 4 Blatt 08.05.2026	Zur Information
13	0 a	14 Blatt Trassierungspläne Maßstab 1 : 1.000 1 : 500 Stand 31.10.2022 1 Blatt 08.05.2026	Zur Information
14	a	90 Seiten UVP-Bericht nebst 4 Übersichtslageplänen Stand 08.05.2026	Zur Information
15	a	258 Seiten LBP EB Stand 08.05.2026	Festgesetzt
15.2	a 0	11 Blatt LBP Bestands- und Konfliktpläne Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026 4 Blatt Stand 27.09.2023	Zur Information
15.3	a 0 0	8 Blatt LBP Maßnahmepläne Maßstab 1 : 1.000 Stand 08.05.2026 5 Blatt Stand 27.09.2023 2 Blatt Stand 31.10.2022	Festgesetzt
15.4	a	LBP Maßnahmeblätter Stand 06.05.2026	Festgesetzt
001_VA		Bauzeitenbeschränkung	Festgesetzt
002_VA		Besiedlungskontrolle	Festgesetzt
003_VA		Absturzsicherung Kletterhilfen	Festgesetzt
005_VA		Leitpflanzung	Festgesetzt
007_VA		Vergrämungsmahd	Festgesetzt
008_VA		Abfang Reptilien Zauneidechsen	Festgesetzt
009_VA		Reptilienzaun	Festgesetzt
010_VA		Amphibienzaun	Festgesetzt
012_VA		Nisthilfen Brutvögel Fledermäuse	Festgesetzt
015_CEF		Ersatzquartiere Fledermäuse	Festgesetzt
016_VA		Rekultivierung	Festgesetzt
017_CEF		Reptilienhabitat temporär	Festgesetzt

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
018_A_CEF		Reptilienhabitat dauerhaft	Festgesetzt
019_V		Wiederherstellung	Festgesetzt
020_V		Einzelbaumpflanzung	Festgesetzt
021_V		Rasenansaat	Festgesetzt
022_V		Absicherung freie Sukzession	Festgesetzt
023_V		Vegetationsschutz	Festgesetzt
024_V		Einzelbaumschutz	Festgesetzt
025_V		Tabuflächenausweisung	Festgesetzt
026_V		Aufforstung	Festgesetzt
027_V		Strauchpflanzung	Festgesetzt
028_V		Umsetzung Ameisenkolonien	Festgesetzt
030_V		Absicherung Pausenbereiche	Festgesetzt
032_V		Bodenschutz	Festgesetzt
033_V		UBÜ	Festgesetzt
034_E		Obstbaumpflanzung	Festgesetzt
035_E		Entwicklung Waldsaum	Entfällt
037_E		Bodenverbesserung	Festgesetzt
038_E		Erstaufforstung	Festgesetzt
15.5	0	28 Seiten Bodenschutzkonzept Stand 31.10.2022	Zur Information
15.6	a	4 Blatt Übersichtskarten Rettungswege Maßstab 1 : 4.000 Stand 08.05.2026	Zur Information
16	a	94 Seiten Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Stand 08.05.2026 nebst Faunistischen Untersuchungen und Kartierungen	Zur Information
17	a	Hydraulische Berechnungen und Pläne Stand 08.05.2026	Zur Information
18.1	0	39 Seiten Schalltechnische Untersuchung Verkehrslärm Stand 31.08.2023 nebst Anlagen	Zur Information
18.2	0	45 Seiten Schalltechnische Untersuchung Verkehrser-schütterung Stand 31.08.2023 nebst Anlagen	Zur Information
18.3	0	36 Seiten Schalltechnische Untersuchung Baulärm Stand 31.08.2023 nebst Anlagen	Zur Information
18.4	0	39 Seiten Schalltechnische Untersuchung Bauerschüt-te-rung Stand 31.08.2023 nebst Anlagen	Zur Information

Nr.	Index	Unterlagenbezeichnung	Vermerk
19	0	Geotechnischer Bericht Stand 31.08.2023	Zur Information
20	0	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept Stand 31.10.2022	Zur Information
21	a	Brandschutzkonzept samt Lageplänen Rettungswege Stand 08.05.2026	Zur Information
22	0	Wasserrechtlicher Fachbeitrag Stand 31.08.2023	Zur Information

A.3 Nebenbestimmungen, Auflagen, Vorkehrungen, Hinweise, Vorbehalte

A.3.1 Bauzeitlicher Schienenersatzverkehr

Regelungen über einen Schienenersatzverkehr für die Dauer länger wählender Streckensperrungen sind zwischen dem oder den Aufgabenträgern des ÖPNV und dem oder den EVU außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

A.3.2 Baulärm

Nach Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft haben zu unterbleiben. Lärmintensive Arbeiten sind nach Möglichkeit auf Tageszeiten mit geringeren Empfindlichkeiten (außerhalb von Mittags- und Randzeiten) zu beschränken und zeitlich zusammenzulegen, um die Gesamtdauer der Belästigungen zu reduzieren. Die mit Erläuterungsbericht festgesetzten Schutzvorkehrungen (Anliegerinformation, Lärmüberwachung, Lärmverantwortlicher, Bauzeitbeschränkung auf tags über) sind rechtzeitig umzusetzen. Für während der Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr erforderlich werdende Bauarbeiten sind Ausnahmezulassungen beim LfU einzuholen. Sollten Bauarbeiten darüber hinaus außerhalb der Nachtruhe tagsüber an Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen erforderlich werden, sind Ausnahmezulassungen bei der örtlichen Ordnungsbehörde einzuholen. Von Richtwertüberschreitungen tags über betroffenen Anliegern steht gegen die Vorhabenträgerin Anspruch auf Ersatzwohnraum nach Anzahl der Tage für Immissionsorte mit Beurteilungspegeln von mehr als 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume und dem Grunde nach Anspruch auf Zahlung angemessener Entschädigung wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:

- nach Anzahl der Tage für Immissionsorte mit Beurteilungspegeln von mehr als 67 und bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume
- nach Anzahl der Tage für Immissionsorte mit Beurteilungspegeln von mehr als 67 und bis zu 70 dB(A) bezogen auf Wohnräume,
- nach Anzahl der Tage für Immissionsorte mit Beurteilungspegeln von mehr als 67 dB(A) bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
- nach Anzahl der Tage für Immissionsorte mit Beurteilungspegeln von mehr als 72 dB(A) bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm,
- nach Anzahl der Tage für Immissionsorte in den Monaten April bis September, an denen Beurteilungspegel die jeweils nach AVV Baulärm heranzuziehenden Immissionsrichtwerte tagsüber für Außenwohnbereiche überschreiten.

Die Höhe der Entschädigung ist Vereinbarungssache. Soweit hierüber keine Einigung zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für das Verfahren und den Rechtsweg gilt Landesenteignungsrecht entsprechend. Bei Bereitstellung von Ersatzwohnraum entfällt der Anspruch auf Geldentschädigung.

A.3.3 Baubedingte Erschütterung

Die mit Erläuterungsbericht festgesetzten Schutzvorkehrungen (Anliegerinformation, Erschütterungsüberwachung, Erschütterungsverantwortlicher, Bauzeitbeschränkung auf tags über) sind rechtzeitig umzusetzen. Anspruch auf gebäudetechnische Beweissicherung haben Adressen Wiesenburg Am Bahnhof 15, 16, 17, 35, 41 sowie Medewitz Bahnhofstraße 104, 105, 107, 108, 114, 115. Die Baustelle ist so zu betreiben, dass folgende Anhaltswerte der DIN 4150-2 (1999) eingehalten werden: Bei Erschütterungseinwirkungen bis zu 26 Tage tags über Stufe II der Tabelle 2; des nachts der Tabelle 1. Es ist zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 (2016) führen. Bei durch Messungen nachgewiesener Überschreitung dieser Werte bleiben Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder Zuerkennung einer Entschädigung vorbehalten.

A.3.4 Verkehrslärm

Es wird festgestellt, dass dem oder den Eigentümern der Gebäude Adressen Wiesenburg Am Bahnhof 15, 16, 17, 35, 41 sowie Medewitz Bahnhofstraße 106, 114 Anspruch auf Erstattung der Kosten erforderlicher passiver Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zu steht. Dem oder den Eigentümern der beiden Gebäude Adressen Medewitz Bahnhofstraße 106, 114 steht zudem Anspruch auf Entschädigung des Außenwohnbereichs dem Grunde nach zu. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen hat die Vorhabenträgerin für diese Gebäude auf Grundlage ihrer Schalltechnischen Untersuchung Unterlage 18.1 zu den aus dem Schienenverkehr resultierenden Immissionen nach der 24. BImSchV zu bestimmen. An den Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstigen notwendigen Schallschutzmaßnahmen nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Betroffenen sind von der Vorhabenträgerin nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über die Ergebnisse und über ihren Entschädigungsanspruch zu informieren. Etwaige Denkmalschutzbelange sind zu berücksichtigen. Der oder die betroffenen Gebäudeeigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an ihren baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen. Sofern keine Einigung über die Höhe der Entschädigung zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für das Verfahren und den Rechtsweg gilt Landesenteignungsrecht entsprechend. Werden neue Fenster aufgrund des Einbaus von Lüftungselementen eingesetzt, und haben die vorhandenen Fenster eine höhere Schallschutzklasse als zum Lärmschutz erforderlich, sind wieder Fenster der bisherigen Schallschutzklasse einzubauen. Die passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung der vorhandenen Situation in Bezug auf die Anforderungen des GEG führen.

A.3.5 Verkehrsbedingte Erschütterung

Belange des Erschütterungsschutzes aus späterem Streckenbetrieb stehen dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

A.3.6 Wasserhaushalt, Gewässerschutz, wasserrechtliche Gestattungen

A.3.6.1 Dauerhaftes Einleiten von Niederschlagswasser in den Untergrund

Der Vorhabenträgerin wird widerruflich befristet auf zehn Jahre ab Bestandskraft der Planrechtsentscheidung die einfache Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser in den Untergrund erteilt. Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des entlang des Bahnkörpers von km 76,700 bis 77,828 Strecke 6118 und km 0,000 bis 7,590 Strecke 6414 auf Gemarkungen Wiesenburg, Fläming, Reetzerhütten, Medewitzerhütten, Medewitz, Stackelitz und Jeserig/Fläming anfallenden Niederschlagswassers wie nachstehend tabellarisch aufgeführt.

Einleitstellen

lfd. Nr	Abschnitt	abflusswirksame Fläche [m²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstücke	Flur	Gemarkung	in den
1	br Strecke 6118 km 76,740 bis 77,255	2.137	3,3	263 266 271 272 276 280	4	Wiesenburg	Untergrund
2	bl Strecke 6118 km 77,718 bis 77,255	328	0,5	277 280	4	Wiesenburg	Untergrund
3	bl Strecke 6118 km 77,718 bis 77,845	5.100	11,7	11 13 17	6	Fläming	Untergrund
4	br Strecke 6414 km 0,160 bis 0,228	119	0,5	65	7	Reetzerhütten	Untergrund
5	br Strecke 6414 km 0,228 bis 1,000	1.351	5,4	35 45 65 214	7 8	Reetzerhütten	Untergrund
6	bl Strecke 6414 km 0,160 bis 0,900	1.813	5,2	35 45 65	7	Reetzerhütten	Untergrund
7	br Strecke 6414 km 1,000 bis 1,353	611	2,8	214	8	Reetzerhütten	Untergrund
8	br Strecke 6414 km 1,353 bis 1,410	95	0,4	214	8	Reetzerhütten	Untergrund
9	bl Strecke 6414 km 0,900 bis 1,172	437	2,2	35 45 65 214	7 8	Reetzerhütten	Untergrund
10	bl Strecke 6414 km 1,172 bis 1,410	379	1,7	214	8	Reetzerhütten	Untergrund
11	br Strecke 6414 km 3,220 bis 3,860	2.650	4,5	35 58	5	Medewitzerhütten	Untergrund
12	bl Strecke 6414 km 3,220 bis 3,860	2.492	4,4	35 58	5	Medewitzerhütten	Untergrund
13	br Strecke 6414 km 3,877 bis 4,300	928	2,9	35 55 56	5	Medewitzerhütten	Untergrund
14	bl Strecke 6414 km 3,877 bis 4,300	897	3,0	35 55 56	5	Medewitzerhütten	Untergrund

lfd. Nr	Abschnitt	abflusswirksame Fläche [m²]	Versickerungsrate [l/s]	Flurstücke	Flur	Gemarkung	in den
15	br Strecke 6414 km 4,394 bis 4,620	344	1,8	55 100/4	5 2	Medewitzerhütten	Untergrund
16	bl Strecke 6414 km 4,410 bis 4,561	230	1,2	55 100/4	5 2	Medewitzerhütten	Untergrund
17	Strecke 6414 km 4,463 bis 5,620	2.140	7,9	100/4 150/2 292	2 3 2	Medewitzerhütten Medewitz Medewitz	Untergrund
18	bl Strecke 6414 km 4,614 bis 5,470	1.066	6,8	100/3 100/4 150/2 292	2 3 3	Medewitzerhütten Medewitz Medewitz	Untergrund
19	br Strecke 6414 km 4,690 bis 5,280	700	4,7	100/4 150/2 292	2 3 2	Medewitzerhütten Medewitz Medewitz	Untergrund
20	Strecke 6414 km 5,280 bis 5,528	200	2,0	292	2	Medewitz	Untergrund
21	br Strecke 6414 km 5,470 bis 5,645	140	1,4	292	2	Medewitz	Untergrund
22	br Strecke 6414 km 5,530 bis 5,777	270	2,0	292	2	Medewitz	Untergrund
23	br Strecke 6414 km 5,645 bis 5,777	120	1,1	110 116/2 292	2	Medewitz	Untergrund
24	br Strecke 6414 km 5,780 bis 6,975	4.316	12,0	116/2 121 124 159 158 155 149 90 91 26	2 4	Medewitz	Untergrund
25	bl Strecke 6414 km 5,780 bis 6,975	4.226	12,0	116/2 121 124 159 158 155 149 90 91 26	2 4	Medewitz	Untergrund
26	bl Strecke 6414 km 7,125 bis 7,590	3.063	4,7	26 102 97	4 5 7	Medewitz Medewitz Stackelitz	Untergrund
27	bl Strecke 6414 km 7,125 bis 7,590	3.191	4,7	26 102 97	4 5 7	Medewitz Medewitz Stackelitz	Untergrund
28	br Strecke 6118 km 77,750 bis 77,933	580	1,0	17 3 4 6	6 4	Jeserig/Fläming Wiesenburg	Untergrund
29	bl Strecke 6118 km 77,750 bis 77,933	463	1,0	17 3 4	6 4	Jeserig/Fläming Wiesenburg	Untergrund
30	br Strecke 6414 km 5,280 bis 5,445	505	1,0	292	2	Medewitz	Untergrund
31	br Strecke 6414 km 5,445 bis 5,620	721	1,4	292	2	Medewitz	Untergrund
32	bl Strecke 6414 km 5,470 bis 5,640	431	0,9	94/3	2	Medewitz	Untergrund
33	br Strecke 6414 km 5,640 bis 5,750	216	0,4	94/3	2	Medewitz	Untergrund

Koordinaten der Einleitstellen nach UTM 32N ETRS 89

zu lfd. Nr.	Ausführungsart	Einleitstelle		Anfang		Ende	
		Rechtswert	Hochwert	Rechtswert	Hochwert	Rechtswert	Hochwert
1	Versickerungsgraben			325163	5775113	324654	5775088
2	Versickerungsgraben			324732	5775061	324653	5775074
3	Versickerungsbecken	324187	5775110	324188	5775106	324062	5775119
4	Rigole			323922	5775159	323852	5775163
5	Versickerungsgraben			323852	5775159	323085	5775139
6	Versickerungsgraben			323920	5775145	323185	5775152
7	Rigole			323085	5775139	322778	5774958
8	Versickerungsgraben			322778	5774958	322738	5774921
9	Rigole			323185	5775152	322933	5775056
10	Versickerungsgraben			322933	5775056	322747	5774911
11	Versickerungsgraben			321947	5773297	321704	5772705
12	Versickerungsgraben			321960	5773292	321719	5772708
13	Versickerungsgraben			321697	5772684	321576	5772288
14	Versickerungsgraben			321711	5772685	321594	5772288
15	Rigole			321553	5772203	321487	5771989
16	Rigole			321560	5772184	321519	5772039
17	Rigole			321488	5771974	321214	5771025
18	Rigole			321502	5771988	321266	5771169
19	Rigole			321462	5771923	321297	5771355
20	Rigole			321302	5771354	321233	5771116
21	Rigole			321260	5771168	321211	5771000
22	Rigole			321228	5771117	321169	5770875
23	Rigole			321216	5770998	321179	5770872
24	Rigole			321168	5770872	320836	5769724
25	Rigole			321179	5770869	320846	5769721
26	Rohrrigole			320804	5769577	320676	5769132
27	Rohrrigole			320794	5769580	320666	5769135
28	Muldenversickerung			325158	5775139	323958	5775161
29	Muldenversickerung			324157	5775121	323955	5775138
30	Muldenversickerung			321294	5771356	321248	5771198
31	Muldenversickerung			321242	5771199	321186	5771033
32	Muldenversickerung			321268	5771165	321222	5771002
33	Muldenversickerung			321222	5771002	321195	5770894

Der Vorhabenträgerin wird in Zusammenhang mit der Niederschlagsentwässerung aufgegeben

1. Die Ableitung von Grundwasser, von Wasser aus Bächen, Gräben, Brunnen und dgl. zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
2. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tra-

gen, dass die Anlagen gemäß den Betriebsvorschriften bedient und gemäß Vorgaben Ril DB (insbes. Richtlinien 836.8001 und 821.2003) inspiziert bzw. gewartet werden. Auch an Wochenenden und Feiertagen ist für den ordnungsgemäßen Betrieb der Abwasseranlagen zu sorgen. Mit der Bedienung und Wartung der Abwasseranlagen muss ausreichendes Personal mit geeigneter Ausbildung beauftragt sein, das für den ordnungsgemäßen Betrieb der Anlagen verantwortlich ist. Eine Vertretung muss jederzeit sichergestellt sein. Den für den Betrieb und die Unterhaltung verantwortlichen Personen sind Pläne und Beschreibungen der Abwasseranlagen zur Verfügung zu stellen. Die in dieser wasserrechtlichen Entscheidung festgesetzten Anforderungen sind dem Personal bekannt zu geben.

4. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem EBA Sb 6 Ost anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
5. Spätestens zwei Wochen nach Ende der Störung ist dem EBA 6 Ost ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.
6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlagen nicht zulässig.
7. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
8. Im Bereich der Versickerungsmulde des Entwässerungsabschnitts EW 7 ist auf eine geeignete Bepflanzung nach FLL (2020) Versickerungsmulden – Empfehlungen für Planung, Bau und Instandhaltung von Versickerungsanlagen im Garten- und Landschaftsbau zu achten.

9. Für die Versickerungsrigolen ist ein Filtersubstrat zu verbauen, das den Anforderungen an den Gesamtwirkungsgrad nach DWA-A 138-1 entspricht. Das Substrat ist entsprechend der Herstellerangaben regelmäßig auszutauschen. Für die oberirdischen Versickerungsanlagen ist sicherzustellen, dass die Versickerung über eine mind. 20 cm mächtig bewachsene Bodenzone erfolgt.
10. Dem EBA Sb 6 Ost ist ein Verantwortlicher mit Namen und Telefonnummer für die Maßnahme zu übermitteln.
11. Wenn im Zuge der Erdarbeiten zur Herstellung der Versickerungsanlage Abweichungen von den angenommenen Baugrundverhältnissen festgestellt werden, ist die Planung diesen Verhältnissen anzupassen. Das EBA Sb 6 Ost ist hierüber unverzüglich zu unterrichten.
12. 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.
13. Um zu verhindern, dass die Versickerungsfläche verdichtet wird, ist gegebenenfalls eine geeignete Baustellenentwässerung vorzusehen. Dies gilt so lange, wie aus dem Entwässerungsgebiet erhöhte Sedimentfrachten (etwa aus nicht begrünten Flächen) zu erwarten sind.
14. Der schadlose Hochwasserabfluss während der Bauzeit muss dauerhaft gewährleistet sein.
15. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, muss dieses frei von schädlichen Vorbelastungen sein.
16. Die zu der Entwässerungsfläche EW 7 zugehörigen Versickerungsanlage ist mit einem breitkronigen Notüberlauf zu versehen. Dieser Notüberlauf ist gegen Erosion zu sichern.
17. Die unbefristete wasserrechtliche Erlaubnis (Dauerhaftes Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser) wird unter Voraussetzung erteilt, dass die Anforderungen an die Vorbehandlung und Dimensionierung der Versickerungsanlagen nach der neuen DWA-A 138-1 eingehalten werden.
18. Die Vorhabenträgerin hat im weiteren Verlauf ihrer Ausführungsplanung dem EBA Sb 6 Ost umgehend den rechnerischen Nachweis der Unbedenklichkeit der Niederschlagsversickerung nach neuem Regelwerk DWA 138-1 über den e-Service nachzureichen.

