

# Planfeststellungsbeschluss

## Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen

**Ihr/-e Ansprechpartner/-in**  
Bernd-Michael Tischer

**Durchwahl**  
Telefon +49 341 977-320140  
Telefax +49 341 977-1199

bernd-michael.tischer@  
lds.sachsen.de\*

**Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
32-0522/306/17

**Leipzig,**  
11. April 2025

**MACH**   
**WAS**   
**WICHTIGES**  
Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

**Postanschrift:**  
Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

**Besucheranschrift:**  
Landesdirektion Sachsen  
Braustraße 2  
04107 Leipzig

[www.lds.sachsen.de](http://www.lds.sachsen.de)

**Bankverbindung:**  
Empfänger  
Hauptkasse des Freistaates Sach-  
sen

**IBAN**  
DE22 8600 0000 0086 0015 22  
**BIC MARK DEF1 8600**  
Deutsche Bundesbank

**Verkehrsverbindung:**  
Zu erreichen mit der  
Buslinie 89

Für Besucher mit Behinderungen  
befindet sich ein gekennzeichnete  
Parkplatz in der Braustraße.

\*Informationen zum Zugang für ver-  
schlüsselte / signierte E-Mails / elektro-  
nische Dokumente sowie elektronische  
Zugangswege finden Sie unter  
[www.lds.sachsen.de/kontakt](http://www.lds.sachsen.de/kontakt).

Informationen zum Datenschutz finden Sie  
unter [www.lds.sachsen.de/datenschutz](http://www.lds.sachsen.de/datenschutz).



## Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>5</b>
<b>A TENOR .....</b>	<b>8</b>
<b>I Feststellung des Plans .....</b>	<b>8</b>
<b>II Festgestellte Planunterlagen .....</b>	<b>8</b>
<b>III Nebenbestimmungen.....</b>	<b>14</b>
1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	14
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	14
3 Archäologie und Denkmalschutz.....	15
4 Immissionsschutz.....	16
5 Kampfmittelbeseitigung .....	16
6 Naturschutz und Landschaftspflege .....	17
7 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen .....	17
8 Rettungswesen .....	17
9 Vermessungswesen .....	17
10 Wasserwirtschaft.....	18
11 Gewässerbenutzungen.....	18
12 Eisenbahnverkehr.....	19
13 Nebenbestimmungen im privaten Interesse .....	20
<b>IV Wasserrechtliche Entscheidungen.....</b>	<b>20</b>
<b>IV Zusagen .....</b>	<b>22</b>
<b>V Einwendungen .....</b>	<b>22</b>
<b>VI Sofortvollzug .....</b>	<b>22</b>
<b>VII Kosten.....</b>	<b>22</b>
<b>B SACHVERHALT .....</b>	<b>22</b>
<b>I Beschreibung des Vorhabens.....</b>	<b>22</b>
<b>II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....</b>	<b>23</b>
1 Antrag auf Planfeststellung .....	23
2 Auslegung der Planunterlagen .....	23
3 Tektur .....	24
4 Erörterungstermin .....	25
5 Korrektur der Unterlagen zur Tektur .....	25
6 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	26
<b>C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE .....</b>	<b>27</b>
<b>I Verfahren .....</b>	<b>27</b>
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit.....	27
2 Umfang der Planfeststellung .....	32
3 Verfahrensvorschriften .....	32

<b>II</b>	<b>Erforderlichkeit der Planung .....</b>	<b>32</b>
<b>III</b>	<b>Variantenwahl.....</b>	<b>36</b>
<b>IV</b>	<b>Umweltverträglichkeitsprüfung.....</b>	<b>39</b>
<b>V</b>	<b>Öffentliche Belange .....</b>	<b>44</b>
1	Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	44
2	Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie .....	48
3	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege .....	53
4	Immissionsschutzrechtliche Belange .....	76
5	Belange der öffentliche Ver- und Entsorgung sowie der Telekommuni- kation.....	86
6	Vermessungswesen .....	89
7	Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs.....	89
8	Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs.....	99
9	Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Radverkehrs .....	101
10	Kampfmittelbeseitigung .....	103
11	Wasserwirtschaftliche Belange .....	103
<b>VI</b>	<b>Private Belange .....</b>	<b>117</b>
1	Eigentum .....	117
2	Einwendungen .....	119
<b>VII</b>	<b>Gesamtabwägung .....</b>	<b>139</b>
<b>VIII</b>	<b>Sofortvollzug .....</b>	<b>139</b>
<b>IX</b>	<b>Kostenentscheidung.....</b>	<b>139</b>
<b>D</b>	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>140</b>

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
BA	Bauabschnitt
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
CEF	continuous ecological functionality – „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIBt	Deutsches Institut für Bautechnik
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V. , Berlin
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ErlFreiVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Erlaubnisfreiheit von bestimmten Benutzungen des Grundwassers – Erlaubnisfreiheits-Verordnung)
ErsatzbaustoffV	Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke
EuGH	Europäischer Gerichtshof

FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGU	Fahrgastunterstand
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GrwV	Grundwasserverordnung
K	Kreisstraße
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km	Kilometer
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
LAGA	Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
l/s	Liter pro Sekunde
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
µg/m <sup>3</sup>	Mikrogramm pro Kubikmeter
NatSchAVO	Naturschutz-Ausgleichsverordnung
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
OGewV	Oberflächengewässerverordnung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P&R	Park und Ride
RAPIS	Raumplanungsinformationssystem
RASt	Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraßen
RLBP	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RNr.	Randnummer
RQ	Regelquerschnitt
S	Staatsstraße

SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsPBefZuVO	Sächsische Personenbeförderungszuständigkeitsverordnung
SächsSFG	Sächsisches Sonn- und Feiertagsgesetz
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen- Sächsisches Straßengesetz
SächsUVPG	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
SALKA	Sächsisches Altlastenkataster
SPA	Special Protection Area (Europäisches Vogelschutzgebiet)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VLärmSchR	Richtlinien über den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VRL	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A Tenor

#### I Feststellung des Plans

Der Plan zu dem Vorhaben „Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen“ wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VII festgestellt.

#### II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
5	<u>Lagepläne</u>		
Blatt 1A <sub>K</sub>	Lageplan 1 Georg-Schwarz-Straße	1:500	13.01.2025
Blatt 2A <sub>K</sub>	Lageplan 2 Am Ritterschlößchen von Bau-km 0+380 bis Bau-km 0+895	1:500	13.01.2025
Blatt 3A	Lageplan 3 Am Ritterschlößchen von Bau-km 0+895 bis Bau-km 1+313,279	1:500	29.08.2024
Blatt 4A <sub>K</sub>	Lageplan 4 Geh- und Radweg	1:500	13.01.2025
Blatt 5	Lageplan P+R	1:250	28.06.2023
Blatt 6.1a	Lageplan 1 Gleisanlagen LVB Georg-Schwarz-Str./Leipziger Straße	1:250	29.08.2024
Blatt 6.2a	Lageplan 2 Gleisanlagen LVB Georg-Schwarz-Str./Leipziger Str.	1:250	29.08.2024
Blatt 7a	Lageplan Gleisschleife Philipp-Reis-Straße	1:250	29.08.2024
6	<u>Höhenpläne</u>		
Blatt 1	Höhenplan 1 Georg-Schwarz-Straße/Leipziger Straße	1:500/50	28.06.2023
Blatt 2A	Höhenplan 2 Ludwig-Hupfeld-Straße/ Am Ritterschlößchen von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+380	1:500/50	29.08.2024
Blatt 3A	Höhenplan 3 Ludwig-Hupfeld-Straße/ Am Ritterschlößchen von Bau-km 0+380 bis Bau-km 0+895	1:500/50	29.08.2024

Blatt 4	Höhenplan 4 Ludwig-Hupfeld-Straße/Am Ritterschloßchen von Bau-km 0+895 bis Bau-km 1+313,279	1:500/50	28.06.2023
Blatt 5	Höhenplan 5 Heinrich-Heine-Straße	1:500/50	28.06.2023
Blatt 6	Höhenplan 6 Park & Ride-Platz 1. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 7	Höhenplan 7 Park & Ride-Platz 2. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 8	Höhenplan 8 Park & Ride-Platz 3. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 9	Höhenplan 9 Park & Ride-Platz 4. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 10	Höhenplan 10 Park & Ride-Platz 5. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 11	Höhenplan 11 Park & Ride-Platz 6. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 12	Höhenplan 12 Park & Ride-Platz 7. Fahrgasse	1:250/25	28.06.2023
Blatt 13	Höhenplan 13 Geh-/Radweg	1:500/50	28.06.2023
Blatt 14	Höhenplan 14 stadtauswärtiges Gleis Georg-Schwarz-Straße/Leipziger Straße	1:500/50	28.06.2023
Blatt 15	Höhenplan 15 stadteinwärtiges Gleis Georg-Schwarz-Straße/Leipziger Straße	1:500/50	28.06.2023
Blatt 16	Höhenplan 16 a_201 Philipp-Reis-Schleife	1:500/50	28.06.2023
Blatt 17	Höhenplan 17 a_202 Philipp-Reis-Straße	1:500/50	28.06.2023
8	<u>Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen</u>		
8.1a	Lageplan Entwässerung		
Blatt 1a	Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
Blatt 2a <sub>KK</sub>	Am Ritterschloßchen	1:500	05.03.2025
Blatt 3a <sub>KK</sub>	Am Ritterschloßchen/Gustav-Esche- Straße	1:500	05.03.2025

8.2a	Lageplan Einzugsgebiete		
Blatt 1a	Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
Blatt 2a	Am Ritterschlößchen	1:500	29.08.2024
Blatt 3a	Am Ritterschlößchen/Gustav-Esche-Straße	1:500	29.08.2024
8.3a <sub>KK</sub> Blatt 1	Detail Dükerbauwerk Am Ritterschlößchen	1:50	05.03.2025
8.4a <sub>KK</sub> Blatt 1	Längsschnitt Entwässerung Am Ritterschlößchen	1:1000/100	05.03.2025
8.5a <sub>KK</sub> Blatt 1	Detail Einleitstelle Bauerngraben	1:20	05.03.2025
8.6a <sub>KK</sub> Blatt 1	Detail Düker 02	1:20	05.03.2025
9.2	<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen</u>		
Blatt 1a <sub>K</sub>	Maßnahmen	1:1.000	13.01.2025
Blatt 2a <sub>K</sub>	Maßnahmen	1:1.000	13.01.2025
Blatt 3a <sub>K</sub>	Maßnahmen	1:1.000	13.01.2025
Blatt 4a <sub>K</sub>	Externe Maßnahme (Ökokontomaßnahme 1Eöko)	1:1.000	13.01.2025
Blatt 5a	Externe Maßnahme (Ökokontomaßnahme 2Eöko)	ohne	29.08.2024
10	<u>Grunderwerb</u>		
	Grunderwerbspläne		
Blatt 1a	Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
Blatt 2a	Am Ritterschlößchen von Bau-km 0+380 bis Bau-km 0+895	1:500	29.08.2024
Blatt 3a	Am Ritterschlößchen Gustav-Esche-Straße von Bau-km 0+895 bis Bau-km 1+313,279	1:500	29.08.2024
10.2a	Grunderwerbsverzeichnis		29.07.2024
Seiten 1 bis 14			
11a <sub>K</sub>	<u>Regelungsverzeichnis</u>		
Seiten 1 bis 157			13.01.2025
14	<u>Querschnitte</u>		
Blatt 1	Straßenquerschnitt 1 Georg-Schwarz-Straße nördlich Philipp-Reis-Straße	1:50	28.06.2023



Blatt 2	Straßenquerschnitt 2 Georg-Schwarz-Straße Bereich Haltestelle	1:50	28.06.2023
Blatt 3	Straßenquerschnitt 3 Leipziger Straße nördlich Heinrich-Heine-Straße	1:50	28.06.2023
Blatt 4	Straßenquerschnitt 4 Leipziger Straße Bau-km 1+460 bis Burgauenstraße	1:50	28.06.2023
Blatt 5	Straßenquerschnitt 5 Ludwig-Hupfeld-Straße	1:50	28.06.2023
Blatt 6	Straßenquerschnitt 6 Heinrich-Heine-Straße	1:50	28.06.2023
Blatt 7	Straßenquerschnitt 7 Am Ritterschlößchen Knotenast	1:50	28.06.2023
Blatt 8	Straßenquerschnitt 8 Am Ritterschlößchen vor Lise-Meitner-Straße	1:50	28.06.2023
Blatt 9	Straßenquerschnitt 9 Am Ritterschlößchen Am Sportpark	1:50	28.06.2023
Blatt 10	Regelquerschnitt 10 (A-A) P&R-Platz Zufahrt	1:50	28.06.2023
Blatt 11	Regelquerschnitt 11 (B-B) P&R-Platz Gesamtquerschnitt	1:50	28.06.2023
Blatt 12	Regelquerschnitt 12 (C-C) P&R-Platz Parkstände und Fahrgasse	1:50	28.06.2023
Blatt 13	Regelquerschnitt 13 (D-D) P&R-Platz Fahrradabstellanlage	1:50	28.06.2023
Blatt 14	Regelquerschnitt 14 (E-E) P&R-Platz Parkstände PKW und 6. Fahrgasse	1:50	28.06.2023
Blatt 15	Regelquerschnitt 15 (F-F) P&R-Platz Gehweg	1:50	28.06.2023
Blatt 16	Regelquerschnitt 16 (G-G) P&R-Platz Parkstände PKW-Zufahrt	1:50	28.06.2023
Blatt 17	Straßenquerschnitt 10,11 und 12 Geh-/Radweg	1:50	28.06.2023

Blatt 18a	Regelquerschnitt 1.1 Leipziger Straße	1:25	29.08.2024
Blatt 19a	Regelquerschnitt 1.2 Haltestelle Georg-Schwarz-Brücke	1:25	29.08.2024
Blatt 20a	Regelquerschnitt 1.3 Zuwegung Haltestelle Georg-Schwarz- Brücke	1:25	29.08.2024
Blatt 21a	Regelquerschnitt 1.4 Georg-Schwarz-Straße	1:25	29.08.2024
Blatt 22a	Regelquerschnitt 2.1 Einfahrt / Ausfahrt Gleisschleife	1:25	29.08.2024
Blatt 23	Regelquerschnitt 2.2 Offenes Querschwellengleis	1:25	28.06.2023
Blatt 24	Regelquerschnitt 2.3 Offenes Querschwellengleis	1:25	28.06.2023
Blatt 25	Regelquerschnitt 2.4 Eingedecktes Querschwellengleis Übergang Zuwegung DB	1:25	28.06.2023
Blatt 26	Regelquerschnitt 2.5 Einged./Offenes Querschwellengleis straßenbündiger Gleiskörper (4. Fahrgasse)	1:25	28.06.2023
Blatt 27	Regelquerschnitt 2.6 Abfahrtshaltestellen Philipp-Reis-Schleife	1:25	28.06.2023
15	<u>Bauwerkspläne</u>		
Blatt 1.1	Bauwerksplan Bw II/R11 Bauwerk gesamt: Draufsicht und Schnitt B	1:100	28.06.2023
Blatt 1.2	Bauwerksplan Bw II/R11 Bauwerk gesamt: Schnitte A, C, D, E, F, Ansicht und Details	1:100; 1:20; 1:10	28.06.2023
Blatt 2.1	Bauwerksplan BW II / R12 Bauwerksplan gesamt Draufsicht	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 2.2	BW II / R 12 Bauwerksplan gesamt Schnitte	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 3	Bauwerksplan Brücke „Am Forsthaus“	1:100; 1:50; 1:25; 1:10	28.06.2023
Blatt 4	Stützwand 1 – BW II / W40 Bauwerksplan	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 5.1	Stützwand 2 – BW II / W42 Bauwerksplan 1 Ansicht, Draufsicht, Längsschnitt	1:200	28.06.2023

Blatt 5.2	Stützwand 2 – BW II / W42 Bauwerksplan 2 Schnitte	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 6	Stützwand 3 – BW II / W39 Bauwerksplan	1:100	28.06.2023
Blatt 7.1	Stützwand 4 – BW II / W38 Bauwerksplan 1	1:200	28.06.2023
Blatt 7.2	Stützwand 4 – BW II / W38 Bauwerksplan 2	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 8	Stützwand 5 – BW II / W41 Bauwerksplan	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 9.1	Stützwand 6 – BW II / W45 Bauwerksplan 1 Ansicht, Grundriss	1:100	28.06.2023
Blatt 9.2	Stützwand 6 – BW II / W45 Bauwerksplan 2 Schnitte	wie angezeigt	28.06.2023
Blatt 11.1	Bauwerksplan Treppenanlage an den Gleisen 1 und 2 Draufsicht, Schnitte, Details	1:100; 1:50; 1:5	28.06.2023
Blatt 11.2	Bauwerksplan Aufzug an den Gleisen 1 und 2 Grundriss, Ansichten	1:20	28.06.2023
Blatt 11.3	Bauwerksplan Treppenanlage am Gleis 4 Draufsicht, Schnitte, Details	1:100; 1:50; 1:5	28.06.2023
Blatt 11.4	Bauwerksplan Aufzug Am Gleis 4 Grundriss, Ansichten	1:50; 1:20	28.06.2023
Blatt 11.5	Bauwerksplan Treppenanlage Am Gleis 5 Draufsicht, Schnitte, Details	1:100; 1:50; 1:5	28.06.2024
Blatt 11.6	Bauwerksplan Aufzug Am Gleis 5 Grundriss, Ansichten	1:50; 1:20	28.06.2023
16.1a	<u>Koordinierter Leitungsplan</u>		
Blatt 1a	Koordinierter Leitungsplan Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
Blatt 2a <sub>k</sub>	Koordinierter Leitungsplan Am Ritterschloßchen	1:500	13.01.2025
Blatt 3a <sub>k</sub>	Koordinierter Leitungsplan Am Ritterschloßchen/Gustav-Esche- Straße	1:500	13.01.2025
16.2	<u>Straßenbeleuchtung</u>		

Blatt 1 bis 4	Straßenbeleuchtung Georg-Schwarz-Straße	1:500	28.06.2023
Blatt 5	Straßenbeleuchtung P+R Lageplan	1:250	28.06.2023
16.6	<u>Maßnahmen an Anlagen der Bahn</u>		
16.6.1 Blatt 1a	Bahnspezifische Anpassungen Lageplan BW 11 Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
16.6.2 Blatt 1a	Bahnspezifische Anpassungen Lageplan BW 12 Georg-Schwarz-Straße	1:500	29.08.2024
16.7	<u>Gleisanlage LVB</u>		
Blatt 1	Lageplan Fahrleitung 1 Leipziger Straße	1:250	28.06.2023
Blatt 2	Lageplan Fahrleitung 2 Georg-Schwarz-Straße	1:250	28.06.2023
Blatt 3	Lageplan Fahrleitung Gleisschleife Philipp-Reis-Straße	1:250	28.06.2023

### III Nebenbestimmungen

#### 1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.
- 1.2 Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen den beiden Vorhabenträgern und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit enthält, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten.
- 1.3 Baubeginn und Fertigstellung der Georg-Schwarz-Brücken sind der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung, schriftlich anzuzeigen. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von den beiden Vorhabenträgern zu erklären, dass diese die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt haben. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies anzuzeigen und zu begründen.

#### 2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

- 2.1 Die Stadt Leipzig hat für die Verwertung sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien der Brückenbauwerke, der Straßen und der abzubrechenden Gebäude ein Konzept zu erstellen und der zuständigen oberen

Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Landesdirektion Sachsen vorzulegen. Die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH hat ein solches Konzept für die Verwertung der Gleise, Kabel und der sonstigen Betriebsanlagen der Straßenbahn zu erstellen und vorzulegen.

- 2.2 Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernäsungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Hierzu ist

- während der Baumaßnahme anfallender unbelasteter Bodenaushub vor einer Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen,
  - der Unterboden getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen und
  - dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlämmung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.
- 2.3 Ergeben sich im Rahmen der Bauvorbereitung oder Bauausführung Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen (z. B. altlastenrelevante Sachverhalte), sind diese unverzüglich der oberen Bodenschutzbehörde mitzuteilen. Auf Verlangen sind dieser alle Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen, die sie zur Erfüllung der Aufgaben nach dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und dem Sächsischen Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz (SächsKrwBG) benötigt.

### 3 Archäologie und Denkmalschutz

- 3.1 Vor Abbruch der beiden denkmalgeschützten Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg-Schwarz-Straße Nrn. 222 und 224 sind von diesen beiden Gebäuden Fotodokumentationen und vermaßte Bestandszeichnungen anzufertigen. Eine Ausfertigung der Dokumentationen ist der unteren Denkmalschutzbehörde, dem Amt für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig zu übergeben.
- 3.2 Die bauausführenden Firmen sind nachweislich darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde etc.) unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle, soweit die örtlich zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Fundstelle nicht früher freigibt, bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung hat weiter den Hinweis zu enthalten, dass der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen die Anzeigepflicht eine Ordnungswidrigkeit darstellt

und mit einer Geldbuße geahndet werden kann. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.

#### 4 Immissionsschutz

- 4.1 Der Eigentümer des mit einem Wohngebäude bebauten Grundstückes in der Philipp-Reis-Straße 99, Flurstück 631 der Gemarkung Leutzsch, hat gegenüber der Stadt Leipzig dem Grunde nach einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an dem Gebäude an der Süd- und an der Westfassade vom Erd- bis zum dritten Obergeschoss.
- 4.2 Bei der Durchführung der Straßen- und Gleisarbeiten sind als Immissionsrichtwerte für Baulärm auf Höhe der Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen der Leipziger Straße, der Heinrich-Heine-Straße und der Gutshofstraße, der Einfamilienhäuser in der Straße Am Ritterschlößchen sowie der Villen Gustav-Esche-Straße 1 und in der östlichen Rathenaustraße tagsüber 50 dB(A) und nachts 35 dB(A), auf Höhe der mehrgeschossigen Wohnbebauung in der Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) und auf der Höhe des Betriebsgeländes der Leipziger Verkehrsbetriebe westlich der Rathenaustraße und des Berufsbildungswerkes in der Straße Am Ritterschlößchen 20-22 tagsüber 70 dB(A) einzuhalten. Diese Nebenbestimmung gilt nicht für den Abbruch der beiden Brückenbauwerke.
- 4.3 Auf Höhe der Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen der Leipziger Straße, der Heinrich-Heine-Straße und der Gutshofstraße, der Einfamilienhäuser in der Straße Am Ritterschlößchen, der Villen Gustav-Esche-Straße 1 und in der östlichen Rathenaustraße und der mehrgeschossigen Wohnbebauung in der Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße dürfen an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr keine Baumaschinen betrieben werden.
- 4.4 Für den Fall, dass an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen gearbeitet werden muss, sind bei der Stadtverwaltung Leipzig als zuständige Kreispolizeibehörde jeweils Befreiungen vom Verbot für die Durchführung von Bauarbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zu beantragen. Für den Fall, dass an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr gearbeitet werden muss, sind beim Umweltamt der Stadt Leipzig als zuständige untere Immissionsschutzbehörde jeweils Ausnahmezulassungen zu beantragen.
- 4.5 Die Anwohner in den unter der Nebenbestimmung 4.3 genannten Wohngebieten sind rechtzeitig über geplante Bauarbeiten in der Zeit von 20 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zu informieren.
- 4.6 Zur Vermeidung von erhöhten Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind bei trockener Witterung zum Schutz von Anliegern geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel eine Befeuchtung des Straßenbaumaterials zu ergreifen.

#### 5 Kampfmittelbeseitigung

Der nächstgelegenen Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle ist unverzüglich mitzuteilen, wenn im Rahmen der Bauausführung Kampfmittel entdeckt werden. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.

## 6 Naturschutz und Landschaftspflege

- 6.1 Im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres ist die Beseitigung von in den Regelungsbereich des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG fallenden Gehölzen untersagt.
- 6.2 Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde nicht oder nicht vollständig erreicht worden sein, hat die Stadt Leipzig dies umgehend der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, ergänzende Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.
- 6.3 Die Stadt Leipzig hat der Planfeststellungsbehörde die für die Erfassung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Kompensationsflächenkataster des Freistaates Sachsen erforderlichen Daten unverzüglich nach dem Eintritt der Bestandskraft dieser Entscheidung in der nach § 9 Abs. 2 SächsÖKoVO vorgesehenen elektronischen Form zur Weitergabe an die untere Naturschutzbehörde zu übermitteln.

## 7 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen

- 7.1 Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass beim Auffinden von Leitungen Bauarbeiten, die geeignet sind, die Leitungen zu beeinträchtigen, einzustellen sind, bis der Eigentümer der Leitungen festgestellt worden ist.
- 7.2 Im Falle des Antreffens von Leitungen ist die weitere Ausführungsplanung sodann mit den betroffenen Ver- und Entsorgungs- bzw. Leitungsunternehmen abzustimmen. Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen sind zu beachten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen.
- 7.3 Der störungsfreie Betrieb von im Plangebiet befindlichen Leitungen und Anlagen sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sind für die jeweiligen Ver- und Entsorgungsunternehmen auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind ihnen rechtzeitig vorher mitzuteilen.

## 8 Rettungswesen

Über den terminlichen Ablauf der Baumaßnahme sind die Stadtverwaltung Leipzig als zuständige Straßenverkehrsbehörde, die Polizeidirektion Leipzig sowie die integrierte Rettungsleitstelle der Landkreise Leipzig und Nordsachsen und der Stadt Leipzig frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen. Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sollen ggf. erforderlich werdende Vollsperrungen und Umleitungen (inklusive eines Markierungs- und Beschilderungsplans) frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden.

## 9 Vermessungswesen

- 9.1 Vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken dürfen nicht verändert, beschädigt, in ihrer Lage verändert oder in ihrer Erkennbarkeit und Verwendbarkeit ein-

geschränkt werden.

- 9.2 Soweit durch die Baumaßnahme Vermessungs- und Grenzmarken gefährdet werden, ist die Sicherung rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Vermessungsbehörde der Stadt Leipzig zu veranlassen sowie das Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (Referat 24, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden) schriftlich zu informieren.