A.3.6.2 Sonstige wasserrechtliche Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Die wasserrechtliche Erlaubnis berührt nicht Rechte Dritter und ersetzt keine nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Zulassungen.
2. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet die Vorhabenträgerin nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.
3. Vorsätzliche oder fahrlässige Handlungen, die gegen die wasserrechtlichen Bestimmungen – insbesondere gegen die Bestimmungen des WHG – verstoßen, sowie die Nichtbeachtung der Nebenbestimmungen dieses Bescheids gelten gemäß § 103 Abs. 1 WHG als Ordnungswidrigkeit und können mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 EUR geahndet werden.
4. Die wasserrechtliche Gestattung gilt einschließlich Nebenbestimmungen auch für etwaige Rechtsnachfolger. Sie geht mit der Wasserbenutzungsanlage oder dem Grundstück, für das sie erteilt wurde, auf den Rechtsnachfolger über.

A.3.6.3 Gewässerreinigung bei Betrieb und Unterhaltung

Die allgemeine Grundpflicht der Vorhabenträgerin, Gewässerverunreinigungen bei Anwendung aller bei Betrieb und Unterhaltung ihrer Anlagen erforderlichen Sorgfalt zu vermeiden, bleibt unberührt.

A.3.7 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Die Vorhabenträgerin hat für einen sämtlichen geltenden Anforderungen an den Schutz oder die Wiederherstellung der natürlichen Bodenfunktionen genügenden Baubetrieb einzustehen. Entsprechendes gilt für den späteren Anlagenbetrieb. Sie hat durch rechtzeitige und vollständige Umsetzung hierzu vorgesehener landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen die nötige Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Beim Umgang mit Bodenaushub hat sie darüber hinaus für die Beachtung sämtlicher abfallrechtlicher Anforderungen an Vermeidung, Wiederverwendung, Verwertung oder ordnungsmäßige Beseitigung einzustehen.

A.3.8 Gebietsschutz

Das Vorhaben ist mit den Schutzzwecken des LSG Hoher Fläming Belziger Landschaftswiesen vereinbar und beeinträchtigt diese nicht erheblich.

A.3.9 Naturschutz und Landschaftspflege

Vorhabenbedingt unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft können bei rechtzeitiger und fachgerechter Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen kompensiert und zugelassen werden. Hinsichtlich erforderlicher Qualifikation, organisatorischer Einbindung, Rechten, Pflichten, Aufgaben und Berichtswesen der mit LBP-Maßn. 033_V festgesetzten UBÜ gelten die Vorgaben des EBA UL VIII 2025. Für die Fachrichtung Naturschutz ist eine Qualifikation als Biologe, Landespfleger, Landschaftsplaner oder einer vergleichbaren Fachrichtung erforderlich. Die UBÜ ist so auszugestalten, dass eine lückenlose Kontrolle des Baugeschehens ermöglicht wird. Es ist ein Procedere festzulegen, durch das im Falle drohender oder eingetretener Umweltschäden die schnellstmögliche, wirksame und effektive Verhinderung, Eindämmung bzw. Behebung dieser Schäden sichergestellt wird. Die zur UBÜ bestellten Fachkräfte sind den zuständigen Fachbehörden sowie dem EBA vor Beginn der Baumaßnahmen namentlich zu benennen. Die bauausführenden Unternehmen sind vor Beginn der Arbeiten in die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie die einschlägigen Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses einzuweisen. Änderungen des Bauablaufes, die Auswirkungen auf Belange des Naturschutzes haben können, sind den genannten Stellen unverzüglich mitzuteilen. Die UBÜ erstellt halbjährlich einen Bericht über die Durchführung der genannten Maßnahmen sowie über unvorhergesehene Ereignisse und deren Bewältigung bis zum Abschluss der Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen. Dieser Bericht ist den zuständigen Fachbehörden und dem EBA jeweils zum 31. Mai und 31. Oktober des Jahres zu übermitteln. Rodung bzw. Fällung von Bäumen und Sträuchern sowie die Inanspruchnahme von unversiegelten Böden ist auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen. Zum Zeitpunkt der Baumbeseitigung ist zu gewährleisten, dass sich dort weder Tiere aufhalten noch Gelege vorhanden sind. Oberböden sind gemäß DIN 18915 zu lagern und im Zuge der Rekultivierung nach Abschluss der Baumaßnahmen unverzüglich wieder aufzutragen. Das Befahren und der Einsatz von Baumaschinen und sonstigen technischen Hilfsmitteln ist auf BEflächen, Baustraßen und auf ausgewiesene Flächen zu beschränken. Eingesetzte Maschinen und Fahrzeuge sind regelmäßig auf Leckagen zu kontrollieren. Es sind Auffangmöglichkeiten, bspw. Ölwannen oder Behälter für Havariefälle bereitzustellen. Es sind Ölabseider im Bereich der BEflächen vorzusehen.

A.3.10 Artenschutz

Eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist bei rechtzeitiger und fachgerechter Umsetzung hierzu vorgesehener artenschutzfachlicher Begleitmaßnahmen nicht zu

besorgen. Arbeiten während der Dämmerung und Nachtzeit sind im Interesse des Artenschutzes soweit möglich auszuschließen. Aufgefundene Reptilien sind in geeignetes Habitat im Umfeld der Baumaßnahme umzusetzen. Die Eignung der Ersatzhabitate ist im Vorfeld durch die UBÜ zu überprüfen.

A.3.11 Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben erfüllt die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze und ist somit als umweltverträglich im Sinne des UVPG einzustufen.

A.3.12 Klimaverträglichkeit

Das Vorhaben fördert die Erreichung der aufgrund internationaler Übereinkommen in Deutschland gesetzlich festgelegten Klimaschutzziele.

A.3.13 Bodendenkmalschutz

Sollten während der Bauausführung bei Erdarbeiten auf Bodendenkmale hindeutende Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder Bohlen, Knochen, Tonscherben, Metallgegenstände uä. entdeckt werden, ist dies unverzüglich der UDB beim Lkrs. Potsdam-Mittelmark sowie dem BLDAM als Denkmalfachbehörde anzuzeigen und die Entdeckungsstätte und Funde bis auf weiteres unverändert zu erhalten. Notwendig werdende archäologische Begleitmaßnahmen sind zum frühestmöglichen Zeitpunkt mit dem BLDAM abzustimmen. Bauausführende Unternehmen sind entsprechend zu belehren. Die Belehrung ist zu dokumentieren.

A.3.14 Ortsbild- und Baudenkmalschutz

Das Vorhaben verträgt sich mit dem Baudenkmalschutz des Ensembles ID 09190526 Wiesenburg Bahnhof, bestehend aus Hauptgebäude, Güterschuppen mit Verladerampe und Draisinengleis, Bahnsteigüberdachung, Toilettenhaus, Waagehäuschen und Bahnbediensteten-Wohnhaus mit Hofgebäude, zwei Stellwerken sowie dessen näherer, parkähnlicher Umgebung. Technische Ausrüstung des Stw Medewitz B 2 ist im Zuge ihres Abbaus in Abstimmung mit dem BLDAM fachgerecht zu dokumentieren.

A.3.15 Wald und Forstwirtschaft

Vorhabenbedingte Umwandlung von 0,6 ha Waldflächen im Rechtssinne dauerhaft sowie 0,4 ha vorübergehend bauzeitlich wird für die abschließende Stellungnahme LFB FoA Pots-

dam-Mittelmark 080-3-FoA-13-7002/202+9 vom 09.07.2026 S. 1 f. nach Gemarkung, Flur, Flurstücksnummern, Gesamt- und davon jeweils Umwandlungsfläche tabellarisch aufgeführten Waldflächen befristet auf sechs Jahre ab Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses zugelassen. Die Zulassung erlischt nach Fristablauf für bis dahin nicht umgewandelte Flächen. Die Vorhabenträgerin hat eine Walderhaltungsabgabe in Höhe von

14.043,94 EUR

zu leisten. Fällig und zahlbar bis spätestens eine Woche vor Beginn der Waldumwandlung per Überweisung an

Ministerium für Land- und Ernährungswirtschaft Umwelt und Verbraucherschutz des
Landes Brandenburg – Forst

Helaba Düsseldorf

BIC: WELADEDXXX

IBAN: DE83 3005 0000 7110 4037 35

Verwendungszweck WaldErhAbg-FoA-13-7002/202+9

Vollzug der Umwandlung sowie Vollzug der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (auch etwaiger Nachbesserungen) sind dem LFB FoA Potsdam-Mittelmark auf hierfür forstamtlich jeweils vorgesehenem Formular vorab anzuzeigen. Dabei sind die Lieferscheine des Pflanzmaterials mit vorzulegen oder schnellstmöglich nachzureichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nach Maßgabe der abschließenden Stellungnahme LFB FoA Potsdam-Mittelmark 080-3-FoA-13-7002/202+9 vom 09.07.2026 S. 3 bis 8 durchzuführen. Betroffene Forstwirte sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen in die Bauausführung mit einzubeziehen.

A.3.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Vor Beginn der Baumaßnahmen sind Lage, Art und Zustand im Baufeld vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kabeltrassen unter Einbeziehung aktueller Leitungsbestandspläne und örtlicher Einweisung betroffener Leitungsträger festzustellen. Soweit Leitungsbestand nicht eindeutig dokumentiert ist, sind geeignete Suchverfahren nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Nicht mehr genutzte Leitungen sind in Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger stillzulegen und zu sichern. Dasselbe gilt für unvermeidbare Überbauungen oder Umverlegungen. In den Ausschreibungsunterlagen ist darauf hinzuweisen, dass bei Arbeiten innerhalb der Leitungsschutzzonen sowie in Kabelnähe die

einschlägigen DIN, VDE-Vorschriften, Unfallverhütungsvorschriften sowie Leitungsschutzanweisungen der jeweiligen Leitungsträger zu beachten sind.

A.3.17 Straßen, Wege und Zufahrten

Für baubedingt unvermeidbare Straßenverkehrsraumeinschränkungen sind rechtzeitig vor Baubeginn straßenverkehrsrechtliche Anordnungen einzuholen. Über Vollsperrungen ist der Ldkrs. Potsdam-Mittelmark als ÖPNV-Aufgabenträger rechtzeitig zu informieren.

A.3.18 Kampfmittel

Werden bei Durchführung von Erdarbeiten Kampfmittel oder verdächtige Gegenstände aufgefunden, sind die Arbeiten sofort einzustellen und die Polizei über Notruf 110 zu verständigen. Auf Anzeigepflicht sowie Bergungs-, Beseitigungs-, Berührungsverbote nach der KampfmV Bbg wird hingewiesen. Über die aktuelle Datenlage des Kampfmittelbeseitigungsdienstes ist rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten Auskunft beim Zentraldienst der Polizei Bbg sowie eine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung des KMBD oder eines entsprechend beauftragten Fachunternehmens einzuholen.

A.3.19 Private Grundstücksbelange

Vor Baubeginn ist eine Beweissicherung hinsichtlich baubedingt in Anspruch genommener vorhabenträgerfremder Flächen mittels Fotodokumentation des Ausgangszustands durchzuführen.

A.3.20 Ausführungsplanung, Abstimmungs- und Anzeigepflichten, Zusagen

Die Ausführungsplanung für die Bahnbetriebsanlagen hat allen Anforderungen der VV BAU zu entsprechen. Sie darf keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten für Dritte bewirken. Andernfalls ist eine Planänderung bzw. Planergänzung erforderlich. Ausführungsunterlagen für Teile des Vorhabens, die nicht zu den Bahnbetriebsanlagen gehören, sind mit den dafür fachlich zuständigen Behörden und Stellen einvernehmlich abzustimmen; dies gilt insbesondere auch für Ausführungsunterlagen zum LBP. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind ua. etwaige Zaunverschiebung zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des barrierefreien WCs Nebengebäude Vst Wiesenburg (Mark); zusätzliche Treppe am nördlichen Ende Bstg 1 der Vst Medewitz (Mark); Gestaltung der Fußgängerquerung bei BÜ B 107 an der Vst Wiesenburg (Mark) hinsichtlich Geometrie, Barrierefreiheit, Blindenleitsystem, Beleuchtungskonzept, Schnittstellen zwischen Bahninfrastruktur und kommunaler Infrastruktur, Anbindung der

P+R Anlage sowie gestalterischer Qualität zu berücksichtigen und mit der Gem. Wiesenburg/Mark eng und einvernehmlich abzustimmen. Soweit kein Einvernehmen erzielt werden kann, entscheidet das EBA. Baubeginn und Fertigstellung sind sowohl dem EBA, als auch der Gem. Wiesenburg/Mark, dem Ldkrs. Potsdam-Mittelmark sowie dem LS schriftlich anzuzeigen; dem EBA Sb 6 Ost darüberhinaus auch die Inbetriebnahme.

A.4 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist Dritten gegenüber sofort vollziehbar.

A.5 Gebühr und Auslagen

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Über die Höhe der Gebühren und Auslagen ergeht gesonderter Bescheid.

B. Begründung

B.1 Verfahrensgegenstand und Verfahrensgang

B.1.1 Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts

B.1.1.1 Entstehung und Entwicklung

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt beinhaltet Abschnitte der Strecken 6118 und 6414 (DB). Der östlich von Wiesenburg in Bahn-km 76,700 beginnende rd. 1 km lange plangegenständliche Streckenabschnitt ist Teil der von Berlin Richtung Südwesten führenden Bahnstrecke 6118 Bln-Charlottenburg – Blankenheim (Wetzlarer Bahn). Diese wiederum ist Bestandteil der in den 1870er Jahren auf Initiative des preußischen Militärs als zweigleisige Hauptbahn mit dem Ziel möglicher Umfahrung größerer Ortschaften und Siedlungsgebiete konzipierten militärstrategischen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin über Belzig, Barby, Güsten, Blankenheim, Sangerhausen, Nordhausen, Treysa, Marburg, Wetzlar, Koblenz, Cochem, Trier, Diedenhofen bis ins lothringische Metz (sogenannte Kanonenbahn). Ein Teil des zivilen Verkehrs verlagerte sich später von der Wetzlarer Bahn auf die in den 1920er Jahren gebaute, im Bf Wiesenburg (Mark) beginnende Strecke 6414 Wiesenburg (Mark) – Roßlau (Elbe). Ihre Leistungsfähigkeit als Umleitungsstrecke stellte die Wetzlarer Bahn während der baubedingten Vollsperrung der Potsdam-Magdeburger Bahn zwischen 1993 und 1995 unter Beweis. Nach vorheriger Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und Elektrifizierung verkehrten in dieser Zeit zwischen Güterglück von und nach Berlin planmäßig ICE-Züge (siehe hierzu Antwort der BReg vom 15.11.2007 BT-Drucks. 16/7206). Aktuell wird die Strecke 6118 lediglich noch abschnittsweise zwischen Bln-Charlottenburg – Belzig – Wiesenburg (Mark), weiter zwischen Barby – Calbe (Saale) West und zwischen Güsten – Blankenheim betrieben (DB Infrastrukturregister <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>). Nach Stilllegung der Abschnitte Wiesenburg (Mark) – Güterglück (mit Abzw. nach Magdeburg) – Barby sowie Calbe (Saale) West – Güsten im Jahr 2004 (siehe Liste zu Streckenstilllegungen https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html) wurde der rd. 40 km lange Abschnitt der Strecke 6118 zwischen Wiesenburg (Mark) von Bahn-km 78,690 bis herüber zum westlichen Elbufer km 118,950 bei Barby (Elbbrücke) im Jahr 2015 nach gut 140 jährigem Bestehen von Bahnbetriebszwecken freigestellt und entwidmet (Freistellungsbescheide EBA Außst. Halle 561pf/007-2014#015 vom 27.05.2015 und 516pf/008-2015#003 vom 30.06.2015). Zwischenzeitlich bemühen sich

indes das Land Sachsen-Anhalt um Reaktivierung des rd. 8 km langen Abschnitts Barby (einschließl. Elbbrücke) – Güterglück (Antwort der BReg vom 24.02.2024 BT-Drucks. 20/10258 S. 3) sowie der VDV um Reaktivierung des Abschnitts Güterglück – Wiesenburg (Mark) (VDV Agenda 4. Aufl. 2024), womit die Strecke in ihrem hier in Rede stehenden Umfang lückenlos wiederhergestellt würde. Dies antizipierend wird der bis auf weiteres freigestellte Abschnitt Wiesenburg – Barby in der Überarbeitung des FNP Wiesenburg/Mark Entwurf Stand 15.03.2024 weiterhin überörtliche Bahnverkehrswege kennzeichnend violett dargestellt (hierzu Behördenbeteiligung EBA 511pt/067-2312#005). Die freigestellte Trasse der Wetzlarer Bahn im Abschnitt Wiesenburg – Barby bleibt damit für eine kürzest mögliche Durchbindung von Transporten auf der damals wie heute militärstrategisch bedeutsamen Ost-West-Achse planerisch weiterhin verfügbar. Soweit zum wechselvollen Schicksal der Wetzlarer Bahn. Der andere, mit km 0,0 im Bf Wiesenburg (Mark) beginnende und an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt bei km 7,590 endende, bereits erwähnte Abschnitt der Strecke 6414, ist Teil der von Wiesenburg nach Süden führenden, seit 1923 betriebenen Bahnstrecke Wiesenburg (Mark) – Roßlau (Elbe). Er bildet zusammen mit dem bis Wiesenburg betriebenen Abschnitt der Strecke 6118 den vorliegend antragsgegenständlichen, rd. 8,7 Streckenkilometer umfassenden brandenburgischen Abschnitt eines in zwei Planfeststellungsabschnitte aufgeteilten, sich bis auf Bahn-km 24,900 vor Gbf Roßlau (Elbe) erstreckenden Gesamtvorhabens.

B.1.1.2 Heutiger Betrieb

Auf dem plangegegenständlichen Abschnitt der Strecken 6118, 6414 verkehren aktuell Züge des SPNV und SGV. Im SPNV verbindet die Linie RE 7 Dessau – Senftenberg über Berlin den Südwesten mit dem Südosten Brandenburgs. Die Strecke 6414 ist Zulaufstrecke zum Eisenbahnknoten Roßlau-Dessau.

B.1.1.3 Künftige Anforderungen

Für den Planfall D-Takt (Quelle BMDV 10.10.2022 Zahlenwerk DB) werden nach Zugarten pro Tag (24 h) in Summe beider Richtungen auf der Strecke 6118 zwischen Knoten Belzig – Wiesenburg (Mark)

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	18
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	36
Schienengüterverkehr (SGV)	39

insgesamt	93	Züge
-----------	----	------

auf der Strecke 6414 zwischen Knoten Wiesenburg (Mark) – Medewitz (Mark) – Jeber-Bergfrieden – Thießen – Roßlau (Elbe) ebenfalls

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	18	
Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	36	
Schienengüterverkehr (SGV)	39	
insgesamt	93	Züge

planerisch zugrundegelegt.