## 10 Wasserwirtschaft

- 10.1 Die Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung des Bauerngrabens durch Abschwemmungen oder Einbringen von Feststoffen wie Kalk oder Zement, Ölen, Kraftstoffen und anderen Wasserschadstoffen ausgeschlossen ist.
- 10.2 Werden bei der Durchführung der Baumaßnahmen wassergefährdende Stoffe (Altablagerungen) angetroffen, sind diese schadlos zu beseitigen. Die untere Wasserbehörde des Umweltamtes der Stadt Leipzig ist hiervon unverzüglich zu unterrichten.
- 10.3 Störungen, Havarien und Schadensfälle sowie diesbezügliche Verdachtsmomente sind unverzüglich der unteren Wasserbehörde des Umweltamtes der Stadt Leipzig und der oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landesdirektion Sachsen anzuzeigen. In einem solchen Fall sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer und des Bodens einzuleiten. Wurden die Baumaßnahmen in Folge des Schadens eingestellt, haben sich die Vorhabenträger hinsichtlich der Wiederaufnahme der Bauarbeiten mit der unteren Wasserbehörde und der oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- 10.4 Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass es auch bei Starkregenereignissen nicht zu einer Beeinträchtigung des Bauerngrabens kommen kann. Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel, wie z. B. Auffangwannen, Folien und Ölbindemittel, ausreichend vorzuhalten. Sollten trotzdem, beispielsweise infolge eines Maschinenschadens oder durch sonstige Ursachen, wassergefährdende Stoffe in das Erdreich gelangen, sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigung zu treffen. Gegebenenfalls kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereitzustellen.

## 11 Gewässerbenutzungen

- 11.1 Die örtliche Lage, die Art und der Umfang der mit den wasserrechtlichen Erlaubnissen zugelassenen Gewässerbenutzungen sind einzuhalten.
- 11.2 Die erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Einleitung von Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer sowie in das Grundwasser sind auf einen Zeitraum von 35 Jahren, beginnend mit der Inbetriebnahme der Regenwasserbehandlungsanlage für das Niederschlagswasser aus den Entwässerungsabschnitten 3 und 4 sowie des Einleitbauwerkes in den Bauerngraben befristet. Spätestens zwei Jahre vor Fristablauf ist beim Umweltamt der Stadt Leipzig, untere Wasserbehörde, ein Antrag auf Verlängerung der wasserrechtlichen Erlaubnisse zu stellen.

- 11.3 Die Niederschlagswasserbehandlungsanlage ist im Rahmen der vorliegenden Planung entsprechend der allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik vom 20. September 2022 mit der Nr. Z-84.2-25 zu bauen, zu nutzen, zu unterhalten und zu warten.
- 11.4 Das Substrat in der Niederschlagswasserbehandlungsanlage ist abweichend von der DIBt-Zulassung Nr. Z-84.2-25 jährlich vollständig gegen ein Substrat entsprechend dieser DIBt-Zulassung auszutauschen.
- 11.5 Für die Niederschlagswasserbehandlungsanlage sind Eigenkontrolle, Wartung, Generalinspektion und der jährliche Austausch des Substrats in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren und in den ersten fünf Jahren nach Errichtung der Anlage als Jahresbericht unaufgefordert der unteren Wasserbehörde im Umweltamt der Stadt Leipzig zu übersenden.
- 11.6 Die Selbstüberwachung der Regenrückhalteanlage einschließlich der Abflussdrossel ist gemäß der Eigenkontrollverordnung durchzuführen.
- 11.7 Bei der Reinigung der Niederschlagswasserbehandlungsanlage und der Niederschlagswasserrückhalteanlage ist sicherzustellen, dass keine Ausspülung von Spülwasser, Sedimenten oder Substraten in den Bauerngraben erfolgt.
- 11.8 Die geplante Regenrückhalteanlage, das Drosselbauwerk, die Niederschlagswasserbehandlungsanlage und die Einleitstelle sind vierteljährlich bzw. nach einem Starkregenereignis einer Überwachung zu unterziehen und die Überwachungsergebnisse in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren.
- 11.9 Die Errichtung der Versickerungsanlage hat durch eine Fachfirma entsprechend den in den vorliegenden Unterlagen enthaltenen Bemessungen nach den allgemeinen anerkannten Regeln der Technik zu erfolgen. Es sind die Hinweise der Regelwerke der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V., insbesondere das Arbeitsblatt DWA-A 138-1 vom Oktober 2024 und das Merkblatt DWA-M 153 vom August 2007 zu beachten.
- 11.10 Für die Versickerungsmulde ist die Umsetzung der betrieblichen Maßnahmen gemäß E.2 des Arbeitsblattes der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. DWA-A 138-1 vom Oktober 2024 sicherzustellen.
- 12 Eisenbahnverkehr
- 12.1 Auf den Flurstücken 291/20, 291/28 und 291/39 der Gemarkung Leutzsch, die im Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig als Bahnanlage ausgewiesen sind, darf mit dem Bau der planfestgestellten Anlagen und mit der Realisierung der planfestgestellten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans erst begonnen werden, wenn das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Stadt Leipzig diese Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt hat oder festgestellt hat, dass eine derartige Freistellungsentscheidung entbehrlich ist.
- 12.2 Diese Regelung gilt nicht für den Bau der planfestgestellten Anlagen auf den Flächen der oben genannten Flurstücke, die im Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen sind, für den planfestgestellten Ersatzneubau der Brückenbauwerke, den grundhaften Ausbau der Georg-Schwarz-Straße, der Straße Am Ritterschloßchen / Gustav-Esche-Straße (inklusive straßenbegleitenden Geh- / Radweg von km 0+490 bis km 1+050) und der Heinrich-Heine-Straße mit den dazugehörigen notwendigen Folgemaßnahmen

an den Anlagen der DB AG, also für die Herstellung der planfestgestellten Zufahrten zum Betriebsgelände der DB AG von der Georg-Schwarz-Straße, der Straße Am Ritterschloßchen sowie von der Henrich-Heine-Straße aus, die planfestgestellten notwendigen Folgemaßnahmen nach den lfd. Nummern 7.1.1 bis 7.3.36 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11), den Bauwerksplänen (Unterlage 15, Abschnitt 11) sowie nach den Plänen zu bahnspezifischen Anpassungen an die beiden planfestgestellten Brückenbauwerke (Unterlage 16.6.).

### 13 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

- 13.1 Die Flächen auf Anliegergrundstücken, die vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten unverzüglich zu beräumen. Bodenversiegelungen und Bodenverdichtungen sind zu beseitigen. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind zurückzubauen.
- 13.2 Betroffene Grundstückseigentümer und -nutzer sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen über den Baubeginn und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen zu informieren. Den Betroffenen soll vor Baubeginn ein verantwortlicher Ansprechpartner benannt werden.
- 13.3 Es ist sicherzustellen, dass die vorübergehenden Inanspruchnahmen von Grundstücken für die jeweiligen Baumaßnahmen auf die ausgewiesenen notwendigen Flächen beschränkt bleiben. Während der Bauphase sind die zu den Bautrassen gehörenden Flächen abzugrenzen, um willkürliche Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden.
- 13.4 Die durch die jeweiligen Bauvorhaben verursachten Schäden sind schnellstmöglich, spätestens jedoch nach Beendigung der Baumaßnahmen vollständig zu beseitigen.
- 13.5 Es ist zu gewährleisten, dass die anliegenden Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für ihre Nutzer, einschließlich ihres Kunden- und Lieferverkehrs, erreichbar bleiben. Das gilt auch für die Belieferung der beiden Supermärkte der Philipp-Reis-Straße 80 und der Burgauenstraße 2 mit Ware. Kurzfristige unvermeidbare Beeinträchtigungen sind den Nutzern vorab mitzuteilen, notfalls sind vorübergehende provisorische Zufahrten und Zuwegungen einzurichten.
- 13.6 Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahmen ist auf Verlangen anliegender Grundstückseigentümer eine Gebäude- und Grundstücksbeweissicherung im baulichen Wirkungsbereich der jeweiligen Baumaßnahmen durchzuführen.

## IV Wasserrechtliche Entscheidungen

- 1 Wasserrechtliche Erlaubnisse zur Einleitung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung sowie von Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in oberirdische Gewässer sowie in das Grundwasser

Der Stadt Leipzig wird für ihr Vorhaben befristet für den Zeitraum von 35 Jahren nach Maßgabe der festgesetzten Nebenbestimmungen folgende Erlaubnisse zur Einleitung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung sowie von Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in oberirdische Gewässer sowie in das Grundwasser erteilt:

- 1.1 Betriebsbedingtes Einleiten von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung sowie von Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in oberirdische Gewässer
  - 1.1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 20 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung in den Bauerngraben; örtliche Lage der Einleitstelle: Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstück 340; bei Hochwert 5693068,782 und bei Rechtswert 313049,968,
  - 1.1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 20 l/s nicht schädlich verunreinigtem Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in den Bauerngraben; örtliche Lage der Einleitstelle: Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstück 340; bei Hochwert 5693068,782 und bei Rechtswert 313049,968,
- 1.2 Betriebsbedingtes Einleiten von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung in das Grundwasser
  - 1.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von 5 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung in das Grundwasser; örtliche Lage der Versickerungsfläche: Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstücke 177/4 und 177/5; bei Hochwert 5692992,842 und bei Rechtswert 313072,518.

## 2 Wasserrechtliche Genehmigungen für die Errichtung von Anlagen an Gewässern

Der Stadt Leipzig wird nach Maßgabe der festgesetzten Nebenbestimmungen für ihr Vorhaben folgende Genehmigungen für die Errichtung von Anlagen an und über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich erteilt:

- 2.1 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Brückenbauwerkes zur Überführung der Gustav-Esche-Straße über den Bauerngraben; örtliche Lage: bei Bau km 1+262,544 der Gustav-Esche-Straße; Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstück 340; bei Hochwert 5693066,221 und bei Rechtswert 313068,576 sowie die
- 2.2 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Einleitbauwerkes in den Bauerngraben; örtliche Lage der Einleitstelle: Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstück 340; bei Hochwert 5693068,782 und bei Rechtswert 313049,968.

## 3 Wasserrechtliche Genehmigungen für den Bau und Betrieb von Abwasseranlagen

Der Stadt Leipzig wird nach Maßgabe der festgesetzten Nebenbestimmungen für ihr Vorhaben folgende Genehmigungen für den Bau und Betrieb von Abwasseranlagen erteilt:

- 3.1 Wasserrechtliche Genehmigung für den Bau und Betrieb einer Regenwasserbehandlungsanlage zur Reinigung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung vor der Einleitung in den Bauerngraben vom Typ ViaPlus 6600; örtliche Lage: Stadt Leipzig; Gemarkung Leutzsch; Flurstück 340; bei Hochwert 5693068,782 und bei Rechtswert 313049,968 sowie die
- 3.2 Wasserrechtliche Genehmigung für den Bau und Betrieb eines Stauraumkanals mit Maulprofil DN 1400/1050 mit angeschlossenen Entwässerungsleitungen mit Profil von DN 300 bis DN 500 für Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung

serung von Bau-km 0+764,85 bis Bau-km1+239,16 der Straße Am Ritterschlößchen.

## **IV Zusagen**

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche die beiden Vorhabenträger in ihren schriftlichen Erwidern auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben haben, werden für verbindlich erklärt und sind von ihnen zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage der beiden Vorhabenträger, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

## **V Einwendungen**

Soweit die vorgebrachten privaten Belange oder die durch Private oder Träger öffentlicher Belange erfolgten Hinweise durch diesen Beschluss oder die planfestgestellten Unterlagen keine Berücksichtigung gefunden haben, werden sie zurückgewiesen.

## **VI Sofortvollzug**

Der Beschluss ist sofort vollziehbar.

## **VII Kosten**

1. Die Stadt Leipzig trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Dieser Beschluss ergeht gebührenfrei. Die Festsetzung der Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

## **B Sachverhalt**

### **I Beschreibung des Vorhabens**

Die Baumaßnahme liegt im Nord-Westen der Stadt Leipzig an der Gemarkungsgrenze zwischen den Stadtteilen Leutzsch und Böhlitz-Ehrenberg.

Inhalt der Planung der Stadt Leipzig ist der Ersatzneubau der beiden Brückenbauwerke im Zuge der Georg-Schwarz-Straße über die Anlage der Deutschen Bahn AG. In diesem Zusammenhang soll der über das Bauwerk 11 führende Doppelknoten Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße / Leipziger Straße zu einem Knotenpunkt in der Art zusammengefasst werden, dass von der Ludwig-Hupfeld-Straße eine tangentielle Verbindung zur Straße Am Ritterschlößchen entsteht. Des Weiteren ist im Rahmen des Bauvorhabens der grundhafte Ausbau der Georg-Schwarz-Straße zwischen Philipp-Reis-Straße und Am Ritterschlößchen einschließlich Ausbau der Leipziger Straße bis Burgauenstraße sowie der Umbau der Straße Am Ritterschlößchen bis zur Anbindung an die Gustav-Esche-Straße vorgesehen. Im Zuge der Gustav-Esche-Straße soll auch die Brücke „Am Forsthaus“ über den Bauerngraben mit einem Neubau ersetzt werden.

Der Planungsbereich der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH umfasst den grundhaften Ausbau der Streckengleise der Straßenbahn vom Knotenpunkt Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße bzw. vom Bauende des im Jahr 2018 realisierten Bauvor-

habens Georg-Schwarz-Straße über die neu zu errichtenden Brückenbauwerke der DB AG und die komplett umzugestaltenden Doppelknoten. Die bestehende Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 zwischen den neuen Brückenbauwerken wird als barrierefreie Inselhaltestelle in beiden Richtungen in den Straßenkörper der Georg-Schwarz-Straße integriert.

Des Weiteren ist seitens der LVB der Ausbau der vorhandenen Gleisschleife Philipp-Reis-Straße und seitens der Stadt Leipzig die Integration einer Park and Ride Anlage in dieser vorgesehen.

Im Zuge der Georg-Schwarz-Straße / Leipziger Straße und Ludwig-Hupfeld-Straße / Am Ritterschlößchen sollen Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen angeordnet werden.

In der Georg-Schwarz-Straße sollen die mittig geführten Gleisanlagen der Straßenbahn einen besonderen Bahnkörper erhalten, an dem beidseitig die Fahrbahn mit Radfahrstreifen und Gehwege angebaut werden. Zwischen der Einmündung Philipp-Reis-Straße und dem südlichen Bauwerk 12 ist ein besonderer Bahnkörper nur für das Gleis in Richtung Böhlitz-Ehrenberg möglich.

Da die gesamte Gleisanlage für den Einsatz künftiger Stadtbahnfahrzeuge mit einer Breite von 2,40 m vorgesehen ist, wurde der Gleismittenabstand mit einer Mindestbreite von 2,80 m geplant.

## **II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

### **1 Antrag auf Planfeststellung**

Mit Schreiben vom 30. Juni 2023 hat die Stadt Leipzig für die komplexe Verkehrsbaumaßnahme der Stadt Leipzig und der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH den Antrag auf Planfeststellung gemäß § 39 Abs. 1 SächsStrG i. V. m. § 78 Abs. 1 VwVfG für das Gesamtvorhaben gestellt.

Aufgrund des geplanten Ersatzneubaus der Brückenbauwerke BW 11 und 12 im Zuge der Georg-Schwarz-Straße ist es seitens der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH erforderlich, die Verkehrsanlagen der Straßenbahnbetriebsanlage grundhaft zu erneuern. Die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung wurden der Stadt Leipzig durch die LVB am 5. Juni 2023 übergeben.

Die Stadt Leipzig hat am 19. Juli 2023 die kompletten Antragsunterlagen der Planfeststellungsbehörde übergeben.

### **2 Auslegung der Planunterlagen**

Die Antragsunterlagen haben in der Zeit vom 28. August 2023 bis einschließlich 27. September 2023 im Stadtplanungsamt der Stadt Leipzig öffentlich ausgelegen. Die Bekanntmachung dazu erfolgte im Elektronischen Amtsblatt der Stadt Leipzig vom 19. August 2023.

Des Weiteren waren die Bekanntmachung und die Antragsunterlagen während des Auslegungszeitraumes auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen sowie im UVP-Portal der Länder öffentlich zugänglich.

Die Bekanntmachung enthielt u. a. die Hinweise, dass Einwendungen gegen das Vorhaben bei der Stadt Leipzig sowie bei der Landesdirektion Sachsen bis spätestens ei-

nen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist - hier bis einschließlich 27. Oktober 2023 - schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 21. August 2023 von der Auslegung der Planunterlagen und dem Inhalt der Bekanntmachung in Kenntnis gesetzt.

### 3 Tektur

Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Einwendungen privater Betroffener und Äußerungen von anerkannten Naturschutzvereinigungen hat die Stadt Leipzig ergänzende bzw. ersetzende Unterlagen erstellt.

Mit Schreiben vom 29. August 2024 hat die Stadt Leipzig die Unterlagen für die 1. Tektur der Planfeststellungsbehörde übergeben.

Die Tektur umfasst im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Erhalt des denkmalgeschützten Gebäudes Stellwerk Lä Am Ritterschlößchen,
- straßenbauliche Anpassungen aufgrund des Verzichts auf die Abbruchmaßnahme Am Ritterschlößchen, zur Herstellung / Korrektur von Grundstückszufahrten und Detailanpassung, Überarbeitung des Blindenleitsystems, Anpassung von Zäunen, Toranlagen, Baumstandorten und Fahrradbügel,
- Änderung der Gleisbauweise statt „eingedeckte Querschwelle“ nunmehr Bauweise „Rheda City“,
- Anpassung des Grunderwerbs im Bereich der Bahnanlagen, punktuelle Korrektur der geplanten Inanspruchnahmen,
- Unterlagen zur Entwässerung und Leitungs koordinierung: Änderung der Dimensionierung und Höheneinordnung von Leitungen nach Aktualisierung der Eingangsdaten, Anpassung der Straßenentwässerung, Ergänzung von Unterlagen,
- Überprüfung der Gradientenänderung in der Straße Am Ritterschlößchen in der schalltechnischen Untersuchung,
- fachplanerische Anpassungen sowie Anpassungen im landschaftspflegerischen Begleitplan gemäß den Forderungen aus der Anhörung,
- Aktualisierung der wassertechnischen Untersuchungen,
- Maßnahmen an Anlagen der Bahn: Übernahme straßenbaulicher Änderungen und
- informative Ergänzungen zu den Bauphasen, Änderung am Fahrgastunterstand der Haltestelle, Ergänzungen der Schleppkurven- und Sichtnachweise.

Auf eine Aufzählung der geänderten Unterlagen wird an dieser Stelle verzichtet. Die Unterlagen der Tektur sind mit einem Index „a“ bzw. „A“ gekennzeichnet.

Die Tekturunterlagen wurden den Trägern öffentlicher Belange, die von den Änderungen betroffen sind sowie dem Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. am 23. September 2024 übermittelt mit der Möglichkeit, gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG innerhalb von zwei Wochen nach Zugang Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen gegen die Änderungen

zu erheben.

#### 4 Erörterungstermin

Die im Rahmen der Anhörung zur Ausgangsplanung sowie zur Tekturplanung eingegangenen Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange, Einwendungen privater Betroffener und Äußerungen der Naturschutzvereinigungen wurden in einem Termin erörtert.

Der Erörterungstermin fand für alle Beteiligten am 25. November 2024 in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Leipzig, Braustraße 2, 04107 Leipzig, statt.

Der Erörterungstermin wurde im Elektronischen Amtsblatt der Stadt Leipzig vom 9. November 2024 sowie auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde und im UVP-Portal der Länder (jeweils ab 11. November 2024) bekanntgegeben.

Die Träger öffentlicher Belange, der Naturschutzverein, der sich zum Vorhaben geäußert hat, sowie die privaten Einwender wurden mit Schreiben vom 21. Oktober 2024 direkt zum Termin eingeladen.

Über den Termin wurde eine Niederschrift in Form eines Wortprotokolls gefertigt. Das Wortprotokoll wurde den Teilnehmern übermittelt.

#### 5 Korrektur der Unterlagen zur Tektur

Im Ergebnis der Auswertung der Stellungnahmen zur Tektur sowie des Erörterungstermins hat die Stadt Leipzig Korrekturen der Tekturunterlage vorgenommen und diese am 14. Januar 2025 der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt.

Wesentliche Korrekturen sind:

- Ergänzungen im Erläuterungsbericht (Da dieser nicht planfestgestellt wird, verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf eine Aufzählung an dieser Stelle.),
- Anpassung von Baumstandorten im Bereich der DB-Zufahrt / Am Ritterschloßchen gemäß Forderung der Polizeidirektion Leipzig,
- Entfall eines Baumstandortes westlich der Geh- und Radwegeverbindung gemäß Forderung der DB AG,
- Korrektur der Entwässerungsplanung entsprechend der Prüfung und nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde,
- Korrektur der Konfliktermittlung (U 9.4), Ergänzung der Maßnahmenbeschreibung (U 9.3) und Aussagen zum Ökokonto (U 19.1.1) entsprechend der Hinweise vor allem des Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V.,
- Korrekturen im Regelungsverzeichnis (U 11), vorwiegend Eigentümerangaben und
- ergänzender Nachweis der Sichtdreiecke (U 23) gemäß der Forderung der Polizeidirektion Leipzig.

Die korrigierten Unterlagen, auf deren Aufzählung an dieser Stelle verzichtet wird, wurden zusätzlich mit dem Index<sub>k</sub> versehen.

Die korrigierten Unterlagen zum Bereich Entwässerung wurden der unteren Wasserbehörde am 17. Januar 2025 zur Verfügung gestellt und um Stellungnahme gebeten.

Die untere Naturschutzbehörde erhielt die korrigierten Unterlagen am 28. Januar 2025 zur Stellungnahme.

Eine weitergehende Beteiligung war nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, zumal im Vorfeld Abstimmungen zu einzelnen Korrekturen mit den Betroffenen erfolgt sind. Die nochmals korrigierten Unterlagen sind in der Übersicht der planfestgestellten Unterlagen mit dem Index <sub>kk</sub> gekennzeichnet.

Im Rahmen der Erteilung des Einvernehmens der unteren Wasserbehörde zu den beabsichtigten wasserrechtlichen Entscheidungen hat die Stadt Leipzig Unterlagen des Teilbereiches Entwässerung einer weiteren Korrektur unterzogen. Diese wurden der unteren Wasserbehörde zur Stellungnahme übermittelt.

## 6 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat die nachfolgend aufgeführten Behörden, Gebietskörperschaften und sonstige Träger öffentliche Belange beteiligt:

- Landesdirektion Sachsen
  - Abteilung 4 - Umwelt (Stellungnahme vom 25. Oktober 2023),
- Stadtverwaltung Leipzig
  - Amt für Umweltschutz (Stellungnahmen vom 2. November 2023, 10. Oktober 2024 zur Tektur und 23. Oktober 2024),
  - Amt für Stadtgrün und Gewässer (Stellungnahmen vom 9. Oktober 2023 und 14. Oktober 2024 zur Tektur),
  - Amt für Bauordnung und Denkmalpflege, SG Denkmalpflege (Stellungnahmen vom 27. Oktober 2023 und 29. April 2024),
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Zentrale (Stellungnahmen vom 26. Oktober 2023, 2. Mai 2024 und 7. Oktober 2024 zur Tektur),
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden (Stellungnahme vom 26. Oktober 2023),
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (Stellungnahmen vom 27. Oktober 2023 und 1. Oktober 2024 zur Tektur),
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Stellungnahmen vom 25. Oktober 2023 und 7. Oktober 2024 zur Tektur),
- Polizeidirektion Leipzig (Stellungnahme vom 6. November 2023, 3. Juni 2024 und 9. Oktober 2024 zur Tektur),
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Stellungnahme vom 26. Oktober 2023),
- Polizeiverwaltungsamt, Kampfmittelbeseitigungsdienst (Stellungnahme vom 21. August 2023),
- Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (Stellungnahmen vom 27. Oktober 2023, 2. Mai 2024 und 13. September 2024),
- Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen, Betrieb Elbaue / Mulde / Untere Weiße Elster (Stellungnahme vom 13. September 2023),
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (Stellungnahmen vom 26. Oktober 2023, 21. Juni 2024, 30. Oktober 2024 zur Tektur und 7. März 2025),
- Kommunale Wasserwerke Leipzig GmbH (Stellungnahmen vom 21. November 2023, 7. Juni 2024 und 15. Oktober 2024 zur Tektur),
- Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (Stellungnahme vom 29. August 2023),
- Netz Leipzig GmbH (Stellungnahmen vom 17. Oktober 2023 und 7. Oktober 2024 zur Tektur),

- Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (Schreiben vom 11. September 2023 - nicht betroffen),
- Deutsche Telekom Technik GmbH (Stellungnahme vom 26. Oktober 2023),
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Stellungnahme vom 20. Oktober 2023),
- HLkomm Telekommunikations mbH (Stellungnahme vom 14. September 2023),
- Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (Stellungnahme vom 24. Oktober 2023) und
- Behindertenverband Leipzig e.V. (Stellungnahmen vom 17. Oktober 2023 und 7. Oktober 2024 zur Tektur).

Den Beteiligten wurde im Rahmen der Anhörung zur Ausgangsplanung eine Frist von zehn Wochen für die Abgabe ihrer Stellungnahme / Äußerungen eingeräumt.

Die Tele Columbus Betriebs GmbH sowie die DB Station & Service AG haben sich nicht zum Vorhaben geäußert.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden mit Schreiben vom 21. August 2023 auf die Auslegung der Unterlagen und die Einsichtnahmemöglichkeiten hingewiesen.

Der Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. hat sich am 25. Oktober 2023 im Namen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e.V. zum Vorhaben sowie am 4. Oktober 2024 zur Tektur geäußert.

## **C Entscheidungsgründe**

### **I Verfahren**

#### **1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit**

##### **1.1 Durchführung eines einzigen Verfahrens nach § 78 Abs. 1 VwVfG**

Nach § 78 Abs. 1 VwVfG findet nur ein einziges Planfeststellungsverfahren statt, wenn mehrere selbständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, von denen mindestens eines bundesrechtlich geregelt ist, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Zuständigkeiten und Verfahren richten sich dann nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Das Planfeststellungsverfahren wurde einheitlich nach den Vorschriften des SächsStrG geführt, da dieses gemäß § 78 VwVfG das Leitverfahren für das Gesamtvorhaben ist.