B.1.2 Beschreibung der Baumaßnahmen

Das Bauvorhaben beinhaltet den Rückbau des Bf Wiesenburg (Mark) zum Haltepunkt (Hp) auf freier Strecke unter Anpassung beider verbleibender Streckengleise bei gesamthafter Erneuerung der Vst (Bstg samt Ausstattung und Zuwegungen); die Änderung des Spurplans im Bf Medewitz unter Hinzufügung eines zusätzlichen vollzuglangen Gleises bei gesamthafter Erneuerung der Vst (Bstg samt Ausstattung und Zuwegungen); die grundlegende Erneuerung der BÜ Bundesstraße B 107 in Wiesenburg sowie Bahnhofstraße in Medewitz unter Erweiterung mit kombinierten Geh-Radwegen; die zur Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 160 km/h erforderliche abschnittsweise Erneuerung des Ober- und Unterbaus der freien Strecke; den Wegfall der südlichen Anbindung Anschlussbahn TABEG des Tanklagers Medewitz; Anpassung bahntechnischer Anlagen (OL, LST) sowie Schließung und Sicherung der Stw-Gebäude Wiesenburg W 1 und B 2 und Medewitz B 2 sowie den Rückbau des Stw-Gebäudes Medewitz W 1.

B.1.3 Räumliche Abgrenzung

Das Baugebiet erstreckt sich entlang der Strecke(n) im Gemeindegebiet Wiesenburg/Mark.

B.1.4 Sachlich-rechtliche Abgrenzung

Durch die vorliegende Entscheidung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und Planbetroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 S. 2 VwVfG). Mit Unanfechtbarkeit der Entscheidung sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, künftige Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen (§ 75 Abs. 2 S. 1 VwVfG). Gegenstand der vorliegenden Entscheidung ist

die fortwährende Sanktionierung des Daseins des Schienenwegs als raum- und bodenbeanspruchender Infrastruktur sowie Behebung oder Ausgleich sich infolge seiner Änderung aus seinem näheren Umfeld ergebender Widerstände als ein Rechtsvorgang (vgl. EBA PF-RL 2025 S. 18). Entscheidungsgegenstand ist dagegen nicht die spätere tatsächliche Ausführung des Änderungsvorhabens als technischer Vorgang (zur Ausklammerung der Bauausführung aus der Planfeststellung siehe auch B.6).

B.1.5 Fachplanungsvorbehalt und Zuständigkeit

Die von der DB InfraGO AG als einer EdB und Betreiberin der in Rede stehenden Strecke(n) beabsichtigte bauliche Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahn unterfällt eisenbahnrechtlichem Planfeststellungsvorbehalt sowie eisenbahnbehördlicher Zuständigkeit des EBA (§§ 18 Abs. 1 AEG, 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Abs. 2 BEVVG).

B.1.6 Einleitung des Verfahrens, Anhörung, Erörterung

Der Antrag der Vorhabenträgerin auf Zulassung ihres Vorhabens ist vom 31.10.2022. Am 04.04.2023 wurde das Rückbau von Bahninfrastruktur beinhaltende Vorhaben unter Geplante Kapazitätsänderungen auf der Internetseite des EBA für etwaige Bedarfsanmeldungen interessierter EVU oder auch Übernahmeangebote interessierter Dritter öffentlich bekanntgemacht. Vom 11.12.2023 bis einschließlich 10.01.2024 lag der nach erfolgter Eingangsprüfung punktuell berichtigte Plan öffentlich aus (nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Gemeindeverwaltung Wiesenburg/Mark zu Jedermanns Einsichtnahme sowie zeitgleich unter https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Anhoerungsverfahren/DE/Brandenburg/2023/1018_Anhoerung_Massnahmenkomplex_Wiesenburg_Medewitz_Rosslau_PFA_1.html im Internet). Seit 22.11.2023 wurden in ihren Belangen berührte Behörden, Stellen, Verbände förmlich beteiligt oder beteiligten sich aufgrund der Auslegung.

Im Einzelnen:

Die kommunalen Gebietskörperschaften und Zweckverbände

- 1 Gem. Wiesenburg/Mark
- 2 Ldkrs. Potsdam-Mittelmark, Bad Belzig
- 3 Wasser- und Abwasserzweckverband (WAV) Hoher Fläming, Brück
- 4 Wasser- und Bodenverband Plane-Buckau

Für das Land Brandenburg

- 5 Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), Potsdam
- 6 EBA Sb 2 als Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beim MIL Brandenburg, Berlin
- 7 Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV), Hoppegarten
- 8 Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU), Potsdam und Frankfurt (Oder)
- 9 Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM), Zossen
- 10 Landesamt für Bergbau Geologie und Rohstoffe (LBGR), Cottbus
- 11 Landesbetrieb Forst Brandenburg (LFB) FoA Potsdam-Mittelmark, Bad Belzig
- 12 Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB), Potsdam
- 13 Landesamt für Ländliche Entwicklung Landwirtschaft und Flurneuordnung (LELF), Frankfurt (Oder)
- 14 Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen, Potsdam
- 15 Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH, Zossen
- 16 Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS), Hoppegarten
- 17 Zentraldienst der Polizei Brandenburg Kampfmittelbeseitigungsdienst, Zossen
- 18 Polizeipräsidium Brandenburg Polizeidirektion West, Brandenburg a.d. Havel
- 19 Ministerium für Wirtschaft Arbeit und Energie (MWAE), Potsdam
- 20 Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB), Potsdam

Für den Bund

- 21 Bundeswehr Streitkräfte TerrFüKdoBw, Berlin und LKdo MV, Schwerin
- 22 Bundeswehr Wehrverwaltung BAIUDBw, Bonn
- 23 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA), Cottbus

An überörtlichen Versorgungsträgern

- 24 Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), Berlin
- 25 50 Hertz Transmission GmbH, Berlin
- 26 E.DIS Netz GmbH, Prenzlau
- 27 Deutsche Telekom Technik GmbH, Frankfurt (Oder)
- 28 Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Berlin
- 29 Vodafone Deutschland GmbH, Unterföhring

30 TABEG Tanklagerbetriebsgesellschaft mbH, Berlin

An sonstigen örtlichen und überörtlichen Vereinigungen und Verbänden

31 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR, Potsdam

32 Deutscher Bahnkunden-Verband eV. (DBV), Berlin

33 Tourismusverband Fläming eV., Beelitz

34 Allgemeiner Behindertenverband Land Brandenburg eV. (ABB), Potsdam

Die sich an die Auslegung aufgrund UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens anschließende einmonatige Äußerungs- und Einwendungsfrist lief am 12.02.2024 ab. Das Vorhaben traf vor Ort auf einhellig massiven Widerstand der Bürgerschaft. Die Gemeindeverwaltung Wiesenburg/Mark erhob umfangreiche Einwendungen gegen den ursprünglichen Plan (Stellgn. 12.02. und 07.05.2024, dazu noch im Anschluß). Es gingen 1.190 Einwendungen ortsansässiger oder ortsverbundener Privater ein (auch dazu nachstehend noch näher). Die Vorhabenträgerin erwiderte darauf im Anschluss sukzessive bis 26.03.2024. Am 30.04.2024 wurden von hier Ortsbesichtigungen in Wiesenburg und Medewitz durchgeführt. Der Vorhabenträgerin am 06.05.2024 erteilte Hinweise wurden am 03.07.2024 bilateral informell erörtert. Zu Verfahrensbeginn am 03.01.2023 bereits angeforderte Angaben und Nachweise zu Stilllegungszeitpunkten und zwischenzeitlichen Beseitigungen von Bahninfrastruktur reichte die Vorhabenträgerin am 10.07.2024 nach. Ihre zur Neugestaltung der Vst Wiesenburg (Mark) nachgeholte Variantenbetrachtung legte sie zusammen mit ihrer Erwidern zu den ihr erteilten Hinweisen am 29.08.2024 vor. Davor am 24.07.2024 wurden ihr zwei visualisierte Variantenvorschläge der Gem. Wiesenburg/Mark mit – zunächst vergeblicher – Bitte um Einbeziehung in ihre Betrachtung weitergeleitet. Für Medewitz (Mark) lag zwischenzeitlich die Stellungnahme der LEA Bbg EBA Sb 2 vom 28.08.2024 vor (Erwidern der Vorhabenträgerin hierauf vom 27.09.2024). Am 15.11.2024 fand hier auf der Außenstelle ein erster, auf die Einwendung des Anschließers TABEG vom 23.01.2024 beschränkter förmlicher Erörterungstermin statt (auf die Niederschrift vom 15.11.2024 wird verwiesen). Am 11.12.2024 legte die Vorhabenträgerin das Ergebnis einer daraufhin mit TABEG abgestimmten Lösung Medewitz betreffend vor (LST-Übersichtsplan mit geänderter Zufahrt ua.), dem seitens der TABEG am 16.01.2025 zugestimmt wurde. Die in Wiesenburg vorgesehene Umgestaltung der Vst und Beseitigung des Bf (iS. EBO) waren zunächst wieder Gegenstand bilateral informeller Erörterung am 05.12.2024. Wie dort angekündigt wurden der Vorhabenträgerin von hier am 18.12.2024 eingehende schriftliche Hinweise zum seinerzeitigen Planungsstand (Sept. 2023) gegeben und ein überwiegendes öffentliches Eisenbahnverkehrsinteresse am Vorhaben

vorerst nur eingeschränkt bejaht. Die Umgestaltung der Vst Wiesenburg (Mark) war sodann Gegenstand förmlicher Erörterung am 13.02.2025 vor Ort in Wiesenburg (auf die Niederschrift vom 13.02.2025 wird verwiesen). Sich anfänglich widersprechende Einschätzungen von Streitkräften (17.06.2024) und Wehrverwaltung (07.08.2025) hinsichtlich Beseitigung des Bf Wiesenburg (Mark) wurden am 16.10.2025 abschließend geklärt. Der auf Grundlage stattgefundener Erörterungen, Einigungen, Klärungen geänderte Plan wurde sodann von der Vorhabenträgerin am 22.06.2026 übergeben.

B.1.7 Erste Planänderung – Nachbeteiligungen

Auf die insbesondere in Punkten Anbindung Tanklager Medewitz im Bf Medewitz (Mark) sowie Erschließung, Weglängen, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Ortsbild- und Denkmalschutz an der Vst Wiesenburg (Mark) im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwände hat die Vorhabenträgerin ihren Plan geändert (Planänderung im Verfahren vom 22.06.2026 mit Stand 08.05.2026). Änderungen erfolgten zudem bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Zu den von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Änderungen wurden Verkehrslärmbetroffene Anwohner sowie TABEG, Gemeindeverwaltung, LfU und LFB vom 24.06. bis 10.07.2026 nachbeteiligt. Die Änderungen sind in den Planunterlagen farbig in Text und zeichnerischer Darstellung gemäß Legende mit Index a kenntlich gemacht (Blaudruck). Es wird klargestellt, dass lediglich Entfall aktiven Lärmschutzes durch LSW, nicht jedoch passiven Lärmschutzes gemeint ist, soweit in Lage- und Bauwerksplänen Wiesenburg (Mark) von „Lärmschutz Hp Wiesenburg entfällt vollständig“ die Rede ist. Seitens des LfU wurde hierauf mitgeteilt, hinsichtlich Immissions- und Naturschutz aus Kapazitätsgründen keine Stellungnahme abgeben zu können (LfU 01.07.2026). Seitens der Gem. Wiesenburg/Mark wurde erklärt, der vorgesehenen Beseitigung des Bf (iS. EBO) Wiesenburg (Mark) nicht zuzustimmen (Stellgn. 08.07.2026 S. 1). Gefordert wurde die Nachholung einer Abstimmung mit DB Cargo unter Dokumentation dieser Abstimmung in den Planunterlagen mit nachvollziehbarer Darstellung der Bedarfe und Anforderungen sowie Sicherstellung des Erhalts aller für SGV und zukünftige Taktverdichtungen notwendigen Infrastrukturelemente (Stellgn. 08.07.2026 S. 2). Gefordert wurde Abstimmung mit übrigen Aufgabenträgern des ÖPNV (VBB, Ldkrs.) zur Integration der Bushaltestelle und Busverkehrsführung, Dokumentation dieser Abstimmung in den Planunterlagen oder als Nebenbestimmung sowie Berücksichtigung der Buswendeschleife und der Haltestelle in der Verkehrsführung und Zuwegungsplanung (Stellgn. 08.07.2026 S. 4). Gefordert wurden ein verbindlicher Bauzeitraum (Stellgn. 08.07.2026 S. 4) sowie ein verbindliches Schienenersatzverkehrs- und Kfz-Verkehrsumleitungskonzept

(Stellgn. 08.07.2026 S. 5). Entgegen anfänglicher Ablehnung wurden stellenweise LSW für Wiesenburg (Mark) befürwortet (Stellgn. 08.07.2026 S. 4). Schließlich wurden Bitten geäußert, bestimmte Details späterer Bauausführung, ua. etwaige Zaunverschiebung zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des barrierefreien WCs Nebengebäude Vst Wiesenburg (Mark); zusätzliche Treppe am nördlichen Ende Bstg 1 der Vst Medewitz (Mark); Gestaltung der Fußgängerquerung bei BÜ B 107 an der Vst Wiesenburg (Mark) hinsichtlich Geometrie, Barrierefreiheit, Blindenleitsystem, Beleuchtungskonzept, Schnittstellen zwischen Bahninfrastruktur und kommunaler Infrastruktur, Anbindung der P+R Anlage sowie gestalterischer Qualität im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und mit der Gemeindeverwaltung abzustimmen (Stellgn. 08.07.2026 S. 3). Wegen weiterer Forderungen, Bitten, Einzelheiten wird auf die Stellungnahme der Gemeindeverwaltung vom 08.07.2026 verwiesen.

B.1.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die weit mehr als 5.000 m² Fläche anlagenbedingt in Anspruch nehmende Änderung der Strecken einschließlich beider Bf als sonstiger Betriebsanlagen einer Eisenbahn unterliegt einer allgemeinen Umweltverträglichkeitsvorprüfung (14.8.3.1 Anlage 1 UVPG). Die Vorhabenträgerin hat die Durchführung einer UVP beantragt. Dem Antrag wurde aus Zweckmäßigkeitsgründen stattgegeben (Verfahrensleitende Verfügung 27.06.2023).

B.1.9 Vorläufige Anordnung

Über die Vorläufige Anordnung eröffnet das AEG die Möglichkeit vorzeitiger Zulassung und Durchführung etwa nach Artenschutzrecht vorgesehener vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (Funktionserhaltende Maßnahmen iSv. § 44 Abs. 5 S. 3 BNatSchG; BT-Drucks. 19/4459 S. 38). Die hierin liegende Lockerung des Planfeststellungsvorbehalts dient erklärtermaßen der Beschleunigung der Planungs- und Bauzeiten von Bahnanlagen (BT-Drucks. 19/4459 S. 37). Am 06.11./11.12.2023 stellte die Vorhabenträgerin Antrag auf Erlass einer Vorläufigen Anordnung für eben solche vorgezogenen CEF-Maßnahmen. Die Vorläufige Anordnung EBA 511ppa/067-2300#002 wurde nach Beteiligung der gebietsbetroffenen Gemeinde Wiesenburg/Mark am 22.02.2024 antragsgemäß erlassen (§ 18 Abs. 2 AEG). Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss tritt für die in jener Anordnung bezeichneten LBP-Maßnahmen an die Stelle der Vorläufigen Anordnung (vgl. § 18 Abs. 2 S. 4 AEG).

B.1.10 Zur Allgemeinverträglichkeit der ursprünglichen Planung

Nur ein ausgewogener Plan hat die Chance, planungsrechtlich zugelassen zu werden und eine etwaige verwaltungsgerichtliche Überprüfung ohne Beanstandung zu überstehen (EBA PF-RL 2025 S. 14). Von den im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen und anfänglichen Einwendungen werden auszugsweise exemplarisch die der Gemeindeverwaltung und Einwohnerschaft von Wiesenburg sowie des Ldkrs. Potsdam-Mittelmark Fachdienst Wirtschaft und des LfU Fachabteilung Naturschutz wegen darin zum Ausdruck gekommener Konfliktbeladenheit der ursprünglichen Planung nachstehend wiedergegeben. Dieselben Einwände finden sich so oder ähnlich auch in Stellungnahmen von BLDAM Bau (17.01.2024), Behindertenbeauftragten (18.01.2024 S. 3) und Fachdienst Verkehrsmanagement beim Ldkrs. Potsdam-Mittelmark (18.01.2024 eingehend mit Plandarstellungen S. 10 ff.), des Tourismusverband Fläming (09.01.2024), des VBB (16.01.2024), des MWAE Bbg (18.01.2024 S. 3), der WFBF (17.01.2024 S. 2), des DBV (30.01.2024), des ABB (Eingang 09.02.2024). Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin hierauf wiederholen sich im Wesentlichen jeweils.

B.1.10.1 Einwände der Gemeinde

Städtebauliche Entwicklung, perspektivisches Reisendenaufkommen – Die in Ansatz gebrachten Fahrgastzahlen seien nicht belegt; die steigende Einwohnerzahl nicht hinreichend berücksichtigt. So sei entgegen der Annahme fehlender BPläne (so Unterlage 18.4 Stand 2023 Erschütterungstechnische Untersuchung S. 19) für die Gegend nördlich des EG mit BPlan Nr. 16 KoDorf Altes Sägewerksgelände Wiesenburg Bahnhof MDW Dörfliches Wohngebiet festgesetzt. Dort sollen insgesamt 200 Erstwohnsitze entstehen. Weiterhin seien der BPlan Nr. 13 Lückenschluss Feldstraße sowie der ebenfalls mit dem Ziel der Wohnbebauung in Aufstellung befindliche BPlan Nr. 19 WohnPark Hoher Fläming Thomas-Müntzer-Straße zu berücksichtigen. Dort würden schätzungsweise 35 Einfamilienhäuser sowie 3 Mehrfamilienhäuser mit jeweils mehr als 20 Wohneinheiten entstehen. Für den BPlan Nr. 20 Wohnpark am Wasserturm sei ebenfalls Aufstellungsbeschluss gefasst. Dort sei Wohnbebauung für weitere 100 bis 150 Menschen vorgesehen. Insbesondere das B-Plangebiet 16 KoDorf sei von landesweiter, ja internationaler Bedeutung. Es werde als Modellsiedlung vom Land Brandenburg gefördert. Die Gesamtinvestitionskosten betragen rund 40 Mio. Euro. Das Vorhaben sei Teil einer Langzeitdokumentation des ZDF, welche die gemeinwohlorientierte kommunale Entwicklung begleitet. Das Land Berlin plane, die Internationale Bauausstellung (IBA) in seiner Metropolregion um Wiesenburg zu erweitern. Damit würde Wiesenburg inter-

nationale Beachtung finden. Der Bf ist Ausgangspunkt des Kunstwanderwegs und des digitalen Kunstwanderwegs XR, welcher der wichtigste und meist genutzte Wanderweg der Region sei. Das am Bf befindliche alte Sägewerksgebäude werde bis Ende 2025 zum größten Veranstaltungsort des Hohen Flämings für Tages- und Wochenveranstaltungen umgebaut. Die Stand 2023 vorliegende Bahnplanung widerspreche der Entwicklungsstrategie des Landes Brandenburg von 2021, in der Wiesenburg ausgewählter achsenbezogener, grundfunktionaler Siedlungsschwerpunkt entlang der Entwicklungsachse RE 7 sei. Mit dem Umbau der Vst werde die Entwicklung nach AfA-Tabelle für derartige Wirtschaftsgüter auf Dauer von mindestens 75 Jahren beeinflusst. Der Prognosehorizont müsse daher bis in das Jahr 2100, nicht lediglich bis 2040 reichen. Die Vorhabenträgerin entgegnet, im Fahrplanjahr 2022 sei aufgrund eigener Zählungen ein durchschnittliches Fahrgastaufkommen von insgesamt 230 Reisenden täglich zu verzeichnen gewesen. Das aktuelle Reisendenaufkommen liege bei 180 Ein- und Aussteigern täglich. Im Übrigen obliege die Prognose der Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr dem VBB. Dieser habe für 2019 täglich 254 Reisende in seiner Stellungnahme angegeben und für die Zukunft 300 prognostiziert (VBB Stellgn. 16.01.2024). Die im Erläuterungsbericht unter 5.4.1 aufgeführten Reisendenzahlen seien für das Jahr 2040 prognostiziert. Die Reisendenverkehrsprognose 2040 sei von DB Analytics unter Beachtung der Dachstrategie Starke Schiene (DSS) – Prognose Stand 24.11.2021 erstellt. Der prognostizierte Zuwachs auf 300 Ein- und Aussteiger täglich erfordere keine Änderung der mit der Gem. Wiesenburg 2013 abgestimmten Planung. Die Gem. missverstehe die Ausführungen in der Erschütterungstechnischen Untersuchung. Diese bezögen sich auf die baulichen Nutzungen der angrenzenden Nachbarschaft. Nur diese sei Gegenstand Unterlage. BPlan Nr. 16 KoDorf Altes Sägewerksgelände Wiesenburg Bahnhof hätte zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlage im Oktober 2022 nicht vorgelegen. Erst im Februar 2023 hätte die Vorhabenträgerin davon Kenntnis erlangt. Man sei weder bei der Aufstellung noch Auslegung des BPlans Nr. 16 förmlich beteiligt worden. Laut telefonischer Auskunft des Ldkrs. vom 05.03.2024 an die Vorhabenträgerin stünde der BPlan Nr. 16 vor dem Inkrafttreten. Alle anderen von der Gem. aufgeführten BPläne würden „vom Vorhaben nicht berührt“.