##### **1.1.1 Mehrere selbständige Vorhaben**

Der Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken und der grundhafte Ausbau der Straße am Ritterschlößchen sowie der grundhafte Ausbau und teilweise Neubau der Betriebsanlagen der Straßenbahn sind zwei jeweils selbständige Vorhaben. Für den Neubau und die Änderung der Betriebsanlagen für Straßenbahnen ist die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH die Vorhabenträgerin. Die Stadt Leipzig ist als zuständiger Straßenbaulastträger Vorhabenträger für den Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken. Selbständig sind die Vorhaben dann, wenn sich keines der Vorhaben als bloße Folgemaßnahme des anderen Vorhabens im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG darstellt. Das ist vor allem der Fall, wenn das jeweilige Vorhaben über eine reine notwendige Folgemaßnahme hinausgeht und den Vorhaben jeweils ein eigenes Planungskonzept und Ziele zugrunde liegt. Denn das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es nicht, an-

dere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern (BVerwG, Beschluss vom 3. Mai 2016 Az: 3 B 5/16 zitiert nach juris). So kommt die Einbeziehung an sich selbst planfeststellungsbedürftiger Vorhaben nur in Betracht, wenn diese nicht ihrerseits einer umfassenden Planung bedürfen und deshalb die Planungskompetenz eines anderen Planungsträgers im Kern beeinträchtigen (BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988 Az: 4 C 54/84; BVerwG, Beschluss vom 3. August 1995 Az: 11 VR 22/95 zitiert nach juris).

Die Realisierung der geplanten Maßnahmen des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken ist keine (notwendige) Folgemaßnahme des grundhaften Ausbaus und teilweisen Neubaus der Straßenbahnbetriebsanlagen. Ebenso würde der Ersatzneubau der Brücken nicht den grundhaften Ausbau und teilweisen Neubau der Gleisanlagen nach sich ziehen. Der grundhafte Ausbau und teilweise Neubau der Straßenbahnbetriebsanlagen und der Ersatzneubau der Brücken stehen zwar in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, wären aber bei getrennter Betrachtung auch jedes für sich eine Verkehrsbaumaßnahme mit eigenem Anlass und Nutzen. Unabhängig davon, dass die Vorhaben Anpassungen an der jeweiligen anderen Anlage erforderlich machen würden, könnten sie grundsätzlich unabhängig voneinander verwirklicht werden. Für den Aus- und Neubau der Straßenbahnbetriebsanlagen sprechen die Gründe zur Stärkung und Sicherung des ÖPNV, für den grundhaften Ausbau der Straße und den Ersatzneubau der Brücken liegen entsprechende verkehrliche Gründe vor. Zur Umsetzung dieser Ziele erfordern die Maßnahmen eine umfassende Planung mit einem eigenen planerischen Gehalt durch den jeweils zuständigen Planungsträger. Keiner der beiden Vorhabenteile ist daher eine Folgemaßnahme oder integraler Bestandteil des anderen. Sie stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander. Unbeachtlich ist auch, dass nach Abstimmung der Vorhabenträger für beide Vorhaben eine einheitliche Planung eingereicht wurde. Denn zwischenzeitlich ist entschieden, dass § 78 VwVfG auch auf von Anfang an koordiniert geplante Vorhaben Anwendung findet, selbst dann, wenn es sich um Vorhaben eines Vorhabenträgers handelt (Schoch/Schneider, VwVfG Kommentar, 3. EL August 2022, § 78 VwVfG RNr. 19).

Zwischen beiden Vorhaben liegt ein nicht sinnvoll trennbarer Sachzusammenhang vor. Ein starkes Indiz für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung sind Kreuzungen verschiedener Verkehrsinfrastrukturen, wenn es einer Entscheidung über Über- und Unterführungen, über die Lage der sich schneidenden Trassen und über die gemeinsame Nutzung von Bauwerken bedarf (VGH Mannheim Urteil vom 20. November 2018, Az: 5 S 2138/16, RNr. 94 zitiert nach juris). Aber auch ohne Kreuzungen kommt bei einer Parallelführung von Trassen die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung, insbesondere bei geringen Trassenabständen, in Betracht, um sachgerechte Lösungen für Probleme wie Kreuzungsbauwerke, Böschungswinkel und Ablauf der Oberflächenwasser finden zu können und auch die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemeinsam planen und durchführen zu können (vgl. BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95, RNr. 22 zitiert nach juris; Urteil vom 18. April 1996, Az: 11 A 86/95 - NVwZ 1996, Seite 901). Dem ist hier so. Auf der gesamten Länge des Ausbauabschnittes der Georg-Schwarz-Straße sowie der Leipziger Straße überschneiden sich Gleisanlagen und Straße. Die Gleisanlagen sowie die Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch sollen auf der Georg-Schwarz-Straße sowie auf dem Brückenbauwerk liegen. Auch die Gleisschleife und der P+R-Platz überschneiden sich. Der P+R-Platz soll im Innern der Gleisschleife liegen.

### 1.1.2 Planfeststellungsbedürftigkeit

Für beide dieser Vorhaben wären für sich genommen jeweils ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Für den grundhaften Ausbau bzw. Neubau der Betriebsanlagen der Straßenbahn ergibt sich die Planfeststellungsbedürftigkeit aus dem § 28 PBefG, wäh-

rend sich die Planfeststellungsbedürftigkeit des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken und den grundhaften Ausbau der Straßen aus § 39 SächsStrG ergibt.

Die Planfeststellungsbedürftigkeit für den Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken und der Straße am Ritterschlößchen ergibt sich aus dem § 39 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG. Danach ist ein Planfeststellungsverfahren für den Bau und die Änderung von Gemeindestraßen durchzuführen, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Nach § 3 Abs. 1 und Anlage 1, Nr. 2c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG) ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn die neue, ausgebaute oder verlegte Straße durch Gebiete führt, die durch die Richtlinie 2009/147/EG oder durch die Richtlinie 92/43/EWG unter besonderem Schutz stehen oder solche Gebiete berührt. Das geplante Straßenbauvorhaben liegt teilweise im FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“ sowie im SPA-Gebiet „Leipziger Auwald“. Damit ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung und als Folge davon für das geplante Straßenbauvorhaben ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planfeststellungsbedürftigkeit für Betriebsanlagen für Straßenbahnen besteht bei deren Bau und deren Änderung (§ 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Eine Änderung der Betriebsanlagen für Straßenbahnen liegt gemäß § 28 Abs. 1 Satz 5 PBefG dann vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird. Geplant ist der grundhafte Ausbau der Streckengleise der Straßenbahn vom Knotenpunkt Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße bzw. vom Bauende des im Jahr 2018 realisierten Bauvorhabens Georg-Schwarz-Straße über die neu zu errichtenden Brückenbauwerke der DB AG und die beiden komplett umzugestaltenden Doppelknoten Leipziger Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße und Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße bis hin zum Knoten Leipziger Straße / An der Lupe. In diesem Zusammenhang wird die Seiten- und Höhenlage der Gleise infolge der Anpassung an die geänderte Trassierung der o.g. Straßen sowie des Brückenbauwerkes wesentlich geändert. Die bestehende und nicht barrierefreie Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 wird zwischen den neu zu errichtenden Brückenbauwerken als barrierefreie Inselhaltestelle in den Straßenkörper neu integriert. Ein weiterer Bestandteil des Gesamtvorhabens ist seitens der Verkehrsbetriebe der Ausbau der bestehenden Gleisschleife Philipp-Reis-Straße. Dort ist der Bau einer neuen barrierefreien Haltestelle vorgesehen.

### 1.1.3 Bedürfnis einer einheitlichen Entscheidung

Für beide Vorhaben ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich. Auch wenn diese Voraussetzung eng auszulegen ist, weil die davon hervorgerufenen Verschiebungen und Änderungen der gesetzlichen Verfahrenszuständigkeiten die Ausnahme sein müssen (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar, 24. Auflage 2023, RNr. 16 zu § 78 VwVfG), so stehen die beiden Vorhaben hier in einem solch engen funktionalen Zusammenhang, dass sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung aufdrängt. Eine einheitliche Entscheidung ist dann erforderlich, wenn ein gesteigerter Koordinierungsbedarf vorliegt, der ein einheitliches Planungserfordernis auslöst, welches über eine bloße Zweckmäßigkeit oder ein bloßes Interesse an einer Koordinierung hinausgeht (BVerwG Urteil vom 18. Juli 2013, Az: 7 A 4/12, RNr. 21 zitiert nach juris). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn gemeinsame Baumaßnahmen oder eine starke räumliche Verflechtung vorliegen (BVerwG Urteil vom 18. April 1996, Az: 11 A 86/95, RNr. 29 zitiert nach juris). Auch eine Überschneidung der Trassen oder eine so enge Parallelführung, dass die jeweils zu treffenden Regelungen nicht mehr durch eine reine Verfahrensbeteiligung der Vorhabenträger in dem anderen Verfahren und durch eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungen auseinander sichergestellt werden können, sind starke Indizien für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung (BVerwG a.a.O., RNr. 30, BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95,

RNr. 22, jeweils zitiert nach juris).

Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs aus Gründen substantiellen Koordinierungsbedarfs ist für das Komplexvorhaben gegeben. Die Georg-Schwarz-Straße und die Straßenbahnstrecke verlaufen parallel. Auf dem Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken soll die neue Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch errichtet werden. Der Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken bilden somit den Baugrund für die Straßenbahnstrecke im Zuge der Überführung über die Bahnlinsen sowie für die neue Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch. Ohne den Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken würden Betriebsanlagen der Straßenbahn der Baugrund fehlen, sie könnten somit nicht errichtet werden. Die geplante Park + Ride - Anlage sowie die geplante Bike + Ride - Anlage sollen der Verknüpfung zwischen dem öffentlichen Personenverkehr (Straßenbahn, S-Bahn, Regionalbahn, Bus) und dem Individualverkehr (Pkw, Rad, Fußgänger) dienen. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Park + Ride - Anlage sowie die Bike + Ride - Anlage an der Gleisschleife Philipp-Reis-Straße sowie der dort geplanten Haltestelle errichtet werden. Die neue Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch soll der Verknüpfung zwischen dem straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr (Straßenbahn, Bus) sowie dem schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr (S-Bahn, Regionalbahn) dienen. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch an dem Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken errichtet wird. Der Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken, die Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch, die Park + Ride - Anlage, die Bike + Ride - Anlage, die Gleisschleife Philipp-Reis-Straße sowie die dort geplante Haltestelle stehen in einem räumlich-funktionalen Zusammenhang. Das verfolgte Planungsziel der Verknüpfung zwischen dem öffentlichen Personenverkehr und dem Individualverkehr kann nur erreicht werden, wenn diese Bestandteile öffentlicher Straßen und Betriebsanlagen der Straßenbahn gemeinsam an den geplanten Orten errichtet werden. Eine getrennte Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit beider Vorhaben würde nicht zu sinnvollen oder umsetzbaren Ergebnissen führen. Das Ziel kann nur gemeinsam erreicht werden, d. h. die Vorhaben sind so voneinander abhängig, dass unter Beachtung des Grundsatzes der Problembewältigung eine einheitliche Entscheidung notwendig ist.

Durch eine Häufung von Verflechtungen zwischen öffentlichen Straßen, insbesondere der Brücken und Betriebsanlagen der Straßenbahn auf verhältnismäßig engem Raum wird zwecks Bewältigung der vielfältigen Nutzungskonflikte eine Koordinierung der Vorhaben erforderlich, die nicht mehr nur durch bloße gegenseitige Rücksichtnahme oder bloße Abstimmung zwischen der Stadt Leipzig und den Leipziger Verkehrsbetrieben geleistet werden kann. Dem erhöhten planerischen Koordinierungsbedarf muss durch eine einheitliche Zulassungsentscheidung Rechnung getragen werden.

## 1.2 Schwerpunkt des Verfahrens nach § 78 Abs. 2 VwVfG

Von den beiden zur Entscheidung vorliegenden Planfeststellungsverfahren war hier das nach SächsStrG gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG das maßgebliche.

Gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG bestimmen sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die nach dem Ergebnis einer Grobanalyse zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Die Bestimmung der Zuständigkeit ist danach an objektive Kriterien gebunden, die nicht allein die Größe der Vorhaben oder ihren Raumbedarf einbeziehen, sondern insbesondere das Ausmaß der von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange berücksichtigen. Deshalb sind auch die qualitativen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens mit in den Blick zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteile vom 18. April 1996,

Az: 11 A 86/95 und vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95). Von mehreren nach unterschiedlichen Rechtsvorschriften planfeststellungsbedürftigen Anlagen ist für diejenige Anlage der Vorrang einzuräumen, welche das größere Konfliktpotenzial besitzt und damit eine umfassendere Abwägung erfordert (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar 24. Auflage 2023, RNr. 20 zu § 78 VwVfG). Da die Zuständigkeitsfrage zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens abschließend geklärt sein muss, kommt es auf eine Grobanalyse zum Zeitpunkt der Antragstellung an und nicht auf eine ex-post Betrachtung mit dem Kenntnisstand nach durchgeführtem Beteiligungsverfahren (BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95, RNr. 23 zitiert nach juris).