Denkmalschutz, Ortsbild, Aufenthaltsqualität – Wiesenburg sei Träger zahlreicher Preise, etwa der Auszeichnung in Gold von „Unser Dorf hat Zukunft“ auf Bundesebene, Silberpreisträger von „Entente Florale Europe“ sowie des Europäischen Dorferneuerungspreises. Man sei Gründungsmitglied der AG Historische Dorfkerne sowie Initiator von „Deutschlands schönste Dörfer“. Die ländliche Baukultur und der örtliche Denkmalschutz seien die wichtigsten Eckpfeiler dieser positiven Entwicklung, die mehr und mehr Touristen und Zuzügler an-

ziehe. Die vorgesehenen LSW seien denkmalschutzunverträglich. Der vorgesehene aktive Lärmschutz wird abgelehnt und stattdessen um Prüfung passiven Lärmschutzes gebeten. Zum einen habe das Lärmschutzgutachten ergeben, dass die Kosten für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen (so erklärtermaßen Unterlage 18.1 S. 38 und bestätigend Erwiderg. Vorhabenträgerin 27.03.2024 S. 5). Zum anderen beeinträchtigten die LSW das Sicherheitsgefühl und die Orientierung wegen nicht vorhandener Sichtbeziehungen und seien anfällig für Vandalismus und Schmierereien, was wiederum eine verminderte Aufenthaltsqualität zur Folge habe. Die Anpassung der Bahnsteighöhen verursache eine das Auge störende „Tieferlegung“ des EG. Das EG als Bestandteil des denkmalgeschützten Bahnhofsensembles sei mit viel ehrenamtlichem Engagement für eben jenen Zweck umgebaut und erhalten worden, Reisenden und Touristen eine besondere Aufenthaltsqualität zu bieten. Neben Genossenschaftsanteilen und Privatkrediten der Mitglieder seien Fördermittel der EU und des Landes Brandenburg investiert worden. Ein barrierefreies WC wurde bspw. errichtet, welches nach Stand 2023 vorliegender Bahnplanung nur mit Umwegen von Reisenden erreicht werden könne. Die so aufwendig erhaltene und unterhaltene Infrastruktur dürfe für Nutzer*innen nicht „abgekoppelt“ werden, sondern sollte zweckentsprechend in die Planung einbezogen werden. Der Bahnhofsgenossenschaft als Eigentümerin des EG sei dessen historisch plangegebene Anbindung wichtig. Dies sei überhaupt auch Grund für den Ankauf gewesen. Planung und Erwidern der Vorhabenträgerin würden dieses Engagement herabwürdigen und das bei Veräußerung seinerzeit gegebene Versprechen brechen. Die Vorhabenträgerin verweist hinsichtlich des Denkmalschutzstatus des gesamten Bahnhofsensembles einschließlich des Bahnsteigdachs und der hierfür vorgesehenen Arbeiten auf ihren Erläuterungsbericht 9.4.1 sowie den Genehmigungsbescheid 70970-23-40 der UDB beim Ldkrs. Potsdam-Mittelmark vom 10.11.2023, und dass die UDB keine grundsätzlichen Bedenken gegen die LSW geäußert, sondern sich lediglich für eine adäquate Gestaltung ausgesprochen habe (Stellgn. Ldkrs. 18.01.2024). Aktive Schallschutzmaßnahmen durch LSW seien von ihr im Interesse des Gesundheitsschutzes zur Vermeidung von Überschreitungen 70/60 dB(A) „vorgeschlagen“ worden, obwohl deren Kosten außer Verhältnis zum Schutzzweck stünden (Unterlage 18.1 S. 38, Erwiderg. 27.03.2024 S. 5). Die von der Gem. aufgeführten Beweggründe zur Ablehnung von LSW seien keine Abwägungskriterien der 16. BImSchV. EG und barrierefreies WC würden nicht abgekoppelt. Die Zugänglichkeit dieser Anlagen würde nicht verhindert. Die Lage des auf Wunsch der Gemeinde vom 23.05.2013 geplanten, zusätzlichen barrierefreien Zuganges zum Bstg Gl 1 in Richtung Dessau gegenüber dem P+R Parkplatz sei aufgrund der Grundstücksrechte an dieser Stelle vor-

gesehen und nicht am vorhandenen Zugang. Der neue Zugang solle sich auf Bahngrund befinden.

Wegeführung, Barrierefreiheit – Die für die Vst geplanten Wege seien für ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen, Eltern mit Kinderwagen weder alltagstauglich noch barrierefrei. Die einzelnen Bahnhofseinrichtungen würden nicht sachgerecht miteinander verbunden. In dem Zusammenhang wird auf die TSI PRM verwiesen. Insbesondere die Länge der geplanten Wege wird kritisiert, aber auch die Tatsache, dass bspw. die Anrampung an der Bundesstraße gut gemeint, aber nicht sinnvoll sei, da die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Potsdam-Mittelmark vorsehe, dass die dortige Wendeschleife reaktiviert werde und zukünftig die Anbindung nicht mehr mit Bedarfsfahrten, sondern mit einem regulären Linienbusangebot ausgestattet wird. Hinreichende Beleuchtung der Bstg und des BÜ in Verantwortung der Vorhabenträgerin wird angemahnt. Die Vorhabenträgerin erwiderte, der Bstg Gl 2 Richtung Berlin werde über den neuen Geh-/Radweg am BÜ B 107 erreichbar sein bei Verlängerung der im Vergleich zum bestehenden RÜ zurückzulegenden Wegstrecke um 270 m. Man hätte der Gemeinde am 26.09.2023 einen zusätzlichen Gehweg-Übergang in Richtung Berlin in 40 m Entfernung zum geplanten Geh-/Radweg am BÜ B 107 vorgestellt, die eine ebenso lange Verschiebung der Bstg nach Osten erfordert. Diese Lösung biete eine Verkürzung der 270 m Wegstrecke um 80 m auf 190 m. Man sei bereit, diese Lösung vollständig zu planen und zu finanzieren. Für die weitere Nutzung des vorhandenen Zugangs zwischen EG und dessen Nebengebäude sei die Herstellung zweier Treppenstufen bis auf Bahnsteigniveau und die Öffnung des geplanten Geländers an dieser Stelle denkbar.

Allgemeines Bahnverkehrsbedürfnis – Das Land Brandenburg habe landesweit eine Regionalentwicklungsstrategie auf den Weg gebracht. Die Quartiersentwicklung am Wiesener Bahnhofs sei nicht nur ein wesentlicher Teil dieser Strategie, sondern Teil des Schlüsselvorhabens „Stärken verbinden“. Erst im November 2023 sei via Kabinettsbeschluss die besondere Bedeutsamkeit des Teilprojektes „Zukunftslinie RE 7“ bestätigt worden. Der Erhalt des Bf Wiesenburg (Mark) zum Enden und Wenden von Zügen mit Berücksichtigung eines Kehrgleises und entsprechender Weichenverbindungen wird ausdrücklich gefordert; dessen Rückbau zum Haltepunkt (Hp) abgelehnt. Gleise, Weichen und weitere dem Bahnverkehr dienende Anlagen, seien Ermöglicher für zukünftige Taktverdichtungen und dürften unter keinen Umständen zurückgebaut werden. Dies verhindere die Mobilitäts- und Energiewende, blockiere wirtschaftliche Weiterentwicklung und zwingt Unternehmen wie bspw. die TABEG GmbH in Medewitz zur Aufgabe der Verwaltung staatlicher Tankreserven wegen Unwirtschaftlichkeit. Die Verlegung dafür nötiger Verkehre auf die Straßen sei nicht möglich; Ar-

beitsplätze gingen verloren (unter Verweis auf Stellgn. TABEG). Aktuell würden die Kesselwagen des Unternehmens auf Gl 4 abgestellt. Das Abfahren der Wagen sei nur mit einer entsprechenden Diesellokomotive möglich. Deren Bereitstellung aus Dessau-Roßlau sei von Entfernung und Fahrzeit her viel günstiger als aus Seddin. Begegnungsverkehr müsse weiter ermöglicht werden. Die perspektivische Erweiterung des 30-Minuten-Takts im SPNV müsse möglich bleiben. Bei einem 30-Minuten-Takt benötige man 15 Minuten Ausweichmöglichkeit, um nicht etwa bei einer Verspätung von bereits 10 Minuten den Verkehr zusammenbrechen zu lassen. Sämtliche bestehende Abstell- und Überholgleise müssten als Ausweichmöglichkeiten erhalten bleiben. Im Hinblick auf Havarie oder Zugstörungen könne der Verkehr so aufrechterhalten werden. Es fänden regelmäßige Umleitungen von IC und ICE auf dem Streckenabschnitt statt. Die frühere Ausweichstrecke über Güterglück wurde zurückgebaut, so dass mit stärkeren Umfahrungen bei Bau- oder Havariemaßnahmen zu rechnen sei. Auch insoweit müsse der Prognosehorizont bis in das Jahr 2100, nicht lediglich bis 2040 reichen. Die Erwiderung der Vorhabenträgerin, dass Gl 2 zum Abstellen von Güterzügen zur Verfügung stehe, verkenne, dass Gl 2 als Überholgleis vorgesehen werde und ein Abstellen von Güterzügen der TABEG mit deren Aufgabenerfüllung der Vorhaltung einer Staatsreserve für potenzielle Notlagen nicht vereinbar sei. Die im Bf Wiesenburg (Mark) vorhandenen Gleisanlagen seien im Zuge der Entwicklungsstrategie des Landes Brandenburgs als Wendegleis einer erhöhten Taktung vorzusehen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die für den Streckenbetrieb notwendigen Streckenkapazitäten eisenbahnbetriebswissenschaftlich ermittelt, bewertet und vom EBA (Ref 23) letztmalig Oktober 2023 bestätigt worden seien. Die Umwandlung des Bf Wiesenburg (Mark) zum Hp sei dabei stets vorgesehen gewesen. Die verbleibenden betrieblichen Aufgaben des bisherigen Bf Wiesenburg (Mark) würden im Bf Medewitz aufgrund seiner mittigen Lage zwischen Bad Belzig und Roßlau (Elbe) gebündelt. Mit dem neuen zusätzlichen Gl 2 erhalte der Bf Medewitz ein zuglanges Überholgleis für die Ein- und Ausfahrten und zum vorübergehenden Abstellen der Tankzüge. Die verkehrlichen Anforderungen der EVU, privater wie öffentlicher, seien mit der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung berücksichtigt worden. Im Bf Wiesenburg (Mark) würden planmäßig keine Personenzüge beginnen und enden und das sei auch „in naher Zukunft“ nicht vorgesehen. Die zweigleisige Hauptstrecke zwischen Bad Belzig und Medewitz werde für jederzeit möglichen Gleiswechselbetrieb ausgestattet. Die geplanten Gleis- und Bahnsteiganlagen in Wiesenburg würden einer Verdichtung des Taktverkehrs der Regionalzüge nicht „im Wege stehen“.

Änderungsvorschläge – Seitens der Gemeinde werden konkrete Änderungsvorschläge unterbreitet. Auf die Anlagen zur Stellgn. 12.02.2024 und die Erläuterungen dort S. 4/5 wird verwiesen. Die Behauptung der Vorhabenträgerin, das DB-Regelwerk lasse die vorgeschlagene Art RÜ nicht mehr zu, wird mit Hinweis auf die vorgesehene Streckengeschwindigkeit von nicht mehr als 160 km/h zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich weitere Variantenuntersuchungen zur Spurplangestaltung im Hinblick auf die von der eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung als komfortabel („Premium“) ausgewiesenen Verhältnisse erübrigen würden, solange sich die verkehrlichen Anforderungen nicht gravierend verändern. Der Vorschlag einer Verlegung des Bstg in Richtung Bad Belzig konterkarierere die Einwendungen über zu lange Wege und die Abkopplung des EG. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass ein höhengleicher RÜ unter den gegebenen verkehrlichen Bedingungen (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, durchfahrende Güter- und Personenzüge) laut DB Regelwerk nicht zulässig sei.

B.1.10.2 Einwände der Einwohnerschaft

Die sich an die Auslegung vorliegend aufgrund UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens anschließende einmonatige Äußerungs- und Einwendungsfrist lief am 12.02.2024 ab. Hierauf gingen 1.190 Einwendungen Privater ein. Davon jeweils mit Schnittmengen 778 gleichförmige. Davon wiederum 746 gleichförmige vier Punkte umfassende sowie 32 gleichförmige sechs Punkte umfassende Einwendungen. Des Weiteren 35 individuelle oder individuell ergänzte sowie 377 Einwendungen ohne Adressangabe, teilweise ohne Namensangabe. Der oder die Verfasser der inhaltlich in vier Punkte untergliederten gleichförmigen Einwendung (Vier-Punkte-Einwendung) sind nicht bekannt. Der Text lautet wie folgt:

1. Die Länge der Wegstrecke von den vorhandenen Parkplätzen zum Abfahrtsgleis Richtung Berlin über die Bundesstraße ist für ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen, Eltern mit Kinderwagen und auch Reisende mit viel Gepäck unzumutbar. Weiterhin ist aus der Planung nicht zu erkennen, dass die Deutsche Bahn Bemühungen unternimmt diese Wegebeziehungen zu verkürzen oder herzustellen. Die nötigen Wege, welche die Gleisanlagen miteinander verbinden sind gem. der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 unter Punkt 4.2.1.2 klar geregelt. Bahnanlagen sind miteinander zu verbinden. Weiterhin finden Sie unter: 4.2.1.15 die Vorgaben, wenn die Wegführung unweigerlich ein Teil des Bahnhofes ist. Die Anreise zum Bahnhof Wiesenburg kann aufgrund des historischen gewachsenen Standortes derzeit nur mit dem Auto erfolgen.

2. Der Bahnhof in Wiesenburg ist ein wichtiger Bestandteil der nach Art. 20 I Grundgesetz, geregelten Daseinsvorsorge. Der Ausbau der Gleisanlagen sollte es ermöglichen, dass auch in Zukunft noch Regionalzüge in einem angemessenen Takt in Wiesenburg halten können und werden. Es darf nicht das Ziel sein, den ländlichen Raum durch den Ausbau, noch zusätzlich zu schwächen. So können gleichwertige Lebensverhältnisse von Stadt und Land nur Utopie bleiben.
3. Das Empfangsgebäude ist Bestandteil eines denkmalgeschützten Ensembles und wurde in vielen Jahren mit ehrenamtlichem Engagement für den Zweck umgebaut und erhalten, Reisenden und Touristen eine Aufenthaltsqualität mit Unterstellmöglichkeit und Toiletten zu bieten. Neben Genossenschaftsanteilen und Privatkrediten der Mitglieder sind Fördermittel der EU und des Landes Brandenburg investiert worden. Ein barrierefreies WC wurde ebenfalls errichtet, welches nach den Umbauplänen nur mit Umwegen von Reisenden erreicht werden kann. Im Interesse der Pendler*innen und der Fachkräftesicherung muss der Bahnhof und die Wegebeziehungen zu den Gleisen nutzerorientiert geplant und gebaut werden. Der erhebliche zeitliche Mehraufwand ist gerade für Familien mit Kindern, welche an feste Betreuungs- und Öffnungszeiten gebunden sind sowie pflegende Angehörige nicht alltagstauglich. Im Sinne der Klima- und Energiewende ist die Förderung des SPNVs unausweichlich, muss aber für eine erfolgreiche Umsetzung nutzerfreundlich gestaltet werden.
4. Letztlich ist der Bahnhof Bestandteil einer ganzen Quartiersentwicklung. Die Errichtung des KoDorfes Wiesenburg, einer Einfamilienhaussiedlung für bis zu 200 neuen Einwohner*innen sorgt weiterhin dafür, dass die Gemeinde und damit auch die Nutzer*innen des SPNV wachsen. Die vorgesehene Lösung zur Überquerung der Gleise, welche sich aus den aktuellen Ein- und Ausstiegswerten ergibt, dürfte bereits in den nächsten 24 Monaten überholt sein. Die vorliegende Planung weist einen maßgeblichen Stand von 2013 auf, ist damit nicht mehr aktuell und an die Entwicklung der Gemeinde und dem Bedarf vor Ort angepasst.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf im Wesentlichen unter Verweis auf ihre Erwiderung gegenüber der Gemeindeverwaltung.

B.1.10.3 Bedenken des Ldkrs. Potsdam-Mittelmark

Städtebauliche Entwicklung, Wegeführung, Barrierefreiheit, Schienenverkehrsangebot

– Für eine Revitalisierung der Wiesener Drahtzieherei seien die nötigen bauplanerischen

schen Voraussetzungen geschaffen worden. Die Brache des früheren VEB Drahtwerke Wiesenburg solle zu einem Industrie- und Gewerbepark entwickelt werden. Die Konzeption verfolge einen ganzheitlichen Ansatz, welche die kleinteilige Nutzung durch Handwerksbetriebe und private Nutzer aus der Region miteinschließen. In der Vergangenheit sei der Abtransport der Drahtrollen über die Ortsgüteranlagen des Bf Wiesenburg (Mark) abgewickelt worden. Dies sollte auch künftig möglich bleiben. Der Bf trage mit seinen Ortsgüteranlagen bei der städtebaulichen Entwicklung entscheidend zur erfolgreichen Umsetzung der genannten Projekte bei. Diese würden mittelfristig sowohl die Einwohnerzahlen als auch die Zahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde erhöhen. Die geplante Zuwegung zu den Bstg sei kritisch zu bewerten. Gleis 2 in Richtung Berlin wäre danach einzig über den BÜ von der B 107 aus erreichbar. Dies bedeute lange Wege für Reisende, die ihr Kfz auf den Parkplätzen vor dem EG abstellten. Weiterhin werde das EG, welches in den vergangenen Jahren wiederbelebt wurde und in dem sich auch öffentliche Toiletten sowie eine barrierefreie Toilette befinden, durch den hinter dem EG geplanten Zugang vom Reisendenverkehr abgeschnitten. Das langjährige Bestreben kommunaler örtlicher Gemeinschaft nach Etablierung eines gastronomischen Angebots im EG werde damit erschwert. Für das touristische Angebot sei ein solches, im besten Fall tägliches Angebot, enorm wichtig. Der Ldkrs. unterhält im Hohen Fläming ein dichtes Wanderwegenetz. Insbesondere der an der Station Wiesenburg startende Internationale Kunstwanderweg erfreue sich großer Beliebtheit. Die Station diene dabei als einer der beiden Haupteinstiegspunkte ins Wanderwegenetz und in die Region des Naturparks. Aus diesen Gründen, aber auch aufgrund der perspektivischen Nutzung für den Güterverkehr, spreche der Ldkrs. sich eindringlich für die Erhaltung der Ortsgüteranlagen sowie betrieblichen Bahnhofsinfrastruktur in Wiesenburg sowie eine möglichst barrierearme und attraktive Gestaltung der Station aus. Insbesondere ein parkplatznaher Übergang für alle Nutzergruppen sowie Zugang zu den Bstg unter Anbindung des begleitenden (perspektivischen) Angebots im EG seien Voraussetzung für die Attraktivität und Akzeptanz des Schienenverkehrsangebots. Die Stand 2023 vorliegende Bahnplanung würden die Entwicklung in der Gemeinde erheblich beeinträchtigen und deren Planungen konterkarieren.