Danach ist vorliegend das straßenrechtliche Verfahren das gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG führende. Die Maßnahmen des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken sowie des grundhaften Ausbaus der Straße Am Ritterschlößchen und dadurch ausgelöste Maßnahmen berühren einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen. Durch den erforderlichen Bauumfang des Gesamtvorhabens, insbesondere durch die geplanten Baumaßnahmen an der Gustav-Esche-Straße werden durch das geplante Vorhaben angrenzende Natura 2000-Gebiete tangiert (Gebiete der Richtlinie 92/43/EWG und der Richtlinie 79/409/EWG). Es handelt sich um das FFH-Gebiet „Leipziger Auensystem“ sowie das Europäische Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“. Für das Straßenbauvorhaben ist damit nach § 39 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 2c SächsUVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Im Zuge der Gustav-Esche-Straße soll der Neubau der Brücke über den Bauerngraben erfolgen. Der Bauerngraben ist Teil des nach der europäischen Wasserrahmenrichtlinie berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpers Alte Luppe (Gewässer 2. Ordnung). Demnach ist eine Prüfung der potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf diesen Wasserkörper unter den Gesichtspunkten der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vorzunehmen. Durch das Straßenbauvorhaben werden im Vergleich zum personenbeförderungsrechtlichen Vorhaben die schwerwiegenderen Umweltauswirkungen ausgelöst, z. B. der Verlust von 252 Einzelbäumen, eine Neuversiegelung von bisher unbeeinträchtigten Böden auf einer Fläche von 1,03 ha. Der Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken führt zudem zum Abriss der denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Georg-Schwarz-Straße Haus-Nrn. 222 und 224. Durch das Straßenbauvorhaben werden im Vergleich zum personenbeförderungsrechtlichen Vorhaben außerdem die schwerwiegenderen Auswirkungen auf private Belange ausgelöst, insbesondere durch Grunderwerb. Das Straßenbauvorhaben hat im Vergleich zum personenbeförderungsrechtlichen Vorhaben zudem eindeutig ein größeres Gewicht im Hinblick auf Größe und Flächenbedarf.

Insgesamt führt die Betrachtung der von den jeweiligen Vorhabensteilen zu berücksichtigenden Bedeutung sowie der ausgelösten Betroffenheiten und Abstimmungsbedarfe daher zu einem Überwiegen des straßenrechtlichen Verfahrens. Die zusammentreffenden Verfahren waren daher insgesamt gemeinsam zu prüfen und in einem einheitlichen Planfeststellungsbeschluss auf den verfahrensrechtlichen Regelungen des SächsStrG zu behandeln.

Aufgrund der Komplexität der ineinandergreifenden Planungen wurde zwischen der Stadt Leipzig und den Leipziger Verkehrsbetrieben vereinbart, dass die verschiedenen Planungen durch die Stadt zu einer einheitlichen Planunterlage zusammengefügt und, abgestimmt mit der Planfeststellungsbehörde, die Stadt Leipzig für das Vorhaben auch die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 39 SächsStrG beantragen soll.

### 1.3 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und für die Feststellung des Plans ist gemäß § 39 Abs. 9 SächsStrG und § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 VwVfG die Landesdirektion Sachsen zuständig.

### 2 Umfang der Planfeststellung

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Der straßenrechtliche Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Hiervon ausgenommen ist im Wesentlichen nur die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG. Aufgrund der Zuständigkeitszuweisung des § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde formal jedoch auch über die Erteilung dieser Nutzungsgenehmigungen.

### 3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des Sächsischen Straßengesetzes, der Verwaltungsverfahrensgesetze und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen durchgeführt.

Das Anhörungsverfahren zur Ausgangsplanung und zur Tektur wurde gemäß § 39 Abs. 3 SächsStrG, § 73 VwVfG, § 3 Abs. 3 SächsUVPG i. V. m. §§ 17 und 19 UVPG durchgeführt.

## II Erforderlichkeit der Planung

Nach § 39 Abs. 3 SächsStrG sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen. Damit im Rahmen dieser Abwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange die privaten Belange im Interesse der Zulassung und Verwirklichung des Vorhabens zurückgestellt und somit insbesondere Eingriffe in private Rechte Dritter zugelassen werden können, müssen die für das Vorhaben sprechenden Belange Ausdruck eines öffentlichen Interesses an seiner Verwirklichung sein, es bedarf einer sogenannten Planrechtfertigung. Maßgebend für die Planrechtfertigung sind die Ziele, die das für das jeweilige Vorhaben einschlägige Fachplanungsgesetz vorgibt. Im Falle des Bauvorhabens des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken und des grundhaften Ausbaus der Straße Am Ritterschlößchen ist das das SächsStrG. Für das Bauvorhaben des grundhaften Ausbaus der Gleisanlagen sowie des Neubaus der Haltestellen ist das das PBefG. Die Planrechtfertigung besteht also, wenn die Planung den Zielstellungen des SächsStrG bzw. des PBefG dient und die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen im Grundsatz geeignet sind, entgegenstehende Interessen und Rechte in der Abwägung zu überwinden. Dafür ist nicht erforderlich, dass das Vorhaben zur Erreichung der Ziele des Fachplanungsgesetzes vollkommen unausweichlich ist. Es genügt vielmehr, dass es, gemessen an diesen Zielen, vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 1. April 2005, Az. 9 VR 7.05; Kopp/Ramsauer: VwVfG,

RNr. 30 zu § 75 VwVfG). Dies ist nur dann der Fall, wenn das Vorhaben zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich ist, weil nach den tatsächlichen Umständen ein dringendes Verkehrsbedürfnis besteht.

Die Beeinträchtigung von Rechten Dritter ist dabei zulässig, wenn sie sich unterhalb einer im Einzelfall zu bestimmenden Wesentlichkeitsschwelle hält. Auch für die Zulassung planbedingter Rechtsbeeinträchtigungen unterhalb jener Wesentlichkeitsschwelle bedarf es jedoch eines öffentlichen Interesses an der Planverwirklichung, mit dem das widerstreitende private Interesse an der unveränderten Aufrechterhaltung der jeweiligen berührten Rechtsposition überwunden werden kann. Ähnliches gilt in Bezug auf widerstreitende öffentliche Belange, soweit jene in der Rechtsordnung nicht in Gestalt zwingender, d. h. nicht in einer Abwägung überwindbarer Vorschriften, insbesondere von Verboten, zum Ausdruck kommen. Auch insoweit ist also der Frage des Bestehens einer Planrechtfertigung nachzugehen und eine alle Belange berücksichtigende Abwägung im Sinne von § 39 SächsStrG durchzuführen.

Die beiden Vorhaben werden dieser Anforderung gerecht. Sie sind im fachplanungsrechtlichen Sinne gerechtfertigt, d. h. vernünftigerweise geboten. Ihre Verwirklichung, also die Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele, liegt im öffentlichen Interesse.

- Erforderlichkeit des Straßenbauvorhabens

Die Brückenbauwerke der Georg-Schwarz-Brücken sind in einem schlechten baulichen Zustand, der einen Ersatzneubau erforderlich macht. Dieser bauliche Zustand der Brückenbauwerke hat Einschränkungen für den Kraftfahrzeug- sowie den Straßenbahnverkehr zur Folge. Kraftfahrzeuge mit einer Masse von über 3,5 t dürfen seit 2020 auf Grund des Brückenzustandes diese nicht mehr befahren. Auf den Brückenbauwerken dürfen sich keine zwei Straßenbahnen begegnen. Die auszubauenden Straßen sind ebenfalls in einem baulich schlechten Zustand. Sie sind mit der Straßenzustandsnote 5, d.h. genügend bewertet. Derzeit ist der auszubauende Bereich über die Georg-Schwarz-Brücken als Doppelknoten ausgebildet, bestehend aus den Knoten Georg-Schwarz-Straße / Ludwig-Hupfeld-Straße und dem Knoten Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Leipziger Straße / Heinrich-Heine Straße. Die bestehende Verkehrsbelastung von ca. 23.700 Kfz in 24h zwischen Ludwig-Hupfeld-Straße und der Straße Am Ritterschlößchen führt in den täglichen Spitzenstunden zur Überlastung des Doppelknotens mit Rückstaubildung in der Straße Am Ritterschlößchen ca. bis zur Robert-Koch-Straße zeitweise auch bis zur Pettenkoferstraße und in der Ludwig-Hupfeld-Straße ca. bis zur Fraunhoferstraße. Radfahrer und Kfz fahren derzeit im Mischverkehr. Wegen der oben beschriebenen hohen Verkehrsbelastung sind Radfahrer dadurch einem hohen Sicherheitsrisiko ausgesetzt. Es fehlen gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Das Vorhaben dient der Beseitigung der beschriebenen erheblichen Defizite. Der bestehende Doppelknoten Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße / Leipziger Straße soll zu einem Knotenpunkt zusammengefasst werden. Dabei soll von der Ludwig-Hupfeld-Straße eine tangentielle Verbindung zur Straße Am Ritterschlößchen entstehen. Die Kfz, die in dieser Richtung verkehren, können dann in einer Ampelphase den Knoten passieren. Der neu geplante Knoten Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße / Leipziger Straße wird Aufstellbereiche für die verschiedenen Verkehrsarten, also für Kraftfahrzeuge, Straßenbahnen und Radfahrer erhalten. Die Aufstellbereiche werden ausreichend dimensioniert sein, um eine hinreichende

Leistungsfähigkeit des Knotens zu erreichen. Die Berechnung der Größe der Aufstellbereiche erfolgte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus dem Jahr 2015. Planungsziel war es, mindestens die Qualitätsstufen D zu erreichen. Bei dieser Qualitätsstufe ist der Verkehrsablauf gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Der Verkehrszustand ist noch stabil, die mittleren Wartezeiten liegen dabei bei bis zu 45 s. In der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität sind die Berechnungen zur erforderlichen Größe der Aufstellbereiche nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Anlage 1 Seite 7 enthalten. Danach wird bei Ausbildung der Aufstellbereiche wie geplant für den Knotenpunkt mindestens eine Verkehrsqualitätsstufe D für den Kfz-Verkehr erreicht. Der Rückstau in die Straße Am Ritterschloßchen und in die Ludwig-Hupfeld-Straße kann dadurch reduziert werden. Das Vorhaben dient damit der Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs.

In allen auszubauenden Straßen mit Ausnahme der Heinrich-Heine-Straße ist die Anlegung von Radverkehrsanlagen in Form eines Radfahrstreifens vorgesehen. Auf der Fahrbahn kann nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Kap. 6.1.7.2 der Radverkehr hinreichend sicher nur auf verkehrarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) geführt werden. Schutzstreifen bieten nach Kap. 6.1.7.3 der RASt nur auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 1.000 Kfz am Tag hinreichende Sicherheit. Die Ludwig-Hupfeld-Straße, die Georg-Schwarz-Straße, die Straße Am Ritterschloßchen und die Leipziger Straße sind wesentlich höher belastet. Wie dargestellt beträgt die höchste Verkehrsbelastung der Ludwig-Hupfeld-Straße und der Straße Am Ritterschloßchen ca. 23.700 Kfz in 24h. Eine hinreichende Sicherheit für Radfahrer kann demzufolge nur durch die Trennung von Kfz- und Radverkehr durch einen Radfahrstreifen erreicht werden.

Die Park & Ride Anlage wird zur Schaffung von Stellplätzen für den Individualverkehr aus dem Umland und für den Tourismus benötigt. Sie dient dazu, das Kfz-Aufkommen in der Innenstadt zu reduzieren. Dazu soll der Alltagsverkehr wie auch der Freizeit- und touristische Verkehr verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. Besondere Bedeutung wird die Park & Ride Anlage zur Verkehrsbewältigung bei Großveranstaltungen in der Innenstadt als auch im Bereich des Sportforums haben. Die Gleisschleife Philipp-Reis-Straße mit ihrem integrierten P&R-Platz bietet hierfür beste Verknüpfungsvoraussetzungen, da hier Umsteigemöglichkeiten zu S-Bahnen, Regionalbahnen und zu Straßenbahnen bestehen. Dazu bedarf es einer entsprechenden Kapazität an Stellplätzen für Kfz.

- Erforderlichkeit des Gleisbauvorhabens

Der Betrieb von Straßenbahnen als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs ist gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Freistaat Sachsen zur Verfügung stehen. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen. § 2 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG regelt den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr in verdichteten Räumen. Nach § 21 Abs. 1 PBefG ist der Unternehmer, hier die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH als Vorhabenträgerin verpflichtet, den Betrieb den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Er ist nach § 36 Abs. 1 PBefG verpflichtet, Betriebsanlagen für Straßenbahnen zu bauen und

während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend zu unterhalten. Die Anforderungen an den Stand der Technik von Betriebsanlagen für Straßenbahnen ergeben sich aus der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab). Nach § 3 Abs. 5 BOStrab werden für die mobilitätseingeschränkten Personen besondere Maßnahmen gefordert, welche die Benutzung der Betriebsanlagen ohne besondere Erschwernisse ermöglichen.