B.1.10.4 Einwände und Bedenken des LfU

Das LfU Fachabteilung Natur- und Landschaftsschutz übte deutliche Kritik an der von der Vorhabenträgerin geplanten Umgestaltung der Vst Wiesenburg (Mark). Die Planung konterkariere die in den vergangenen Jahren von bürgerschaftlichem Engagement getragene Gestaltung der Station als attraktivem Ankunfts-, Abfahrts- und Aufenthaltsort für Einheimische

wie Touristen und Besucher des Naturparks Hoher Fläming. Der vorgesehene Umbau ohne Anbindung des EG widerspreche dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung und Nutzung der Station. Historisch gewachsenes Umfeld und denkmalgeschütztes Ensemble würden in erheblichem Maße beeinträchtigt. Das betreffe die geplanten Zugänge zu den Bstg, die beidseitig geplanten LSW, insgesamt die Verschlechterung der Wegebeziehungen. Das EG einschließlich des dortigen öffentlichen WC würde künftig nur auf Umwegen erreichbar sein; der erhebliche zeitliche Mehraufwand, um über den BÜ an der B 107 zum Bstg Ri Berlin zu gelangen, sei gerade für Familien mit Kindern nicht alltagstauglich (Stellgn. LfU Natur- und Landschaftsschutz 26.01.2024 S. 3).

B.1.10.5 Anfängliche Einwände der Bundeswehr

Die Bundeswehr (Streitkräfte) sprach sich angesichts der militärischen Bedrohungslage gegen die Beseitigung von Bahninfrastruktur aus. In der aktuellen politischen Lage sei zwingend davon abzusehen, Verkehrsinfrastrukturkapazität auf der Ost-West-Achse zu beschneiden (mit näherer Begründung TerrFüKdoBw 17.06.2024).

B.1.11 Ergebnis des Anhörungsverfahrens

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens einschließlich dort stattgefundener Erörterungen kann festgehalten werden, dass die Vorhabenträgerin sich im Interesse verbesserter Allgemeinverträglichkeit ihres Vorhabens bemüht hat, die vorgetragenen Einwände und Bedenken im Wege der Planänderung auszuräumen, soweit ihr dies im Rahmen ihrer privatwirtschaftlichen Aufgabenstellung möglich erschien. Über fortbestehende Einwände und Bedenken wird im Anschluß jeweils abschließend zu den einzelnen Sachthemen (Belangen) befunden.

B.2 Eisenbahnverkehrsbelange

B.2.1 Bf Medewitz (Mark) mit Tanklager Medewitz

In Medewitz berührt die Planung Belange des Betreibers des öffentlichen Aufgaben der Erdölbevorratung des Bundes (seit 2002), der Kraftstoffversorgung der Bundeswehr (seit 2023) sowie Funktionen eines regionalen Gbf, Güterumschlagplatzes zwischen Straße und Schiene (seit 2007) erfüllenden Tanklagers Medewitz. Zu prüfen war, welche vor- oder nachteiligen betrieblichen Auswirkungen die von der Vorhabenträgerin beabsichtigte Neukonzeption des Bf Medewitz auf das Bedienkonzept der TABEG Anschlussbahn gegenüber dem plangegebenen Status quo hatte. Als Vorteil des plangegebenen Status quo ließ sich die beim

Übergabe-Bf TABEG gegebene komfortable direkte Ein- und Ausfahrmöglichkeit im Zugfahrbetrieb aus und in beide Himmelsrichtungen feststellen; als Nachteil der Stand 2023 vorgelegten Planung die erschwerte Bedienung aus und in Richtung Roßlau infolge wegfallender Südanbindung – Umständliche Aus- und Einfahrt im Rangierbetrieb mit Richtungswechsel nach Zughalt auf Hauptgleisen im DB-Bf (bedeutet Leistungsfähigkeitseinschränkung Strecke 6414); erschwerte Bedienung in Richtung Wiesenburg infolge Wegfall nördlicher Ausfahrtsignale (D, E) – Umständliche Ausfahrt im Rangierbetrieb mit zweimaligem Richtungswechsel nach jeweils Zughalt auf durchgehenden Hauptgleisen im DB-Bf (bedeutet Leistungsfähigkeitseinschränkung Strecke 6414); erschwerte Be- und Entladung infolge (unstreitig 20 m) Nutzlängenverkürzung südliches Ausziehgleis 11 – Entsprechend kürzere Rangiereinheiten erfordern bei gleichbleibendem Güteraufkommen mehr Einzelladevorgänge mit entsprechend erhöhtem Zeit- und Personalaufwand (wegen der Einzelheiten der sich ergebenden Erschwernisse siehe TABEG zusammenfassende Stellgn. 23.01.2024 und LEA Bbg Sb 2 EBA 28.08.2024, außerdem MIL Bbg 28.08.2024 und WFBB 17.01.2024). Die Einwendung der TABEG war Gegenstand der Erörterung am 15.11.2024 (wegen der Einzelheiten wird auf die Niederschrift vom 15.11.2024 verwiesen). Die Parteien traten unmittelbar im Anschluss an die Sitzung in Verhandlungen mit dem Ziel einer einvernehmlichen (signaltechnischen) Lösung ein. Diese wurde dem EBA von der Vorhabenträgerin schriftlich fixiert am 11.12.2024 übermittelt (ua. LST-Übersichtsplan mit geänderter Zufahrt). Bauwerksänderungen ergaben sich hieraus nicht. Die Zustimmung der TABEG hierzu erfolgte am 16.01.2025. Einwände der TABEG, der LEA, des MIL Bbg, der WFBB betrachtet das EBA damit als erledigt.

B.2.2 Bf Wiesenburg (Mark)

B.2.2.1 Verkehrliche Entbehrlichkeit

Die Eisenbahnbetriebsordnung kennt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke sowie sonstige Bahnanlagen (§ 4 Abs. 1 S. 3 EBO). Bahnhöfe (Bf) im bahnbetrieblichen Sinne sind Bahnanlagen die mittels mindestens einer Weiche Gleiswechsel, mithin an Ort und Stelle ein Ausweichen, Überholen, Wenden von Zügen ermöglichen (§ 4 Abs. 2 EBO). Hierdurch unterscheiden sie sich funktionell von bloßen Haltepunkten (Hp) auf freier Strecke (§ 4 Abs. 8 EBO). Die Planung sieht die Beseitigung des Bf Wiesenburg (Mark) und dessen Umwandlung zum Hp vor. Anknüpfend an historisches Verkehrsbedürfnis und Gestalt und Trassenführung der Wetzlarer Bahn erachtet das BLDAM Bau den Rückbau des Bf Wiesenburg (Mark) zum Hp denkmalfachlich für nicht vertretbar, da hierdurch die ein halbes Jahrhundert

später erst erfolgte Erweiterung um den Abzweig nach Dessau für den Betrachter vor Ort nicht mehr ersichtlich und nachvollziehbar werde (Stellgn. 17.01.2024). Die Vorhabenträgerin, als Aktiengesellschaft organisierte juristische Person des Privatrechts, erachtet den Bf unter Verweis auf das prognostizierte Betriebsprogramm allerdings betriebswirtschaftlich für entbehrlich. Die betrieblichen Aufgaben eines Bf würden künftig im Bf Medewitz gebündelt. Dieser werde um ein zuglanges Überholgleis erweitert. Die für den Streckenbetrieb notwendigen Streckenkapazitäten seien eisenbahnbetriebswissenschaftlich ermittelt, bewertet und vom EBA bestätigt worden (Zustimmung des EBA Zentrale Proj. Kapazitätsüberwachung 20.04.2009 S. 2 aE., bestätigt nochmals 12.10.2023 von nunmehr Ref. 23). Als Planrechtfertigung lässt sich dies im Ergebnis eisenbahnbehördlich bis auf weiteres nicht beanstanden. Zwar tragen die mit dem Bf vorhandenen Anlagen ihre (historische) Planrechtfertigung grundsätzlich ad infinitum in sich. Auf Beseitigung oder Änderung besteht grundsätzlich kein Anspruch (§ 75 Abs. 2 S. 1 VwVfG). Anspruch besteht für den Fall von Änderungsvorhaben wie vorliegend allenfalls auf abwägungsfehlerfreie Entscheidung. Hierfür sind verschiedenste öffentliche Belange mit privaten Belangen der EdB abzuwägen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wird benötigt, um sich abzeichnenden wirtschaftlichen, sozialen, verteidigungs- und sicherheitspolitischen und – im Hinblick auf Erderwärmung und Kriegsgefahr in Europa gleichermaßen – leib- und lebensbedrohlichen Entwicklungen gerecht werden zu können – kurz gesagt zur praktischen Sicherstellung gesamtstaatlicher Handlungsfähigkeit (vgl. BT-Drucks. 21/4099 S. 1, 53, 126 f.). Die ersatzlose Beseitigung des Bf (dortige Weichenverbindungen, Bahnhofshauptgleise, Nebengleise) ist fahrbetrieblich isoliert betrachtet unzweckmäßig, weil mit Verlust an fahrbetrieblicher Flexibilität und Stabilität einhergehend. Sie ist auch gesamtverkehrlich unzweckmäßig, weil mit vollständigem Verlust an Funktionalität für Güterumschlag zwischen Straße und Schiene verbunden (zur funktionalen, auf die infrastrukturelle Ermöglichung eines bestimmten Verkehrsgeschehens an einem Ort abstellenden Betrachtungsweise siehe BVerwG 3 C 21/16 Urt. v. 05.07.2018 Stuttgart 21). Originäre Aufgabe der DB InfraGO AG als EIU ist die Bereitstellung von Bahninfrastruktur, nicht des darauf stattfindenden Bahnverkehrs. Den Grad der Netzbereitstellung allein anhand eines vom Regelbetrieb ausgehenden prognostischen Betriebsprogramms zu bemessen, dürfte isoliert betrachtet den bei Änderungsvorhaben rechtlich anzulegenden Maßstab durchaus verfehlen (OVG Lüneburg 7 KS 97/16 Urt. v. 31.01.2017; Kühling/Otte/Schoen AEG ERegG Rn. 42 Einf. § 18 AEG; Weber, Eisenbahnverfassungsrechtlicher Infrastrukturerhaltungsauftrag und behördliches Eisenbahninfrastrukturmanagement, DVBl 2025, 217). Zwischen §§ 11 und 18 AEG besteht entgegen Auffassung der Vorhabenträgerin rechtlich keine Ak-

zessorietät. Die Zustimmung des EBA, was die Entbehrlichkeit des Bf Wiesenburg (Mark) angeht, erfolgte seinerzeit rein „aus kapazitiver Sicht“ (EBA Zentrale Proj. Kapazitätsüberwachung 20.04.2009 S. 3). Das bedeutet ohne Präjudiz oder Vorwegnahme einer Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nach § 18 AEG. Verdeutlicht wird dies mit Stellungnahme EBA Ref. 23 (12.10.2023), die sich ebenfalls ausschließlich auf den Anwendungsbereich des § 11 AEG bezieht. Auch vorübergehend unterausgelastete Bahninfrastruktur genießt absoluten, hoheitlich gegenüber Jedermann (str.) zu wahren Bestandsschutz. Ein für einen bestimmten Netzbereich aus dem BVWP abgeleitetes, verkehrlich bewältigbares Betriebsprogramm mag sich als Maßstab für die Zulässigkeit der Stilllegung von Bahninfrastruktur eignen. Für die Zulässigkeit endgültiger Beseitigung, zumal wie vorliegend noch betriebener Bahninfrastruktur, ist dies jedoch nicht ohne weiteres der Fall. Das Betriebsprogramm beschreibt ein dynamisches, dem Wandel unterliegendes, begrenzt voraussagbares Verkehrsangebot und Verkehrsbedürfnis, ohne dass damit die eisenbahnsachenrechtlichen Grundlagen des generell statischen Infrastrukturangebots entfallen würden. Die für § 11 AEG zentrale Frage der Kapazität wäre mithin gedanklich von der sich bei § 18 AEG stellenden Frage der Planrechtfertigung, nämlich der des Geboten-Seins zu trennen; Rückbau und Abbindung stillgelegter Infrastruktur nicht mit, sondern trotz Stilllegungsgenehmigung zu rechtfertigen und zu begründen (vgl. EBA Ref 51 Verfügung zum Umgang mit kapazitätsrelevanten Bauvorhaben 51.20-51pv/001-0230#033 vom 09.07.2020 S. 5). Der verfassungsrechtlich gebotene Übergang zu einer klimaneutralen Lebens- und Wirtschaftsweise (BVerfG 1 BvR 2656/18 ua. Beschl. v. 24.03.2021 Ls. 4) hat im Verkehrssektor die nachhaltige Verkehrsverlagerung auf klimaverträglichere Verkehrsträger wie die Schiene zur Bedingung (KSP 2050 S. 52; Starke Schiene Grußwort S. 6; Masterplan SV S. 64; BT-Drucks. 21/4099 S. 125). Verkehrsprognose des Bundes 2040 (VP 2040) und administrative Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) rechnen auf der Schiene mit 24,2 Prozent bundesweitem Anstieg des Personenverkehrsaufkommens (bis 2040 ggü. 2019; VP 2040 Bd. 6.1 E S. 123, BPÜ S. 28) und 18,0 Prozent bundesweitem Anstieg des Gütertransportaufkommens (bis 2040 ggü. 2019; VP 2040 Bd. 6.1 E S. 233, BPÜ S. 32). Die Anhörung ergab, dass sich ein potentieller Zuwachs an SGV mit Bedarf an ortsnahen Ladereinrichtungen (Ladestraße, Laderampe) und Ladegleisen zum Güterumschlag zwischen Straße und Schiene in Wiesenburg sowohl aus der beschlossenen Wiedererrichtung der Drahtzieherei Wiesenburg (Stellgn. Ldkrs. 18.01.2024 S. 2), als auch etwaigen Mengensteigerungen bei Getreide-, Holz-, Zuckerrüben- und Stahltransporten aus der Region ergeben können (siehe Stellgn. WFBB 17.02.2024 S. 2). Zum Stand heutiger Erkenntnis gehört weiter, dass das Bundesschienennetz mittlerweile

zu klein für die Aufnahme wesentlicher Anteile des Verkehrswachstums zur Erreichung der Klimaziele ist (so Befund BT-Drucks. 20/8288 S. 9). Durch kontinuierliche Schrumpfung des Bundesschiennetzes rückt die Erreichung der Klimaziele weiter in die Ferne und verkleinert sich im selben Maße der national wie international verbleibende Gestaltungsspielraum. Desto politisch und ökonomisch teurer auch die Kurskorrektur, weil die Klimakrise sich verschärfen und immer mehr politisches Kapital und finanzielle Ressourcen absorbieren wird (NiKE 2025 S. 7). Bei den hiermit umrissenen volkswirtschaftlichen Belangen, Bedarfen und Zielsetzungen handelt es sich allerdings um keine strikten Vorgaben, welche durch planerische Abwägung nicht überwunden werden könnten. Als privatwirtschaftliches Unternehmen genießt die Vorhabenträgerin insoweit Baufreiheit, als sie mit ihrer Planung eigene unternehmerische Vorstellungen und Ziele verbinden und diese zum Gegenstand ihres Bauantrags machen darf, ja nach der Konzeption der Eisenbahnneuordnung 1994 machen soll. Nach der Konzeption der Eisenbahnneuordnung 1994 ist hinsichtlich der Erbringung von Eisenbahndiensten in Deutschland von der Gemeinwohlrelevanz der Tätigkeit als solcher bei gleichzeitig fehlender Gemeinwohlbindung des Tätigwerdenden auszugehen (Hammer, Die unternehmerische Freiheit der Eisenbahnen des Bundes, DÖV 2011, 761, 766). Die DB InfraGO AG als Haupteisenbahninfrastrukturbetreiberin in Deutschland mit einem faktischen Monopol soll bis dato gerade keinerlei einfachgesetzlicher Aufgabennorm unterworfen sein, die über die Leerformel des § 1 Abs. 1 S. 1 AEG hinaus bestimmte, „was diese Gesellschaft eigentlich im Dienste der Allgemeinheit und des Eigentümers zu leisten hat“ (das Fehlen einer solchen Aufgabennorm bemängelnd Stellgn. BRat BT-Drucks. 21/4099 S. 188; gesetzlichen Anpassungsbedarf vorsichtig bejahend Antw. BReg BT-Drucks. 21/4301). Erklärter Wille des – bei seinerzeitiger Zustimmung des BRat – verfassungsändernden Bundesgesetzgebers war vielmehr, seine Eisenbahnen von der Ausführung eines generellen Gemeinwohlauftrags vollständig zu entbinden (vgl. BT-Drucks. 12/5015 li. Sp. S. 5; siehe aber § 15 AEG zur Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Einzelfall durch eisenbahnbehördliche Anordnung). Dementsprechend heißt es auf der Internetseite des EBA, dass der Betrieb des öffentlichen Schienennetzes sich zwischen unternehmerischer Gewinnorientierung und staatlichem Allgemeinwohlinteresse bewege. Die Eisenbahnen des Bundes arbeiteten aufgrund ihrer privatwirtschaftlichen Verfasstheit stetig daran, den Betrieb der Schieneninfrastruktur und das Schienennetz betriebswirtschaftlich zu optimieren. Der Bund habe von Verfassungs wegen zu gewährleisten, dass dabei dem Wohl der Allgemeinheit, vor allem deren Verkehrsbedürfnissen, Rechnung getragen wird (https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Kapazitaet/kapazitaet_node.html). Zwar lässt ein Interessefortfall auf Seiten der

EdB nicht ohne weiteres auf fehlendes Verkehrsbedürfnis der Allgemeinheit schließen. Im Planfeststellungsverfahren ist allerdings ein dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis möglicherweise gegenläufiges privatunternehmerisches Optimierungsinteresse der EdB in die Abwägung einzustellen. Eine gestaltende Rolle, bei der das EBA anhand politischer Leitlinien oder eigener planerischer Erwägungen Bedarfe gegen das erklärte Bedürfnis der EdB prognostiziert, widerspräche jedenfalls bisheriger Verwaltungspraxis des EBA (EBA Pr 13.08.2025). Danach ermittelt das EBA die verkehrliche Auswirkung des Rückbauvorhabens. Es untersucht, welchen Einfluss dieses auf die Streckenkapazität hat. Es berücksichtigt quasi zuweisungsreife, etwaige Anmeldungen interessierter EVU für vakante Trassen oder Serviceeinrichtungen oder auch annahmereife Übernahmeangebote interessierter EIU. Darüber hinaus wirft es seinem Selbstverständnis nach keine eigenen verkehrlichen Belange mit in die Waagschale (krit. Weber DVBl 2025, 217). Da auf Veröffentlichung des Rückbauvorhabens vorliegend keinerlei derart verstandene Interessebekundungen eingingen, ließ sich mithin gegen den erklärten Willen der EdB kein derart verstandenes fortbestehendes Verkehrsbedürfnis für den Bf Wiesenburg (Mark) mehr feststellen, mit dem sich eine Versagung seiner Beseitigung hätte begründen lassen. Merkantile mittelfristige Bedarfe des SGV sind über den D-Takt berücksichtigt. Die Nachholung einer Abstimmung mit DB Cargo, wie von der Gemeindeverwaltung Wiesenburg/Mark nachgefordert (08.07.2026), die wenn, mit sämtlichen EVU des SGV hätte nachgeholt werden müssen, erscheint jedenfalls mit Rücksicht auf die gerade für solche Interesse- und Bedarfsanmeldungen gedachte, 2023 erfolgte Veröffentlichung des Rückbauvorhabens untunlich.