Für die Stadt Leipzig sind die gesetzlichen Ziele im Nahverkehrsplan der Stadt konkretisiert. Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig erfolgte mit Beschluss der Ratsversammlung vom 18. Dezember 2019. Im Abschnitt 5 „Anforderungen an das Nahverkehrsangebot“ sind darin u. a. folgende Ziele festgelegt:

- Erhöhung der Beförderungskapazität und
- Gewährleistung der Barrierefreiheit.

Straßenbahnen und Kfz fahren gegenwärtig in der Georg-Schwarz-Straße / Leipziger Straße unter Nutzung der straßenbündigen Gleisanlagen der Verkehrsbetriebe im Mischverkehr. Das führt in den täglichen Spitzenstunden auch zu Behinderungen der Straßenbahn. Die bestehenden Haltestellen sind nicht barrierefrei. Durch den Neubau der Haltestelle Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 in Mittellage in der Georg-Schwarz-Straße und der neuen Haltestelle in der Gleisschleife sollen zwei barrierefrei ausgebaute neue Haltestellen entstehen. Durch die neue Haltestelle Bahnhof Leutzsch sollen kurze Wege beim Umstieg von der Straßenbahn 7 in die S-Bahnen Richtung Miltitzer Allee und in den Regionalverkehr in Richtung Saaletal und Elstertal gewährleistet werden. Damit soll ein leistungsfähiger Umsteigepunkt zwischen dem schienen- und dem straßengebundenen ÖPNV entstehen und ein nachhaltiger Anreiz insbesondere für Berufspendler geschaffen werden, den ÖPNV im Verkehrsverbund zu nutzen. Das chronisch überlastete Straßennetz in Leipzig soll vom motorisierten Individualverkehr durch Berufspendler entlastet werden.

Die geplante Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn erfolgt zum Zwecke der Erhöhung der Beförderungskapazität. Dazu gibt es ein Umbauprogramm im Gleisnetz zum Einsatz von neuen, 2,40 m breiten Straßenbahnen. Dafür ist bei allen Baumaßnahmen im Gleisnetz, also nicht nur in der Georg-Schwarz-Straße und der Leipziger Straße ein größerer Gleismittenabstand vorgesehen. Mit der Erweiterung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m wird der Einsatz von 2,40 m breiten Straßenbahnen ermöglicht. Damit kommt es zu einer Erhöhung der Beförderungskapazität bis zu 25 % und einen besseren Fahrgastkomfort, da die neuen Straßenbahnen mehr Sitzplätze bieten werden.

Die Gleisschleife und die Endhaltestelle für die Straßenbahnlinie 7E sind für einen zukunftsfähigen Straßenbahnverkehr erforderlich. Bei Gleisbauarbeiten zwischen der Philipp-Reis-Straße und Böhlitz-Ehrenberg kann die Linie 7 nur bis zur Philipp-Reis-Straße fahren und muss dort wenden. Die Fahrgäste steigen um in den Bus, der den entfallenden Streckenabschnitt im Schienenersatzverkehr bedient. Zur Gewährleistung kurzer Umsteigewege wird der Schienenersatzverkehr das Innengleis nutzen. Einen solchen Schienenersatzverkehr wird es schon im Anschluss an den Neubau der Georg-Schwarz-Brücken geben, wenn die Leipziger Straße in Böhlitz-Ehrenberg ausgebaut wird. Bei störungsbedingten Behinderungen des Straßenbahnverkehrs in Neulindenau oder Grünau werden die Linien 8 und 15 zur Gleisschleife Philipp-Reis-Straße umgeleitet. Für die Aufstellung der umgeleiteten Linien werden zwei Gleise benötigt, zudem muss die Möglichkeit gegeben sein, dass sich Fahrzeuge unterschiedlicher Linien überholen können. Die Linie 7 gehört zu den am stärksten frequentierten Straßenbahnlinien der Leipziger Verkehrsbetriebe und weist keine Kapazitätsreserven

mehr auf. Bei weiterem Fahrgastwachstum wird mittelfristig eine zweite Verstärkerlinie 7E in der Georg-Schwarz-Straße erforderlich, die an der Philipp-Reis-Straße enden wird. Die Verstärkerlinie wird erforderlich, wenn die Brachflächen zwischen der Philipp-Reis-Straße und den Bahngleisen bebaut werden. Für dieses Gebiet wird derzeit der Bebauungsplan „Bahnbogen Leutzsch“ erstellt.

Die beiden Vorhaben sind damit im fachplanungsrechtlichen Sinne gerechtfertigt, d. h. vernünftigerweise geboten. Ihre Verwirklichung, also die Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele, liegt im öffentlichen Interesse. Insbesondere die mit der Planung beabsichtigte Anhebung des Beförderungskomforts des ÖPNV stellt einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung des Baues von Straßenbahnbetriebsanlagen dar (vgl. Hessischer VGH, Urteil vom 18. März 2008, Az. 2 C 1092/06).

### III Variantenwahl

Die Variantenwahl ist für die fachplanerische Abwägungsentscheidung von entscheidender Bedeutung. Das Abwägungsgebot des § 39 Abs. 3 SächsStrG und des § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG erstreckt sich auch auf planerische Alternativen. Sie müssen untersucht und im Verhältnis zueinander gewichtet werden. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen müssen soweit untersucht werden, bis erkennbar wird, ob sie eindeutig vorzugswürdig sind. Dies wäre nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes dann der Fall, wenn sich eine andere als die gewählte Variante unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere hinsichtlich öffentlicher und privater Belange darstellt und sich deutlich aufdrängen würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004, Az.: 9 A 11.03). Eine gleichermaßen tiefgehende Prüfung aller in Betracht kommenden Alternativen ist nicht geboten. Die jeweilige Untersuchungstiefe hängt vor allem vom Grad der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange ab (BVerwG, Urteil vom 14. November 2002, Az. 4 A 15/02, RNr. 45 f. zitiert nach juris m.w.N.).

Die Stadt Leipzig hat für ihr Vorhaben die folgenden Varianten untersucht:

Das Verkehrskonzept der Stadt Leipzig sah ursprünglich den Bau eines mittleren Ringes vor. Der Straßenzug Ludwig-Hupfeld-Straße über die Georg-Schwarz-Straße auf die Straße Am Ritterschlößchen bis zur Gustav-Esche-Straße sollte Bestandteil des mittleren Ringes Nord-West werden. Im Rahmen einer Vorplanung 1997 bis 1999 wurden vier Varianten untersucht. Die erste Variante sah die Unterführung der Ludwig-Hupfeld-Straße unter der Georg-Schwarz-Straße vor. Nachfolgend war die Fortführung der Ludwig-Hupfeld-Straße als Hochstraße über die Bahnanlagen der DB AG und die Straße Am Ritterschlößchen bis in Höhe Pettenkoferstraße weiter über ein Dammbauwerk mit Einbindung in die Gustav-Esche-Straße ca. 160 m nördlich der Brücke Am Forsthaus geplant. Die zweite Variante sah einen plangleichen Knoten Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße vor. Nachfolgend war die geradlinige Fortführung der Ludwig-Hupfeld-Straße mit anschließender Absenkung der 4-streifigen Trasse vom Dammbauwerk in ein Trogbauwerk und fortführend in ein Tunnelbauwerk zur Unterquerung der Bahnanlagen sowie eine niveaugleiche Anbindung an die Straße Am Ritterschlößchen in Höhe Pettenkoferstraße geplant. Die dritte Variante sah einen bestandsnahen Ausbau des plangleichen Knotens Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße und eine Überführung der Ludwig-Hupfeld-Straße 4-streifig über die Bahnanlagen ca. in Höhe Barnecker Steg und nachfolgend Parallelführung als Hochstraße bis Knoten Leipziger Straße / Am Ritterschlößchen vor. Die vierte Variante sah eine Zusammenfassung des Doppelknotens Ludwig-Hupfeld-Straße / Georg-Schwarz-Straße / Leipziger Straße / Heinrich-Heine-Straße / Am Ritterschlößchen zu einem Knoten mit diagonaler Trassenführung über die Bahnanlagen vor. Weiter war ein 4-streifiger Aus-

bau der Straße Am Ritterschlößchen und der Gustav-Esche-Straße bis ca. 160 m nördlich der Brücke Am Forsthaus in bestandsnaher Lage geplant.

Beim Variantenvergleich erfolgte eine Bewertung hinsichtlich der notwendigen Eingriffe und der zusätzlichen Flächeninanspruchnahme, der Möglichkeit der Erschließung der anliegenden Gebiete mit den hierfür notwendigen Verkehrsanlagen, des Aufwandes für Herstellung, Unterhaltung und Betrieb der Ingenieurbauwerke und der Anzahl der insgesamt notwendigen Knotenpunkte für die Gewährleistung der Verkehrsbeziehungen sowie der daraus resultierenden Kosten. Von den untersuchten Varianten wurde die vierte Variante als Vorzugsvariante ausgewählt. Diese Variante bietet den Vorteil, dass mit der diagonalen Überquerung der Georg-Schwarz-Straße und der Bahnanlagen mit einem Brückenbauwerk die Verkehrsbeziehungen über einen Knotenpunkt abgewickelt werden können sowie dass der Flächenbedarf und die Anzahl der notwendigen Ingenieurbauwerke am geringsten sind, so dass diese Variante gleichzeitig finanziell die wirtschaftlichste Realisierungsmöglichkeit darstellt.

Es erfolgte eine Weiterführung und eine Aktualisierung der verkehrspolitischen Leitlinien und weiterer städtischer Konzeptionen auf der Grundlage der Stadtentwicklungspläne Verkehr und öffentlicher Raum 2003 sowie 2015, des Nahverkehrsplanes und des Radverkehrsentwicklungsplanes. Das ursprüngliche Verkehrskonzept eines mittleren Rings wurde in der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes Verkehr und öffentlicher Raum von 2015 nicht mehr weiterverfolgt. Im Zuge der Überprüfung wurden dennoch einzelne Teilabschnitte mit Verbesserungsbedarf herausgestellt. Für den Bereich der Georg-Schwarz-Brücken besteht dieser Bedarf in einer verkehrsgerechten Knotenausbildung mit der tangentialen Hauptrichtung Ludwig-Hupfeld-Straße / Straße Am Ritterschlößchen sowie gleichzeitig in der notwendigen Erneuerung der Straßenbrücken Georg-Schwarz-Straße. Im Zuge der geplanten Maßnahmen ist der vorhandene, für die Geschwindigkeit und Pünktlichkeit der Straßenbahn kritische Staupunkt nach dem Nahverkehrsplan im Zuge der Georg-Schwarz-Brücken an der Schnittstelle der beiden verkehrlichen Hauptachsen zu verbessern. Im weiteren Planungsprozess wurde ersichtlich, dass für die Knotenpunktausbildung unter Beachtung der städtebaulichen Situation, der Grundstücksverhältnisse, dem Erhalt des denkmalgeschützten Industriebauwerkes des ehemaligen VEB Polygraph (Georg-Schwarz-Straße 185), der Anlagen der Deutschen Bahn AG und hier insbesondere die Aufzüge und Treppenzugänge der Bahnsteige letztlich nur eine Variante für den Knotenpunkt Georg-Schwarz-Straße / Leipziger Straße / Ludwig-Hupfeld-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße realisierbar ist, mit der die erforderliche Leistungsfähigkeit erzielt werden kann.