B.2.2.2 Insbesondere auch militärstrategische Entbehrlichkeit

Zu Prüfen war sodann, ob der Beseitigung von Bahnhofsinfrastruktur in Wiesenburg militärstrategische Gründe entgegenstehen. Verkehrsinfrastruktur nimmt eine entscheidende Rolle im Rahmen der Gesamtverteidigung, dh. ziviler und militärischer Verteidigung ein (BT-Drucks. 21/4099 S. 53). Sowohl Nationale Sicherheitsstrategie als auch Rahmenrichtlinien Gesamtverteidigung (RRGV) gehen von einem umfassenden, breiten und integrierten Sicherheitsbegriff aus. Infrastruktur ist im Zusammenhang mit der angestrebten sehr zügigen und umfassenden Ertüchtigung der Verteidigungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland ein wesentlicher, quasi komplementärer Faktor. Die tatsächliche Fähigkeit, ein deutlich gesteigertes Verteidigungspotenzial auch zur Wirkung zu bringen, setzt die Verfügbarkeit einer ausgebauten, funktionstüchtigen und modernen Infrastruktur im Verkehrsbereich voraus (BT-Drucks. 20/15096 S. 2, 20/15117 S. 3; BT-Drucks. 21/4099 S. 53). Als Land im Zentrum Eu-

ropas ist die Bundesrepublik Deutschland insbesondere für die Vorbereitung der Verlegung eigener Streitkräfte und als Transitland sowie als rückwärtiger Einsatzraum verbündeter Streitkräfte gefordert. Zu ihrer weiteren Aufgabe als truppenstellende Nation gehört die Bereitstellung nationaler Fähigkeiten in Form von Unterstützungsleistungen, als Operations- und Bereitstellungsraum (1 Abs. 1 RRGV). Damit verbundenes Anforderungs-Soll und zwischenzeitlich erreichter Ist-Zustand des Bundesschienennetzes klaffen deutlich auseinander. Deutschland verfügte im vorigen Jahrhundert über ein engmaschig-kapillares Bahnnetz von zuverlässiger Qualität. Strecken- und Abstellgleise hatten ausreichende Redundanzen und waren mit mechanisch robuster Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Planung und Bau folgten nicht zuletzt militärischen Bedürfnissen mit entsprechenden Vorgaben etwa für Anzahl und Länge von Bahnhofsgleisen sowie mögliche Zugfrequenzen. Diese infrastrukturelle Exzellenz hat das Bundesschienennetz mittlerweile allein schon durch Reduzierung der Anzahl an Strecken eingebüßt. Strategisch betrachtet verfügt es über zu wenig Strecken sowie Gleiswechselemöglichkeiten (Haufs Loyal 17.03.2025 <https://www.reservistenverband.de/magazin-loyal/was-kann-die-bahn-noch-militaerisch/>). Über eine Vorhaltebedarfsprüfung anlässlich der Streckenstilllegung 6118 zwischen Wiesenburg und Barby nach § 10 b Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 VerkSiG konnte in Erfahrung gebracht werden, dass die DB Netz AG Fahrweg damals 2004 zeitgleich mit ihren Stilllegungsanträgen an das EBA pflichtgemäß das BMVBW informiert hatte (Akteninhalt EBA Rbsi 478 Schr. DB 30.04.2004 S. 2 aE.). Damit war dem Gesetz seinerzeit im Hinblick auf den Tatbestand der Einstellung des Streckenbetriebs und dessen Mitteilung an das BMV genüge getan. Im Hinblick auf den Tatbestand der mit privatwirtschaftlichen Veräußerungsabsichten seitens der DB verbundenen, amtlichen (eisenbahnhoheitlichen) Aufgabe der Strecke (Tatbestand des § 10 b Abs. 1 Nr. 3 VerkSiG) erfolgte ausweislich des Schweigens der hierfür konstitutiven Freistellungsbescheide (EBA Außst. Halle) in dem Punkt 2015 wohl keine Mitteilung an das BMV. Im nachhinein könnte deshalb fraglich sein, was in Sachen Sicherstellung der Verteidigungsfähigkeit des Bundes seinerzeit 2015 zu entscheiden gewesen, oder aber was insoweit nach Lage der Dinge heute vernünftiger Weise geboten wäre. Die Wiederbefähigung der Bundeswehr, militärische Verbände wie einstmals ohne Umweg über Roßlau auf kürzest möglicher Strecke über die Elbe bei Barby ostwärts zu verlegen, spräche für eine Beibehaltung von Bahninfrastruktur in Wiesenburg. Nachdem sich angesichts der aktuellen militärischen Bedrohungslage die Bundeswehr (Streitkräfte) zunächst ausdrücklich gegen die Beseitigung von Gleiswechselemöglichkeiten und anderen fahrbetrieblichen Fähigkeiten und Redundanzen in Wiesenburg ausgesprochen hatte (TerrFüKdoBw 17.06.2024), erklärte die Bundeswehr (Wehrverwaltung) diese

Einschätzung später für hinfällig. Militärische Belange stünden einer Beseitigung „derzeit“ nicht entgegen (so ohne weitere Begründung BAIUDBw 07.08.2025, bestätigt durch Streitkräfte LKdo MV 16.10.2025). Damit erübrigen sich hier weitere Überlegungen zu militärischem Vorhaltebedarf. Auch insoweit lässt sich die vorliegende Planung eisenbahnbehördlich „derzeit“ nicht beanstanden.

B.2.3 Vst Wiesenburg (Mark)

Vom Bahnhof im bahnbetrieblichen Sinne ist die Verkehrsstation (Vst) als der „Bahnhof“ im umgangssprachlichen Sinne zu unterscheiden. Ein nicht zuletzt aufgrund vehementer Kritik seitens Gemeindeverwaltung und Einwohnerschaft von Wiesenburg erwiesenes Manko der ursprünglichen Planung bestand darin, dass diese das EG nicht ins Zentrum ihrer Überlegungen stellte (in dieselbe Richtung BLDAM Bau Stellgn. 17.01.2024). Die erst im Laufe des Verfahrens von der Vorhabenträgerin nachgeholte Variantenbetrachtung schien zunächst einseitig auf das von ihr gewünschte Ergebnis des Wegfalls eines RÜ in der Station ausgerichtet. Einigkeit bestand, Varianten mit PU und Aufzügen auszuschneiden. Dass Varianten-vorschläge der Gemeinde trotz Bitte um Einbeziehung zunächst nicht mit berücksichtigt wurden, war ebenso bedauerlich wie der Umstand, dass sich die Vorhabenträgerin bei ihrer Betrachtung einer Bewertung der Null-Variante ebenfalls enthielt. Entgegen Auffassung der Vorhabenträgerin (Erwiderg. 07.02.2025 S. 12) handelt es sich beim EG der Station Wiesenburg (Mark) um kein „ehemaliges“ EG (zur dort nach wie vor zweckbestimmungsgemäß stattfindenden Förderung des Reisendenverkehrs vgl. auch Neue Ideen S. 19). Das EG und dessen Vorplatz hatten und haben aufgrund fortbestehender Nutzung für Bahnbetriebszwecke unverändert im Zentrum der Betrachtung zu stehen. Die durch die Vorhabenträgerin nachgeholte Variantenbetrachtung vom 28.08.2024 enthielt mit der BÜ-Variante 2.2 immerhin eine von der B 107 aus gesehen wieder zum EG als zentralem Punkt der Station heranrückende Personenführung (welche dem Ist-Zustand Null-Variante mit RÜ deutlich näherkommt). Die BÜ-Variante 2.2 hat dabei den auch nicht völlig zu vernachlässigenden Vorteil künftig direkter Anbindung der Station, beider Bstg, von und zur B 107. RÜ-tg-Varianten lehnte die Vorhabenträgerin mit der Begründung ab, sie wolle auf Höhe Wiesenburg Zugdurchfahrten von 160 km/h ermöglichen. Bei tg-RÜ-Varianten wären Zugdurchfahrten lediglich bis 140 km/h zulässig. Der VBB legte ebenfalls großen Wert auf eine möglichst restriktionsfreie Nutzbarkeit der Station (Stellgn. 16.01.2024). Zu gewichten waren hierfür ausgehend vom Ist-Zustand (Null-Variante) die (sechs) Stationsbestandteile (1) Vorplatz mit Pkw-Parkplätzen (2) EG mit WC (3) Nebengebäude mit Behinderten-WC (4) Bstg Gl 1 (5) Bstg Gl

2 (6) überdachte Stellfläche Bstg Gl 2 jeweils in Relation untereinander hinsichtlich bestehender oder vorgesehener Erschließung, Weglängen, Zugänglichkeit, Barrierefreiheit – inwieweit diese Kriterien erfüllt, teilweise, schlecht oder nicht erfüllt sind oder werden (3, 2, 1 oder 0 Punkte). Die Bundesstraße B 107 hatte im Rahmen dieser Betrachtung als Stationsbestandteil auszuscheiden, ebenso wie die erst wieder im Rahmen der Gesamtabwägung zum Tragen kommenden Gesichtspunkte des Denkmalschutzes und der Streckengeschwindigkeit (isolierte Betrachtung der Stationsqualität). Bei einer so zugrunde gelegten maximal erreichbaren Punktzahl von 72 (6 Stationsbestandteile mal 4 Qualitätskriterien mal 3) schnitten die Null-Variante sowie seitens der Gemeindeverwaltung ausgearbeitete Variante 1 überdurchschnittlich, demgegenüber Variante 1 der Vorhabenträgerin Planungsstand 2023 unterdurchschnittlich und die im Verfahren nachgereichte Variante 2.2 der Vorhabenträgerin (28.08.2024) durchschnittlich ab. Uneingeschränkte Erreichbarkeit und ungeschmälerte Beibehaltung der unterhalb der denkmalgeschützten Überdachungsanlage Bstg Gl 2 insgesamt vorhandenen Aufstellfläche erschienen aus Gründen vernünftiger Weise zu erhaltender Funktionalität planerisch geboten. Dagegen waren die ursprünglich vorgesehenen LSW, deren Verhältnismäßigkeit von der Vorhabenträgerin selbst verneint wurde (Erwiderg. 27.03.2024 S. 5), weder aus Gründen des Immissionsschutzes (siehe § 41 Abs. 2 BImSchG), noch aus anderen – unausgesprochenen – Gründen geboten. Gepflegte, ästhetisch ansprechende Stationen sind in hohem Maße mitbestimmend für die Attraktivität des von EIU bereitgestellten Reiseverkehrsangebots. LSW prägen das Image der Bahn eher negativ. Sie werden oft als störend empfunden (zutreffend Ril DB 804.5501 S. 5). LSW an Bahnstationen beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl und die Orientierung aufgrund fehlender Sichtbeziehungen. Zudem bieten sie Angriffsfläche für Vandalismus und Raum für Müll zwischen Sicherheitsgeländern und Wand. Dies führt zu einer verminderten Aufenthaltsqualität, was dem Ziel der Mobilitätswende entgegensteht (so zutreffend Stellgn. VBB 16.01.2024). Die offenbar zur Einfriedung der Strecke ursprünglich geplanten LSW hätten die bislang harmonische Beziehung zwischen Verkehrsweg sowie denkmalgeschütztem Ensemble (Bahnhof, bestehend aus Hauptgebäude, Güterschuppen mit Verladerampe und Draisinengleis, Bahnsteigüberdachung, Toilettenhaus, Waagehäuschen und Bahnbediensteten-Wohnhaus mit Hofgebäude sowie zwei Stellwerken) und näherer, parkähnlicher Umgebung der Station zertrennt. Der Ortsbildschutz ist öffentlicher, gemeindlicher Belang (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB). Eine Gemeinde kann im Rahmen ihrer örtlichen „Verkehrspolitik“ eine Beeinträchtigung ihres Ortsbildes durch die überörtliche Fachplanung in Kauf nehmen, wenn aus ihrer Sicht anderen öffentlichen Belangen größeres Gewicht zukommt. Die Gem. Wiesenburg nimmt jedoch

eine Beeinträchtigung ihres Ortsbildes erklärtermaßen nicht in Kauf. Die wegen ihrer verunstaltenden Wirkung seitens der Gemeinde vehement abgelehnten LSW hätten in der Tat von einem für ästhetische Eindrücke offenen Durchschnittsbetrachter als belastend und dem Ortsbild in ästhetischer Hinsicht grob unangemessen empfunden werden müssen. Vorstehende Einwände und Bedenken wurden am 13.02.2025 vor Ort intensiv erörtert und konnten weitestgehend einvernehmlich geklärt und mit Planänderung ausgeräumt werden (auf die Niederschrift vom 13.02.2025 wird verwiesen).

B.2.4 Variantenprüfung

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Variantenuntersuchung alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen zu berücksichtigen (EBA PF-RL 2025 S. 31). Von der Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens nachgeholte Variantenbetrachtung und Variantenentscheidung sind mit Rücksicht auf die vorgenommene Planänderung nicht weiter zu beanstanden.

B.2.5 Planrechtfertigung

Die Änderung der Streckenabschnitte einschließlich Änderung der Bf Wiesenburg (Mark) und Medewitz (Mark) bildet den Abschluss der Umgestaltung des 2022 in Betrieb genommenen Eisenbahnknotens Roßlau-Dessau und dient vor allem der Einbindung der hier in Rede stehenden Streckenabschnitte in die elektronische Leit- und Sicherungstechnik des Knotens. Die Ermöglichung einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 100 auf künftig 160 km/h und damit Reduzierung der Fahrzeiten im SPNV zwischen Bad Belzig (Fläming) und Dessau (Anhalt) von derzeit 40 auf künftig 28 Minuten unter Anpassung der LST an den aktuellen Stand der Technik erhöht die Gesamtleistungsfähigkeit der Strecke(n) und ist insoweit zur Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene vernünftiger Weise geboten.

B.2.6 Bauzeitlicher Schienenersatzverkehr

Der Plan im Sinne von § 18 Abs. 1 AEG hat bodenordnenden, dinglichen Charakter. Er ist kein Bauplan im bautechnischen Sinne, und schon gar kein Fahrplan. Ebenso wenig wie für den Bauverlauf können Regelungen über einen Schienenersatzverkehr auf § 18 Abs. 1 AEG gestützt werden (zum Bauverlauf siehe EBA Vfg Pr.1120/2310-23pp/021-0230#007 vom 05.10.2012 zur Berücksichtigung von Vollsperrungen in der Planfeststellung). Der Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs als rein betrieblicher Vorkehrung fehle der unmittelbare Bezug zu den durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen (so OVG Koblenz 8

C 11694/17 Urt. v. 10.10.2018 juris Rn. 84). Zudem liegt seine Einrichtung in der Verantwortung des die Verkehrsleistung erbringenden EVU. Insoweit wäre die Vorhabenträgerin als EIU schon nicht richtige Adressatin einer derartigen Forderung (vgl. OVG Koblenz aaO.). Forderungen nach Festlegung eines verbindlichen Bauzeitraums (Stellgn. Gem. Wiesenburg/Mark 08.07.2026 S. 4), eines verbindlichen Schienenersatzverkehrs- und Kfz-Verkehrsumleitungskonzepts (Stellgn. Gem. Wiesenburg/Mark 08.07.2026 S. 5) oder dahingehenden Anregungen (wie Stellgn. LBV 17.01.2024) kann somit aus Rechtsgründen im Rahmen der vorliegenden Entscheidung nicht entsprochen werden. Regelungen über einen Schienenersatzverkehr für die Dauer länger währender Streckensperrungen sind vielmehr zu gegebener Zeit zwischen dem oder den Aufgabenträgern des ÖPNV und dem oder den EVU außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu treffen.

B.3 Weitere öffentliche Belange

B.3.1 Raumordnung, Landes- und Kommunalplanung

Auf die Ausführungen vorstehend zu den Eisenbahnverkehrsbelangen wird verwiesen.

B.3.2 Klimaverträglichkeit

Die Eisenbahn ist anerkanntermaßen einer der klimafreundlichsten motorisierten Verkehrsträger. Selbst unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung des Schienenverkehrs – dessen den Klimawandel mit beeinflussende CO²-Emissionen – deutlich unter der anderer herkömmlich motorisierter Verkehrsarten. Im SPFV bspw. beträgt die Klimawirkung der Schiene weniger als ein Viertel im Vergleich zu Flugzeug und Pkw (Bewertung Verkehrsarten S. 122 f., 128; zum ebenso messbaren wie unverzichtbaren Beitrag des Schienenverkehrs bei den Anstrengungen zur Verringerung klimaschädlicher CO²-Emissionen im Verkehrssektor siehe auch Starke Schiene Grußwort S. 6; zur gesamtbilanziellen Betrachtung vgl. BVerwG 9 A 7/21 Urt. v. 04.05.2022 Ls. 5). Unter Berücksichtigung des allgemeinen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisses und im direkten Vergleich mit anderen Verkehrsträgern unterstützen Eisenbahnbauvorhaben daher in den allermeisten Fällen die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele zur Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels (§§ 1 S. 1, 13 Abs. 1 S. 1 KSG). Die Streckenumrüstung isoliert betrachtet dient das Vorhaben der Attraktivitätssteigerung des klimafreundlichen Schienenverkehrs und dürfte deshalb trotz Rückbaus verkehrswende-

relevanter Bahnhofs- und Güterverkehrsinfrastruktur mit den nationalen Klimaschutzzielen vereinbar sein.

B.3.3 Umweltverträglichkeit

Das EBA hat anhand des UVP-Berichts, der ihm vorliegenden Fachgutachten, im Anhörungsverfahren gewonnener Erkenntnisse sowie Ergebnisse eigener Ermittlungen im Wege einer Gesamtschau die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und daraus resultierende Umweltvorsorgemaßnahmen überprüft und bewertet. Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt. Dies kann vorliegend bejaht werden.

B.3.3.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Baubedingt kommt es durch Sperrung von Rad- und Wanderwegen sowie Lärm und Erschütterung zu vorübergehender Beeinträchtigung menschlicher Gesundheit, Wohlbefindens und Bewegungsfreiheit sowie vorübergehender Beeinträchtigung der Tier- und Pflanzenwelt durch den Baustellenbetrieb. Baubedingte Beeinträchtigungen von Bodendenkmalen können nicht ausgeschlossen werden. Anlagenbedingt kommt es zu dauerhafter Beeinträchtigung von Tier- und Pflanzenwelt, Boden, Fläche, Wasser, Klima, Landschaft durch bauwerkliche Flächeninanspruchnahme mit entsprechendem Verlust an natürlicher Bodenfunktion, Biotopen, Zauneidechsen-Lebensraum, sowie dauerhafter Beeinträchtigung menschlicher Bewegungsfreiheit durch Änderung der Wegebeziehungen an der Vst Wiesenburg. Betriebsbedingt kommt es durch die mit Zunahme des Zugverkehrs verbundene Erhöhung an Lärm und Erschütterung zur Zunahme dauerhafter Beeinträchtigung menschlicher Gesundheit und Wohlbefindens.

B.3.3.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen

Bauzeitliche Wegeunterbrechungen bzw. Umwege erscheinen hinnehmbar. Anlieger der Bahn müssen mit Ausbaumaßnahmen der vorliegenden Art und Weise ohne weiteres rechnen (vgl. BVerwG 7 A 7/21 Urt. v. 01.09.2022 juris Rn. 19 unter Verweis auf BVerwG 9 A 80/03 Urt. v. 09.02.2005 juris Rn. 27). Bauzeitliche Lärm- und Erschütterungsimmissionen lassen sich nach Möglichkeit reduzieren. Verbleibende, nicht hinzunehmende Beeinträchtigungen werden entschädigt. Gegen betriebsbedingte Immissionen lassen sich gebotene Schutzmaßnahmen treffen. Eingriffe in Bodendenkmale erscheinen unter Auflagen hinnehmbar. Anlagebedingt tritt keine wesentliche Veränderung des Landschaftsbildes etwa aufgrund

Reliefveränderung des Bahndamms oder Umgestaltung des Vst Wiesenburg ein. Die nachteilige Änderung der Wegebeziehungen an der Vst Wiesenburg erscheint jedenfalls gegenüber der ursprünglichen Planung vertretbar und hinnehmbar. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima, Landschaft können ebenfalls als ganz oder teilweise ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen betrachtet werden. Zurecht sieht die Planung am künftigen Hp Wiesenburg von landschaftsbeeinträchtigendem aktiven Schallschutz (LSW) ab. Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen auf das Klima können trotz Flächen- und Vegetationsverlust sowie Verkehrszunahme bei gesamtbilanzieller Betrachtung (vgl. BVerwG 9 A 7/21 Urt. v. 04.05.2022 Ls. 5) sogar als vorteilhaft eingeschätzt werden. Ansonsten ist rechtlich von dem in den 1870er 1920er Jahren planfestgestellten Bahnkörper auszugehen. Die hiermit verbundene eisenbahnsachenrechtliche Sanktions- und Gestaltungswirkung dauert fort. Mit Rücksicht auf den seine Umgebung maßgeblich vorprägenden Verkehrsweg (BVerwG 7 A 10/19 Urt. v. 15.10.2020 juris Rn. 77), die eisenbahnsachenrechtliche Sanktions- und Gestaltungswirkung früherer Planfeststellungen und die sich hieraus ergebende Umweltvorbelastung erscheinen die vorhabenbedingten Auswirkungen hinnehmbar. Auf die jeweilige Begründung zu den einzelnen Umweltbelangen wird zur Vermeidung unnötiger Wiederholungen verwiesen. Die Vermeidungsmaßnahmen der UVP entsprechen denen des LBP.

B.3.4 Baulärm

Die Baustelle ist immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlage (§§ 3 Abs. 5; 4 Abs. 1 S. 3 BImSchG). Ihre Zulässigkeit beurteilt sich nach dem allgemeinen immissionsschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsgebot sowie Art, Ausmaß und Dauer von ihr ausgehender Immissionen, die wiederum maßgebend über die AVV Baulärm konkretisiert werden (§§ 22 Abs. 1 S. 1, 66 Abs. 2 BImSchG). Der verbindlich festgesetzte Erläuterungsbericht sieht einschlägige Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der Anhaltswerte der AVV Baulärm vor (S. 65 f., Anliegerinformation, Lärmüberwachung, Lärmverantwortlicher, Bauzeitbeschränkung auf tags über). Deren Geeignetheit wird durch die Schalltechnische Untersuchung belegt (Unterlage 18.3 S. 32 ff., 35). Für während der Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr erforderlich werdende Bauarbeiten sind Ausnahmezulassungen beim LfU einzuholen (§§ 10 Abs. 3, 21 Abs. 1 S. 4 LImSchG Bbg). Sollten Bauarbeiten darüber hinaus außerhalb der Nachtruhe tagsüber an Sonn- oder gesetzlichen Feiertagen erforderlich werden, sind Ausnahmezulassungen bei der örtlichen Ordnungsbehörde einzuholen (§ 8 FTG Bbg). Von Richtwertüberschreitungen tags über betroffenen Anliegern steht gegen die

Vorhabenträgerin dem Grunde nach ein Anspruch auf Zahlung angemessener Entschädigung wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen wie vorstehend Teil A festgesetzt zu. Die Höhe der Entschädigung ist Vereinbarungssache. Soweit hierüber keine Einigung zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde. Für das Verfahren und den Rechtsweg gilt Landesenteignungsrecht entsprechend (§ 22 a AEG). Bei Bereitstellung von Ersatzwohnraum entfällt der Anspruch auf Geldentschädigung.

B.3.5 Baubedingte Erschütterung

Der Erläuterungsbericht sieht einschlägige Schutzvorkehrungen zur Einhaltung der Anhaltswerte der einschlägigen DIN 4150-2 und 3 vor (S. 66, Anliegerinformation, Erschütterungsüberwachung, Erschütterungsverantwortlicher, Bauzeitbeschränkung auf tags über). Deren Geeignetheit wird durch die Erschütterungstechnische Untersuchung belegt (Unterlage 18.4 S. 35 ff., 38). Anspruch auf gebäudetechnische Beweissicherung haben Adressen Wiesenburg Am Bahnhof 15, 16, 17, 35, 41 sowie Medewitz Bahnhofstraße 104, 105, 107, 108, 114, 115 (Unterlage 18.4 S. 37). Im Übrigen ist die Baustelle so zu betreiben, dass folgende Anhaltswerte der DIN 4150-2 (1999) eingehalten werden: Bei Erschütterungseinwirkungen bis zu 26 Tage tags über Stufe II der Tabelle 2; des nachts der Tabelle 1. Es ist zu gewährleisten, dass während der Baudurchführung keine solchen Auswirkungen durch Erschütterungen auf die vorhandene Bebauung ausgelöst werden, die zu Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 (2016) führen. Bei durch Messungen nachgewiesener Überschreitung dieser Werte bleiben Anordnung weitergehender Schutzvorkehrungen oder Zuerkennung einer Entschädigung vorbehalten (§ 74 Abs. 2 S. 2 u. 3 VwVfG).

B.3.6 Verkehrslärm

Die Schalltechnische Untersuchung bejaht im Hinblick auf die bei vorgesehener Lage- und Gradientenänderung der Gleisanlagen äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges eingreifenden Arbeiten zutreffend einen erheblichen baulichen Eingriff (Unterlage 18.1 S. 18). Durch diesen bedingt kommt es anhand für den Planfall D-Takt prognostizierter Zugzahlen für trassennahe Gebäude Adressen Wiesenburg Am Bahnhof 15, 16, 17, 35, 41 sowie Medewitz Bahnhofstraße 106, 114 zu einer wesentlichen Änderung des Schienenweges mit Überschreitung der Beurteilungspegel Tag/Nacht (Unterlage 18.1 S. 24 f.). Dass ein Teil der Gebäude keinen oder geringen Abstand zur Strecke wahren, hat seinen Grund in deren vormaliger Funktion (etwa ehem. EG Medewitz Bahnhofstraße 106, ehem. Eisenbah-

nerwohnhaus Wiesenburg Am Bahnhof 41). Für alle aufgeführten Gebäude ist passiver Schallschutz, für die beiden Gebäude in Medewitz Entschädigung des Außenwohnbereichs dem Grunde nach vorgesehen (EB S. 64, zustimmend Stellgn. LfU 26.01.2024 S. 6 f.). Zu- recht sieht die Planung mit Rücksicht auf die sich aus der Vorbelastung durch den seine Umgebung prägenden Verkehrsweg ergebenden nachbarlichen Duldungspflichten (dazu bereits vorstehend) sowie aus Wirtschaftlichkeitsgründen und Gründen des Verunstaltungs- schutzes von aktivem Schallschutz (LSW) ab.

B.3.7 Verkehrsbedingte Erschütterung

Eine mehr als fünfundzwanzigprozentige Überschreitung der Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150-2 (1999) oder gar der Schwelle zur Eigentums- und Gesundheitsverletzung kann mit Erschütterungstechnischer Untersuchung (Unterlage 18.2 S. 44) ausgeschlossen wer- den. Vorhabenbedingt werden keine Beurteilungsschwingstärken dieser Größenordnungen erreicht. Belange des Erschütterungsschutzes aus späterem Streckenbetrieb stehen dem Vorhaben mithin nicht entgegenstehen.

B.3.8 Wasserhaushalt, Gewässerschutz

Wird für ein Vorhaben einer Eisenbahn des Bundes, mit dem wie vorliegend die Benutzung von Gewässern verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, so entscheidet das EBA als Planfeststellungsbehörde über die Erteilung wasserrechtlicher Gestattungen im Benehmen mit den zuständigen Wasserbehörden (§ 19 Abs. 1 u. 3 WHG). Die im Beschluss enthaltene Entscheidung über die Erteilung wasserrechtlicher Gestattungen ergeht unab- hängig von dessen sonstigem Inhalt. Sie tritt, auch wenn sie wie vorliegend in ein und dem- selben Beschluss getroffen wird, als rechtlich selbständiges Element neben die Planfeststel- lung (BVerwG 4 A 1075/04 Urt. v. 16.03.2006 juris Rn. 450). Eine wasserbehördliche Zu- ständigkeit des EBA ergibt sich zudem aus § 4 Abs. 6 AEG. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen bei planmäßiger Durchführung des Vorhabens unter Einhaltung und Beachtung hierzu gegebener Nebenbestimmungen und Hinweise keine Bedenken. Soweit nicht näher erläutert, dienen die festgelegten Nebenbestimmungen der Erfüllung des wasserbehördli- chen Bewirtschaftungsermessens (§ 12 WHG).

Im Einzelnen:

B.3.8.1 Dauerhaftes Einleiten von Niederschlagswasser in den Untergrund

Niederschlagswasser aus dem Gleisbereich im künftigen Hp Wiesenburg (Mark) wird nach Möglichkeit vor Ort versickert bzw. bei nicht ausreichender Versickerungsfähigkeit in versickerungsfähige Bereiche geleitet und dort versickert (erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach §§ 8; 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Bedingt durch hohe Grundwasserstände ist zwischen km 76,000 und 77,650 Strecke 6118 Versickerungsfähigkeit nur eingeschränkt gegeben. Das an den Bstg der Station anfallende Niederschlagswasser wird in Bereiche mit ausreichender Versickerungsfähigkeit ortsnah in den Untergrund versickert. Die Grundwasserstände nehmen in Richtung Medewitz ab, während gleichzeitig die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes zunimmt. Die Entwässerung der Gleisanlagen erfolgt entlang der Strecke 6118 von km 76,749 bis 77,255 bahnrechts und von km 77,173 bis 77,255 bahnlinks über Bahngräben (erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach §§ 8; 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Eine vollständige Versickerung innerhalb vierundzwanzig Stunden wird über eine vergrößerte Sohlbreite gewährleistet. Zusätzlich werden jeweils am Beginn der Bahnseitengräben bei km 76,749 bahnrechts und 77,173 bahnlinks Notüberläufe geplant über die im Starkregenereignis (Q 100) das Wasser in die angrenzenden Wald- und Feldbereiche überlaufen kann. Die Entwässerung der Gleisanlagen von km 77,255 (Strecke 6118) bis km 0,155 (Strecke 6414) erfolgt über drei separate Haltungen der Tiefenentwässerung. Das aus der Tiefenentwässerung abgeführte Niederschlagswasser wird am km 77,720 zusammengeführt und in ein Versickerbecken abgeleitet (erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung nach §§ 8; 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Sohle und Böschungen des Versickerbeckens werden mit Mutterbodenandekung und Rasenansaat aus der Region zur Gewährleistung der Versickerung über die belebte Bodenzone ausgebildet. Der vorhandene Graben wird durch das Versickerbecken ersetzt. Um einen permanenten Zulauf und eine dauerhafte Absenkung des Grundwassers zu vermeiden werden die Sickerkörper der Haltungen 1 und 2 im unteren Querschnitt mit wasserdichten Folien abgedichtet. Der Mindestabstand von 1,0 m zum maximal ermittelten Grundwasserstand wird für alle Entwässerungsanlagen eingehalten. Sämtliche Versickerungsanlagen wurden nach DWA-A 138 bemessen. Die Ermittlung der Rohrquerschnitte der Tiefenentwässerung des zukünftigen Gleiskörpers in Wiesenburg erfolgt nach Ril DB 836.4301. Das Versickerungsbecken an der Station wurde ergänzend nach DVGW-Regelwerk M-153 ausgelegt. Vorgaben der WRRL werden gemäß den Antragsunterlagen eingehalten. Auf dem übrigen Bahnkörper anfallendes Niederschlagswasser kann über das Planum in den

Untergrund versickern. Hierfür ist keine wasserrechtliche Gestattung erforderlich. Vor und hinter dem BÜ Bahnhofstraße Medewitz aus dem Straßenbereich zulaufendes Oberflächenwasser wird jeweils vor den Gleisen über Straßenabläufe gesammelt und in neu zu errichtende Versickerungsanlagen geleitet. Die Entwässerungssituation an BÜ B107 Wiesenburg und der SÜ L 841 in km 3,867 Strecke 6414 bleibt im Wesentlichen unverändert.

B.3.8.2 Gewässerreinhaltung bei Betrieb und Unterhaltung

Die allgemeine Grundpflicht der Vorhabenträgerin, Gewässerverunreinigungen bei Anwendung aller bei Betrieb und Unterhaltung ihrer Anlagen erforderlichen Sorgfalt zu vermeiden, bleibt unberührt (§ 5 Abs. 1 WHG).

B.3.9 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter den beiden im Rahmen der Abwägung Rechnung zu tragenden Aspekten der technischen Verwendungseignung des Baugrundes sowie Umweltverträglichkeit des Vorhabens hinsichtlich bau-, anlagen- oder betriebsbedingter Bodenverschmutzungen auf (§§ 3 Abs. 1 Nr. 8 BBodSchG, 4 Abs. 1 u. 3; 18 Abs. 1 S. 2 AEG; BVerwG 4 A 1001/04 Urt. v. 16.03.2006 juris Rnrrn. 459 ff.). An der generellen technischen Verwendungseignung des Baugrundes bestehen aufgrund der Historie keine Zweifel. Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktionen infolge vorhabenbedingter Einwirkung werden bei ordnungsgemäßer Durchführung vorgesehener Schutzvorkehrungen soweit wie möglich vermieden, gemindert oder ausgeglichen und können somit zugelassen werden (§§ 1 BBodSchG, 15 Abs. 5, 17 Abs. 1 BNatSchG).

B.3.10 Gebietsschutz LSG Hoher Fläming Belziger Landschaftswiesen

Das Vorhaben liegt im 1997 festgesetzten LSG Hoher Fläming Belziger Landschaftswiesen. Im LSG steht seitdem die wesentliche Änderung baulicher Anlagen unter Verbot mit Genehmigungsvorbehalt und bleibt die ordnungsgemäße Unterhaltung rechtmäßig bestehender Anlagen einschließlich dem öffentlichen Verkehr gewidmeter Wege im Benehmen mit der UNB zulässig (§§ 4 Abs. 2 S. 2 Nr. 1; 5 Nr. 6 Schutzgebietsverordnung). Es kann offenbleiben, ob es sich vorliegend um zulässige Unterhaltung von Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Schutzgebietsverordnung handelt oder um deren gebietsschutzrechtlich wesentliche Änderung. In ersterem Fall unterfällt das Vorhaben schon nach dem Willen des Verordnungsgebers nicht dem Bauverbot der Schutzgebietsverordnung. In letzterem Fall handelte es sich um einen eisenbahnbautechnischen wie eisenbahnbaurechtlichen Regelfall (vgl. §§ 2

Abs. 7 b, d oder e; 18 Abs. 1 AEG), somit keinen atypischen Sonderfall, so dass eine Befreiung nach §§ 67 BNatSchG und 7 der Schutzgebietsverordnung weder erforderlich noch statthaft wäre (vgl. Frenz/Müggenborg/Lau 4. Aufl. 2009 Rn. 4 zu § 67 BNatSchG; BVerwG IV C 69/70 Urt. v. 14.07.1972). Jedenfalls ist die gebietsschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu bejahen. Wenn schon die seinerzeitige Einbeziehung der plangegebenen Bahnstrecken als raum- und bodenbeanspruchender Verkehrsweginfrastruktur in das Schutzgebiet dessen Charakter und Schutzzweck nicht zuwiderlief, kann auch deren Umrüstung als eisenbahnbautechnischer wie eisenbahnbaurechtlicher Regelfall dem Schutzzweck des Gebiets nicht oder nur unerheblich zuwiderlaufen. Nichts anderes kann für die in dem Zusammenhang baubedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gelten. Mit den hierzu festgesetzten Nebenbestimmungen wird die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes gewährleistet. Seitens des LfU insbesondere zu LSW angemeldete Bedenken (Stellgn. LfU Natur 26.01.2024 S. 3 u. 4) hat die Vorhabenträgerin durch Planänderung ausgeräumt. Die UNB beim Ldkrs. Potsdam-Mittelmark hatte keine Einwände oder Hinweise (Stellgn. Ldkrs. 18.01.2024 S. 9).

B.3.11 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben hat die Änderung zweier historischer, seit den 1870er und 1920er Jahren plangegebener Schienenwege zum Gegenstand. § 4 S. 1 Nr. 3 BNatSchG in der seit 2009 geltenden Fassung nimmt wie schon die Vorgängerbestimmungen 1935, 1976 öffentliche Schienenwege nicht vom Naturschutz aus, sondern stellt zugunsten der im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden Flächennutzung deren Funktionssicherung klar. Dem öffentlichen Bahnverkehrszweck im Wortsinne tatsächlicher Verwendung zu „dienen“ bestimmte Bahnanlagenflächen (BVerwG 11 A 4/00 Urt. v. 22.11.2000 juris Rn. 39) genießen in der naturschutzrechtlichen Abwägung das Privileg, dass auf ihnen die Bahnnutzung nicht bloß zu berücksichtigen, sondern selbst um den Preis vorhabenbedingt unvermeidbarer Einbuße an Natur und Landschaft zu gewährleisten ist (§ 4 S. 1 Nr. 3 BNatSchG, BVerwG 11 A 4/00 Urt. v. 22.11.2000). Indem der Bundesnaturschutzgesetzgeber 2009 ausweislich seiner Gesetzesbegründung unter Verzicht auf die frühere Stichtagsregelung (jeweils Inkrafttreten des BNatSchG in den alten Ländern zum 24.12.1976, in den neuen zum 01.07.1990) ausdrücklich klargestellt hat, dass alten wie neu zugelassenen Bahnvorhaben gleichermaßen „Bestandsschutz“ zukommt, hat er die vormalige Übergangsvorschrift zu einer gewissermaßen „zeitlosen“ Kollisionsregel fortentwickelt. Die Privilegierung ist nicht darauf angelegt, einen naturschutzfreien Raum auf Bahnflächen zu schaffen. Nur die dortige Bahnnutzung als sol-

che sei garantiert. Ihre konkrete Ausgestaltung könne durchaus naturschutzrechtlichen Anforderungen unterliegen (so BT-Drucks. 14/378 S. 63). Dies vorausgeschickt ist festzustellen, dass sich der verfolgte Vorhabenzweck nicht ohne oder geringere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft am gleichen Ort erreichen, damit einhergehender Naturverbrauch nicht völlig vermeiden lässt (§ 15 Abs. 1 S. 1 u. 2 BNatSchG). Vorhabenbedingte Eingriffe werden allerdings bei rechtzeitiger und fachgerechter Umsetzung der LBP-Maßnahmen vor Ort oder in naturräumlicher Nähe kompensiert und können daher nach Überzeugung des EBA zugelassen werden (§§ 15 Abs. 5, 17 Abs. 1 BNatSchG). Die Maßnahmen finden sich zusammenfassend Erläuterungsbericht S. 118 ff. nochmals beschrieben. Seitens des LfU wegen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch LSW in Wiesenburg (Mark) angemeldete Bedenken (Stellgn. LfU Natur 26.01.2024 S. 3 u. 4) hat die Vorhabenträgerin mit Planänderung ausgeräumt. Die UNB beim Ldkrs. Potsdam-Mittelmark hatte keine Einwände oder Hinweise (Stellgn. Ldkrs. 18.01.2024 S. 9).

B.3.12 Artenschutz

Das LfU weist darauf hin, dass der von beiden Strecken durchquerte Naturraum geeignetes Wildkatzenhabitat ist. Dies sei genetisch nachgewiesen worden. Eine zusätzliche Beeinträchtigung der Wildkatzen durch erhöhte Geschwindigkeit und damit verbundenen höheren Lärm der Züge könne nicht ausgeschlossen werden und sei wahrscheinlich, weshalb etwa die gutachterlich empfohlene Aufwertung zweier „Durchlässe“ durch bauliche wie biologische Leitsysteme (überwindungssichere Zäune sowie gezielt angepflanzte Vegetationselemente) geplant und festgesetzt werden solle. Trassennahe Nisthilfen für Brutvögel und Fledermäuse seien hingegen fachlich nicht zu befürworten, da die Schlag- und Soggefahr für beide Artengruppen dort sehr hoch sei. Zudem sei dauerhafte Eignung von Ersatzhabitaten für Reptilien zu bezweifeln (Stellgn. LfU Natur 26.01.2024 S. 5). Die Vorhabenträgerin hat hierauf ihre landschaftspflegerische Begleitplanung um die artenschutzfachliche Maßn. 015_CEF Ersatzquartiere Fledermäuse (Herrichtung dreier Ersatzquartiere in Höhe EÜ Börne km 72,96 Strecke 6118), sowie Maßn. 005_VA Leitpflanzung in Höhe EÜ km 2,688 Strecke 6414 um einen wildkatzensicheren Leitzaun zwischen Heckenpflanzung und Bahndamm ergänzt (bei der zweiten vom LfU erwähnten Unterführung handelt es sich um die EÜ Kaiserweg km 7,924 Strecke 6414 im hier nicht antragsgegenständlichen sachsen-anhaltinischen Abschnitt PFA 2). Das LfU wurde vom 24.06. bis 10.07.2026 mit Eingangsbestätigung vom 01.07.2026 nachbeteiligt und hatte Gelegenheit zu abschließender Stellungnahme. Eine Verletzung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist bei recht-

zeitiger und fachgerechter Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen Stand Planänderung 08.05.2026 nach Einschätzung des EBA nicht zu besorgen. Arbeiten während der Dämmerung und Nachtzeit sind im Interesse des Artenschutzes soweit möglich auszuschließen. Aufgefundene Reptilien sind in geeignetes Habitat (017_CEF, 018_A-CEF) im Umfeld der Baumaßnahme umzusetzen (vgl. 008_VA). Herstellung und Entwicklung der Ersatzquartiere mit Ausbildung einer ausreichenden Flora (Deckung) und Fauna (Nahrungsgrundlage) als Lebensgrundlage von Zauneidechsen benötigen in der Tat zeitlichen Vorlauf (mindestens eine Vegetationsperiode). Mit Herstellung und Entwicklung der Ersatzquartiere wurde zwischenzeitlich bereits begonnen (siehe Vorläufige Anordnung EBA 511ppa/067-2300#002 vom 22.02.2024 mit Prognose Funktionstüchtigkeit der Quartiere Ende 2024, Stellen der Zäune und Umsetzen der Reptilien in 2025 bei vorgesehenem Baustart 2026). Anfängliche wie dauerhafte Eignung der Quartiere wiederum werden durch die mit Vorläufiger Anordnung und so auch hier vorliegend beauftragte UBÜ sichergestellt. Deren Bestätigung der Funktionstüchtigkeit eines Ersatzquartiers wurde und wird zur Voraussetzung für das Umsetzen der Tiere dorthin gemacht.

B.3.13 Bodendenkmalschutz

Die UDB beim Ldkrs. Potsdam-Mittelmark weist auf in Bearbeitung befindliche Bodendenkmale BD iB 3141 Siedlung Ur- und Frühgeschichte sowie BD iB 31442 Kohlenmeile deutsches Mittelalter/Neuzeit hin, welche vom Vorhaben berührt werden (Stellgn. Ldkrs. 18.01.2024 S. 15). Zu gesetzlichen Anzeige- und Abstimmungs-, Belehrungs- und Dokumentationspflichten in dem Zusammenhang siehe dazu gegebene Nebenbestimmungen.

B.3.14 Ortsbild- und Baudenkmalschutz

Hinsichtlich der Änderung von Bf und Vst Wiesenburg (Mark) wird auf die entsprechenden Ausführungen zu Eisenbahnverkehrsbelangen vorstehend verwiesen. Spätestens in Gestalt der im Verfahren von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Planänderung trägt das Vorhaben sich nach Überzeugung des EBA mit dem Baudenkmalschutz des Emblems ID 09190526 Bahnhof, bestehend aus Hauptgebäude, Güterschuppen mit Verladerampe und Draisinengleis, Bahnsteigüberdachung, Toilettenhaus, Waagehäuschen und Bahnbediensteten-Wohnhaus mit Hofgebäude, zwei Stellwerken sowie dessen näherer, parkähnlicher Umgebung (hierzu Stellgn. BLDAM Bau 17.01.2024). Hinsichtlich des Stw Medewitz B 2 weist BLDAM Bau darauf hin, dass dessen Eintragung in die Denkmalliste des Landes Brandenburg vorgesehen sei. Es verfüge als eines der letzten elektromechanischen Stellwerke des

Typs Einheit Mw noch über eine Hebelbank mit Blockwerk. Zudem seien Außenrum schienenbegleitend noch die Drahtzüge vorhanden, die parallel zu den Gleisen auf der östlichen Seite verlaufen. Diese dürften nicht rückgebaut oder verändert werden. Die im Gleis befindlichen Drahtzüge seien entsprechend der Auflagen des BLDAM vor Veränderung und Rückbau zu dokumentieren und in Teilen ggf. einzulagern. Die historischen Signalanlagen im Schrankenbereich seien zu erhalten (Stellgn. BLDAM Bau 17.01.2024). Die Vorhabenträgerin erklärt, den Forderungen nicht nachkommen zu wollen. Es handele sich um ein mechanisches Hebelwerk der Bauform Einheit Baujahr ca. 1940. Diese Bauform sei bei mechanischen Signalanlagen die häufigste Bauart. In allen Eisenbahnmuseen sei sie vorhanden. In Hochschulen werde sie gezeigt bzw. zu Schulungszwecken verwendet. Sie stelle keine Besonderheit dar (wie etwa die Bauformen Jüdel, Bruchsal, Stahmer). Auch sei das Hebelwerk bereits mehrfach umgebaut und ergänzt worden (PZB, Lichtsignale). Es sei kein klassisches mechanisches Stellwerk mehr in seiner ursprünglichen Form. Bei der DB AG bestehe zudem die Verpflichtung, alle zurückzubauenden Signalteile dem Signalwerk (SW) Wuppertal zur Begutachtung vorzustellen. Das SW Wuppertal lege fest, wie weiter verfahren wird. Meist würden die Teile dem SW übergeben und dort als Ersatzteile für noch bestehende Stellwerke wieder aufgearbeitet. Die Drahtzüge müssten aus Sicherheitsgründen entfernt werden und könnten nicht erhalten werden. Sie stellten ein erhebliches Unfallrisiko für Mensch und Tier dar. Das in Rede stehende Stw Medewitz B 2 werde Bestandteil der von der Vorhabenträgerin angebotenen Fotodokumentation (Erwiderg. 21.03.2024). Das EBA schließt sich insoweit denkmalfachlicher Einschätzung sowie Zusagen der Vorhabenträgerin an. Dies auch in Anbetracht von ihr, der Vorhabenträgerin, für Wiesenburg gemachter Zugeständnisse. Die Planung sieht Sicherung der Stw-Gebäude Wiesenburg W 1 und B 2 und Medewitz B 2 sowie Rückbau des Stw-Gebäudes Medewitz W 1 vor. Das Stw-Gebäude Medewitz B 2 bleibt mithin bestehen. Hinsichtlich der Stw-Technik dürfte das geltend gemachte Wiederverwendungs- und Ersatzteilbeschaffungsinteresse der Vorhabenträgerin anzuerkennen sein.

B.3.15 Wald und Forstwirtschaft

Vorhabenbedingt werden 0,6 ha Waldflächen im Rechtssinne dauerhaft sowie 0,4 ha vorübergehend bauzeitlich für andere als Waldnutzung in Anspruch genommen (LBP EB S. 130). Hinsichtlich temporärer Inanspruchnahme sei nach Abschluss der Baumaßnahme am selben Ort wieder aufzuforsten. Für den vorübergehenden Waldfunktionsverlust sei eine Walderhaltungsabgabe in Abhängigkeit von Dauer und kartierter Waldfunktionen zu zahlen.

Hinsichtlich dauerhafter Inanspruchnahme ergäbe sich Kompensationsbedarf in Form einer Erstaufforstung (erste Stellgn. LFB FoA Potsdam-Mittelmark 21.08.2024 S. 2). Zur näheren Begründung wird auf die abschließende Stellungnahme LFB FoA Potsdam-Mittelmark 080-3-FoA-13-7002/202+9 vom 09.07.2026 S. 6 ff verwiesen, welche das EBA sich zu eigen macht. Die Planänderung sieht für den dauerhaften Waldverlust Kompensation durch Erstaufforstung Eichenmischwald auf einer Sand-Ackerfläche der BIMA östlich von Treuenbrietzen vor (LBP-Maßn. 038_E). Die Umwandlungsflächen wie aus der Zusammenschau der Lagepläne Unterlagen 03 07 (BW'e) und 06 (GE), dort rot gefüllt dauerhaft und rot punktiert vorübergehend jeweils zu lfd. Nrn. 18, 108, 209, 253, 254, 255, 256, 257 BWVz ersichtlich sind LBP EB Seite 131 f. sowie abschließende Stellungnahme LFB FoA Potsdam-Mittelmark 09.07.2026 S. 1 f. nach Gemarkung, Flur, Flurstücksnummern, Gesamt- und davon jeweils Umwandlungsfläche tabellarisch aufgeführt. Hierauf wird verwiesen. Der LFB FoA Potsdam-Mittelmark wurde zur Planänderung nachbeteiligt. Es besteht Einvernehmen darüber, dass die Waldumwandlung unter Abwägung mit öffentlichem Verkehrsbedürfnis der Bahn unter den erteilten Auflagen und Nebenbestimmungen forstrechtlich unbedenklich zugelassen werden kann. Für durch vorgesehene Aufforstungsmaßnahmen nicht vollständig ausgleichbare nachteilige Wirkungen der Umwandlung ist ein finanzieller Ausgleich durch Zahlung einer Walderhaltungsabgabe zu leisten (§ 8 Abs. 3 S. 1, Abs. 1 S. 1 WaldG Bbg). Eine Gebühr nach GebOLandw Bbg kann im Rahmen der vorliegenden Entscheidung allerdings nicht weiterbelastet werden, da eine gebührenrechtliche Leistungsbeziehung vorliegend allein zwischen der Vorhabenträgerin und dem EBA, nicht jedoch zwischen der Vorhabenträgerin und dem LFB Bbg, und auch nicht zwischen EBA und LFB Bbg besteht. Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange gegenüber einer zuständigen Planfeststellungsbehörde (oder sonstigen zur Entscheidung berufenen kommunalen oder Landesplanungsträgern) sind generell nicht gebührenpflichtig (siehe für den insoweit vergleichbaren Fall der TöB-Beteiligung im Rahmen gemeindlicher Bauleitplanung nach BauGB TöB-RdErl des MIL Bbg 5.4 Keine Gebührenerhebung für Abgabe einer Stellungnahme). Die Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange erfolgt in amtlicher Obliegenheit als Leistung im Dienste des jeweiligen Gemeinwohlbelangs, nicht im Rahmen einer Leistungs-Gegenleistungs-Beziehung (vgl. VG Koblenz 4 K 522/09 Urt. V. 10.08.2009 bereits Amtshandlung mit Außenwirkung verneinend).

B.3.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen

Unterirdische Bestände an Kabeln und Leitungen wurden in Lageplänen dokumentiert. Schutzvorkehrungen zur Vermeidung einer Beeinträchtigung öffentlicher Ver- und Entsorgungsanlagen finden sich vorsorglich als Nebenbestimmungen festgelegt.

B.3.17 Straßen, Wege, Zufahrten

Mit entsprechender Nebenbestimmung wird sichergestellt, dass etwaige straßenverkehrsrechtlich erforderlich werdende Anordnungen eingeholt werden.

B.3.18 Kampfmittel

Eine flächendeckende Untersuchung des Plangebiets auf Kampfmittel liegt bislang nicht vor. Insoweit bewendet es bei den hierzu erteilten Hinweisen.

B.4 Private Belange

B.4.1 Grunderwerb

Eigt. lfd. Nrn. 31 32 40 41 90 91 92 93 GEVz meldete zu dem auf seinem Grund und Boden vorgesehenen Rettungsweg mit Wende- und Ausweichmöglichkeiten lfd. Nrn. 206 209 215 BWVz fachliche Bedenken und Veränderungsvorschläge an. Der Ausbau solle nach Standardbauweise für ländlichen Wegebau DWA-A 904 erfolgen und dort vorgeschriebene Wegeprofile, Lichtraumprofile und Wasserführungen aufweisen, wodurch fortlaufende Unterhaltung nach Förderrichtlinien des Landes Brandenburg möglich werde. Einer bindemittelfreien Bauweise werde ausdrücklich zugestimmt. Die Dimensionierung mit Traglast von 44 t sowie Achslasten von 11,5 t solle Mitbenutzung für Holzabfuhr und Waldbrandbekämpfung ermöglichen (10.01.2024). Die Vorhabenträgerin sagt dies zu (Erwiderg. 21.03.2024). Hinsichtlich vorgesehener dinglicher Sicherung erwartet der Eigt. den Abschluss eines Gestattungsvertrages, der Regelungen zur finanziellen Beteiligung an Wegepflege und Unterhaltung, Entschädigung für Verringerung des Verkehrswertes sowie Verkehrssicherungspflicht enthalte (10.01.2024). Die Vorhabenträgerin sagt auch dies zu (Erwiderg. 21.03.2024). Ihre Zusagen sind hiermit verbindlich.

B.4.2 Als Jedermannsbelange von Privat geltend gemachte Belange

Gegen das Vorhaben in seiner ursprünglichen Form gerichtet gingen wie bereits erwähnt 1.190 Einwendungen Privater ein. Davon jeweils mit Schnittmengen 778 gleichförmige. Davon wiederum 746 gleichförmige vier Punkte umfassende sowie 32 gleichförmige sechs Punkte umfassende Einwendungen. Des Weiteren 35 individuelle oder individuell ergänzte sowie 377 Einwendungen ohne Adressangabe, teilweise ohne Namensangabe. Bei den so geltend gemachten Belangen handelte es sich zum ganz überwiegenden Teil um keine privaten, sondern Jedermannsbelange, also letztlich Belange der Allgemeinheit und deren berechnete Erwartungen an ein attraktives und akzeptables Schienenverkehrsangebot der Vorhabenträgerin. So erkennt die Rechtsordnung etwa dem privaten Grundbesitz gegenüber ästhetischen Beeinträchtigungen durch Ausbau einer Bahnstrecke keinen Schutz zu (BVerwG 11 A 30/97 Urt. v. 08.07.1998 Ls. 3). Der Ortsbildschutz ist wenn, dann als öffentlicher, gemeindlicher Belang geltend zu machen (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB). Wenn eine Gemeinde im Rahmen ihrer örtlichen „Verkehrspolitik“ eine Beeinträchtigung des Ortsbildes durch die überörtliche Fachplanung in Kauf nimmt, weil aus ihrer Sicht anderen öffentlichen Belangen größeres Gewicht zukommt, eröffnet der Rechtsweg Privaten keine Möglichkeit zur Überprüfung dieser Entscheidung (BVerwG 11 A 30/97 Urt. v. 08.07.1998 juris Rn. 28). Die Gem. Wiesenburg nimmt jedoch eine Beeinträchtigung ihres Ortsbildes erklärtermaßen nicht in Kauf. Auf die Ausführungen eingangs zu Eisenbahnverkehrsbelangen in Zusammenhang mit der Umgestaltung der Vst Wiesenburg (Mark) wird verwiesen.

B.5 Gesamtabwägung

Im Gesamtergebnis der hier getroffenen Abwägung ist ein überwiegendes öffentliches Eisenbahnverkehrsinteresse am antragsgegenständlichen Vorhaben zu bejahen. Die Ermöglichung einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 100 auf künftig 160 km/h und damit Reduzierung der Fahrtzeiten im SPNV zwischen Bad Belzig (Fläming) und Dessau (Anhalt) von derzeit 40 auf künftig 28 Minuten bei Anpassung der LST an den aktuellen Stand der Technik erhöht die Gesamtleistungsfähigkeit der Strecke(n) und ist zur Gewährleistung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene vernünftiger Weise geboten. Die außer den Eisenbahnverkehrsbelangen nach Lage der Dinge vom Vorhaben berührten übrigen öffentlichen und privaten Belange wurden wie vorstehend dargelegt ermittelt und in die Abwägung eingestellt und gegeneinander und untereinander abgewogen. Unter Berücksichtigung aller in Rede stehenden abwägungserheblichen Belange verwirklicht und schont das Vorhaben nach Überzeugung des EBA all jene Belange soweit der Vorhabenträgerin ihrer

privatwirtschaftlichen Aufgabenstellung nach möglich. Administrative Überlegungen, unter Beibehaltung dafür nützlicher Bahnhofsinfrastruktur in Wiesenburg die Bundeswehr (wieder) zu befähigen, militärische Verbände ohne Umweg über Roßlau auf kürzest möglicher Strecke über die Elbe bei Barby ostwärts zu verlegen, gibt es „derzeit“ keine. Anlagenbedingte Auswirkungen des Vorhabens sind angesichts der ihre Umgebung seit über 100 bzw. 150 Jahren maßgeblich vorprägenden beiden Verkehrswege wenig gravierend. Belange des Gebiets-, Landschafts-, Ortsbild-, Natur- und Artenschutzes, der Forstwirtschaft sowie des Denkmalschutzes werden nach entsprechender Planänderung vom Vorhaben gewahrt. Grunderwerb bleibt auf das unerlässliche Maß beschränkt.

B.6 Ausführungsplanung, Abstimmungs- und Anzeigepflichten

Mit Auflagen unter A.3.20 werden Planfeststellung und Ausführungsplanung miteinander verklammert. Die planfestgestellte Bahnbetriebsanlage hat spätestens zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme sämtlichen Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an Bau und Betrieb zu genügen (§ 4 Abs. 1, Abs. 3 S. 2 AEG). Es entspricht ständiger Praxis des EBA, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. In diesem Fall reicht es aus, wenn sichergestellt ist, dass die entsprechenden technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, beachtet werden (vgl. BVerwG 11 A 5/96 Urt. v. 05.03.1997 juris Rn. 22; 9 A 39/07 Urt. v. 18.03.2009 juris Rn. 97). Ob die spätere Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin tatsächlich den Anforderungen dieser technischen Regelwerke genügt, braucht nicht im Planfeststellungsverfahren geprüft und entschieden zu werden (vgl. EBA PF-RL 2025 S. 44). Zu diesem Zweck genügt es vielmehr, ihr aufzugeben, die Ausführungsunterlagen für solche Teile des Vorhabens, die nicht zu den Bahnbetriebsanlagen gehören, mit den dafür fachlich zuständigen Behörden abzustimmen; dies gilt auch für die Ausführungsunterlagen zu Begleitmaßnahmen (EBA PF-RL 2025 S. 78). Planfeststellung und Ausführungsplanung bilden eine sachliche Einheit, die keine Widersprüche untereinander aufweisen dürfen. Die Ausführungsplanung darf keine neuen oder stärkeren Betroffenheiten für Dritte bewirken. Soweit sich neue oder stärkere Betroffenheiten ergeben sollten, über die im Planfeststellungsbeschluss noch nicht entschieden wurde, ist eine Planänderung bzw. -ergänzung erforderlich (EBA PF-RL 2025 S. 78). Soweit die Vorhabenträgerin hinsichtlich der Ausführung von Bau- und Begleitmaßnahmen in den festgesetzten Planunterlagen oder im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat, insbesondere planerische Abstimmung ihrer Bau- und Begleitmaßnahmen zugesagt hat, sind diese

Zusagen insoweit Gegenstand dieser Planfeststellung, als sie ihren Niederschlag in festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder hier in der Zulassungsentscheidung festgehalten sind. Durch Aufnahme der Zusagen in die festgestellten Planunterlagen oder diese Zulassungsentscheidung nehmen diese an den Rechtswirkungen dieser Planfeststellung teil.

B.7 Bekanntgabe, Zustellungen, Benachrichtigungen

Der Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabenträgerin sowie dem Anschließer TABEG und dem Eigentümer lfd. Nrn. 31 32 40 41 90 91 92 93 GEVz zugestellt (§ 74 Abs. 4 S. 1 VwVfG). Beteiligte Behörden und Stellen erhalten ihn im Wege einer Benachrichtigung per E-Mail. Abweichend kann die Zustellung dadurch erfolgen, dass die Entscheidung mit Rechtsbehelfsbelehrung und festgestelltem Plan für zwei Wochen auf der Internetseite des EBA veröffentlicht wird (§ 18 b Abs. 3 S. 1 AEG). Maßgeblich bleibt die zeitlich frühere Zustellung.

B.8 Sofortige Vollziehung

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

B.9 Gebühren und Auslagen

Die Kostenentscheidung beruht auf besonderem Gebührenrecht für Amtshandlungen des EBA (§ 1 Nr. 1 EBABGebV, BGebG).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Hardenbergstr. 31, 10623 Berlin, erhoben werden. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
511ppa/067-2300#001
SAP EVH 3485176**

Berlin den 16.07.2026

Im Auftrag

(Dienstsiegel)

(Jur. Referent)

Berlin den 16.07.2026

Ausgefertigt

(Dienstsiegel)

(Regierungssekretär)