Für die Straße Am Ritterschlößchen wurden zwei Varianten entwickelt. Wegen der nicht weiteren Verfolgung der Planung für den mittleren Ring wurde der in der Planung von 1999 noch enthaltene 4-streifigen Fahrbahnquerschnitt der Ludwig-Hupfeld-Straße und der Straße Am Ritterschlößchen verringert und von je zwei Fahrstreifen auf einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung reduziert. Im Zuge der Georg-Schwarz-Straße wurde je ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung berücksichtigt und die Straßenbahngleisanlagen nach Möglichkeit separiert. Die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr wurden im Untersuchungsbereich nun nach aktuellen Erkenntnissen berücksichtigt. Die Variantenuntersuchung im Rahmen der vorliegenden Planung beschränkte sich daher nur auf den Umbau der Straße Am Ritterschlößchen hinsichtlich der Querschnittsausbildung und Anbindung an die Gustav-Esche-Straße. Die erste Variante sah für die Straße Am Ritterschlößchen von Lise-Meitner-Straße bis Pettenkofersstraße einen 3-streifigen Querschnitt mit je einem durchgehenden Fahrstreifen pro Richtung und Mittel- bzw. Abbiegestreifen vor. Die Variante 2 von Lise-Meitner-Straße bis Gustav-Esche-Straße gleicht im Querschnitt dem der Variante 1 bis zum südlichen Radfahrstreifen. Danach folgt bei Variante 2 ein durchgehender Grünstreifen mit Baumreihe und mit dahinterliegender

Entwässerungsmulde. Die Stadt Leipzig bewertete die beiden Varianten im Hinblick auf ihre raumstrukturelle Wirkung, ihre Verkehrswirksamkeit, ihre Verkehrssicherheit, ihre Umweltverträglichkeit und ihre Wirtschaftlichkeit. Im Ergebnis wurde von der Stadt Leipzig die Variante 1 aufgrund der höheren Wirtschaftlichkeit, der höheren Anzahl an Stellplätzen für den motorisierten Individualverkehr sowie aufgrund der geringeren Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke als Vorzugsvariante gewählt.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe untersuchten Varianten im Hinblick auf die Art und die Lage der Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch, die Trassierungsparameter und die Einordnung der Gleise in den Straßenquerschnitt. Barrierefreie Haltestellen können als Inselhaltestelle, als Kap oder überfahrenes Kap errichtet werden. Bei einem überfahrenen Kap müssen die Fahrgäste den motorisierten Individualverkehr kreuzen, um von der Straßenbahn zu den Fahrbahnrändern zu kommen. Alternativ müsste das überfahrbare Kap für die Haltedauer für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Bei einem Kap muss der motorisierte Individualverkehr für die Haltedauer hinter der Straßenbahn warten. Das würde für den motorisierten Individualverkehr eine zusätzliche Behinderung zwischen den Knotenpunkten Philipp-Reis-Straße und Am Ritterschloßchen bedeuten. Durch eine Inselhaltestelle können motorisierter Individualverkehr und Straßenbahn unabhängig voneinander verkehren. Ein sicheres Erreichen der Haltestelle ist durch eine Lichtsignalanlage möglich. Haltestellen als Kap oder überfahrenes Kap kommen daher vorrangig dort zur Anwendung, wo der zu geringe Querschnitt der Straße keine Inselhaltestelle zulässt. In der Georg-Schwarz-Straße zwischen den beiden Brückenbauwerken ist eine für den Bau einer Inselhaltestelle ausreichende Straßenbreite vorhanden. Die Leipziger Verkehrsbetriebe entschieden sich im Interesse der Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs sowie der Sicherheit der Fahrgäste für den Bau einer Inselhaltestelle für die Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch. Die Leipziger Verkehrsbetriebe strebten eine Entkopplung der Straßenbahn vom motorisierten Individualverkehr in Form eines eigenen Bahnkörpers an. Die Streckengleise der Straßenbahn in der Georg-Schwarz-Straße sollen einen solchen besonderen Bahnkörper erhalten. Zwischen der Einmündung Philipp-Reis-Straße und dem südlichen Brückenbauwerk ist ein besonderer Bahnkörper nur für das Gleis in Richtung Böhlitz-Ehrenberg möglich, da auf dem stadteinwärtigen Gleis der Linksabbiegeverkehr in die Philipp-Reis-Straße mitgeführt wird. Zur Herstellung des besonderen Bahnkörpers in beiden Fahrrichtungen wäre hier zusätzlicher Flächenerwerb notwendig gewesen. Da der besondere Bahnkörper in stadteinwärtiger Richtung jedoch keine Vorteile für den Straßenbahnverkehr bringen würde, verzichteten die Leipziger Verkehrsbetriebe auf den zusätzlichen Flächenerwerb. In Fortführung Leipziger Straße ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit ein besonderer Bahnkörper nicht mehr möglich.

Die beschriebene, von beiden Vorhabenträgern gewählte Methodik der Variantenuntersuchung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Variantenentscheidung beider Vorhabenträger ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Sie erscheint plausibel. Die beiden Vorhabenträger müssen sich auf keine der von ihnen verworfenen Varianten oder eine sonstige alternativ zur Vorzugsvariante in Betracht kommende Variante verweisen lassen. Die Vorhabenträger haben auch keine objektiv in Betracht kommenden, sinnvollen Alternativen unberücksichtigt gelassen und die Einschätzung, dass die ausgewählten Varianten für die Brückenbauwerke, die auszubauenden Straßen, Gleislagen, Haltestellen und Radverkehrsanlagen unter Abwägung der berührten öffentlichen Belange die besten Lösungen darstellen, ist nachvollziehbar. Insbesondere haben beide Vorhabenträger sich bei ihrer Auswahl von sachgerechten Kriterien leiten lassen und ihnen ein ihrer objektiven Bedeutung entsprechendes Gewicht beigemessen.

## IV Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 39 Abs. 3 SächsStrG sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Zu den zu berücksichtigenden öffentlichen Belangen gehört insbesondere auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Nach § 39 Abs. 2 SächsStrG bestimmen sich die Erforderlichkeit und die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG). Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es sicherzustellen, dass zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung so früh wie möglich bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit berücksichtigt wird.

Nach § 3 Abs. 2 SächsUVPG ist für Vorhaben, die in Anlage 1 Spalte „UVP-Festlegung“ mit dem Buchstaben „X“ gekennzeichnet sind, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Nach der Nr. 2c der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben, der Anlage 1 zum SächsUVPG, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn eine neue, ausgebaute oder verlegte Straße durch Gebiete führt, die durch die Richtlinie 2009/147/EG oder durch die Richtlinie 92/43/EWG unter besonderem Schutz stehen oder solche Gebiete berührt. Der Ausbauabschnitt der Gustav-Esche-Straße befindet sich ab dem geplanten Brückenbauwerk über den Bauerngraben bei Bau-km 1+262 bis zum Bauende bei Bau-km 1+313 im Natura-2000-Gebiet DE 4639-301 „Leipziger Auensystem“ sowie im Natura-2000-Gebiet DE 4639-451 „Leipziger Auwald“. Beim Natura-2000-Gebiet „Leipziger Auensystem“ handelt es sich um ein Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie. Beim Natura-2000-Gebiet „Leipziger Auwald“ handelt es sich um ein Schutzgebiet nach der europäischen Vogelschutzrichtlinie. Damit handelt es sich bei diesem Straßenbauvorhaben um ein UVP-pflichtiges Vorhaben.

Nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG wird für ein Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchgeführt, wenn für das Vorhaben nach Anlage 1 eine Vorprüfung vorgeschrieben ist. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Nach § 7 Abs. 1 UVPG ist eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht durchzuführen, wenn das Vorhaben in Anlage 1 Spalte 2 mit dem Buchstaben „A“ gekennzeichnet ist. Nach Anlage 1, Nr. 14.11, Spalte 2, zum UVPG handelt es sich beim Bau von Straßenbahnstrecken mit den dazugehörigen Betriebsanlagen um Vorhaben, die mit dem Buchstaben „A“ gekennzeichnet sind. Bei dem geplanten Ausbau der Straßenbahnanlagen in der Georg-Schwarz-Straße handelt es sich um Änderungen an einer bestehenden Straßenbahnstrecke. Zu Baumaßnahmen i. S. v. Anlage 1 Nr. 14.11 gehören auch Änderungsmaßnahmen. Das ergibt sich aus § 1 Abs. 3 Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). Danach ist ein Bau der Neubau oder die Änderung von Betriebsanlagen der Straßenbahn. Die Planfeststellungsbehörde hatte also zu entscheiden, ob für das Gleisbauvorhaben eine Vorprüfung zur UVP-Pflicht durchzuführen war.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 4 UVPG und nach § 2 Abs. 1 SächsUVPG unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die Zulassungsentscheidungen dienen. Jede Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf also eines sogenannten „Trägerverfahrens“. Eine isolierte Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Trägerverfahren gibt es also nicht. In diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt über das Verfahren wurde dargelegt, weswegen für das Straßenbauvorhaben und das Gleisbauvorhaben nur ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde. Nach § 78 Abs. 1 VwVfG findet nur ein einziges Planfeststellungsverfahren statt, wenn meh-

rere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, von denen mindestens eines bundesrechtlich geregelt ist, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Zuständigkeiten und Verfahren richten sich dann nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Das Planfeststellungsverfahren wurde einheitlich nach den Vorschriften des SächsStrG geführt, da dieses gemäß § 78 VwVfG das Leitverfahren für das Gesamtvorhaben ist. Das Straßenbauvorhaben und das Gleisbauvorhaben sind zwar zwei selbstständige Vorhaben. Die Umweltverträglichkeit des Gleisbauvorhabens könnte aus umweltfachlicher Sicht also auch isoliert vom Straßenbauvorhaben betrachtet werden. Da jedoch ein einziges Planfeststellungsverfahren für beide Vorhaben durchgeführt wurde, fehlte es für das Gleisbauvorhaben an einem eigenen Trägerverfahren für eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Umweltverträglichkeit des Gleisbauvorhabens konnte verfahrensrechtlich also nicht isoliert vom Straßenbauvorhaben betrachtet werden. Bei dem Straßenbauvorhaben handelt es sich wie dargestellt um ein UVP-pflichtiges Vorhaben. Damit stand auch ohne Vorprüfung zur UVP-Pflicht des Gleisbauvorhabens fest, dass in diesem Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen musste. Auf ein etwaiges Ergebnis der Vorprüfung zur UVP-Pflicht des Gleisbauvorhabens kam es in diesem Planfeststellungsverfahren also gar nicht an. Für das Gleisbauvorhaben war demzufolge keine Vorprüfung zur UVP-Pflicht durchzuführen.

Wie dargestellt war allein schon deswegen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, weil das Straßenbauvorhaben ein UVP-pflichtiges Vorhaben ist. Nach § 3 Abs. 3 SächsUVPG richten sich die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und das Verfahren nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundes (UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst nach § 3 UVPG die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens oder eines Plans auf die Schutzgüter. Sie dient einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze und wird nach einheitlichen Grundsätzen sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Die nach § 18 UVPG vorgesehene Einbeziehung der Öffentlichkeit und die nach § 19 UVPG vorgesehene Unterrichtung der Öffentlichkeit ist im Zuge des Anhörungsverfahrens erfolgt. Sie besteht in der durchgeführten Auslegung der Planunterlagen, verbunden mit dem im Rahmen der Bekanntmachung der Auslegung erteilten Hinweis auf die Möglichkeit der Erhebung von Einwendungen. Die nach § 17 UVPG vorgesehene Einbeziehung anderer Behörden ist ebenfalls im Zuge des Anhörungsverfahrens erfolgt in Form der an die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ergangenen Aufforderung zur Abgabe von Stellungnahmen.

Nach § 16 UVPG hat der Vorhabenträger einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen, der

1. eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens,
2. der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,
3. der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll,
4. der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen,
5. der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens,
6. der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen

Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen sowie

7. sowie eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung des UVP-Berichts enthält.

Bei einem Vorhaben, das einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, muss der UVP-Bericht Angaben zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele dieses Gebiets enthalten.

Die Stadt Leipzig hat die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens im UVP-Bericht (Planunterlage 19.5) dargestellt und einer Bewertung auf ihre Umweltverträglichkeit hin, unterzogen.

Die Beschreibung des Vorhabens erfolgte im Abschnitt 1.3 des UVP-Berichtes. Die Planfeststellungsbehörde hat den Inhalt dieses Abschnittes des UVP-Berichtes in diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt zur Beschreibung des Vorhabens wiedergegeben und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine Beschreibung des Vorhabens mit Angaben zum Standort, zur Art, zum Umfang und zur Ausgestaltung, zur Größe und zu anderen wesentlichen Merkmalen des Vorhabens, der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens gefordert wird.

Im zweiten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte die Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine solche Beschreibung gefordert wird. Im vierten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden und vermindert werden können. Im siebenten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte die Erläuterung der Möglichkeiten der Kompensation erheblicher Umweltauswirkungen. Die Planfeststellungsbehörde hat die geplanten Vermeidungs-, Schutz-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, dort in den Unterabschnitten zur Vermeidbarkeit, Minimierung, zum Ausgleich und zum Ersatz der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft beschrieben und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert, ausgeglichen oder ersetzt werden soll, gefordert wird.

Im fünften Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte eine Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen in diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, dort in den Unterabschnitten zur Eingriffsbeschreibung dargestellt und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens gefordert wird.

Im dritten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte eine Übersicht über die wichtigsten vom

Träger des Vorhabens geprüften Lösungsmöglichkeiten. Im achten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte ein Vergleich der Alternativen. Die Planfeststellungsbehörde hat die von den beiden Vorhabenträgern geprüften Varianten und ihre Entscheidung zu der gewählten Vorzugsvariante in diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt über die Variantenwahl dargestellt und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen gefordert wird.

Im sechsten Abschnitt des UVP-Berichtes erfolgte die Darstellung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfungen nach § 34 BNatSchG sowie der artenschutzrechtlichen Betrachtungen. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Ergebnisse in diesem Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, dort im Unterabschnitt zum Europäischen Gebietsschutz und zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen der beiden Natura-2000-Gebiete „Leipziger Auensystem“ und „Leipziger Auwald“ dargestellt und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der bei einem Vorhaben, das einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Vorhaben, Projekten oder Plänen geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen, der UVP-Bericht Angaben zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele dieses Gebiets enthalten muss.

Der neunte Abschnitt des UVP-Berichtes enthält eine Zusammenfassung der vorangegangenen Abschnitte. Damit entspricht der Inhalt des UVP-Berichts der Anforderung des § 16 UVPG, nach der eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung enthalten sein muss. Der von der Stadt Leipzig vorgelegte UVP-Bericht (Planunterlage 19.5) enthält damit den notwendigen Inhalt nach § 16 UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde außer auf der Grundlage der von der Stadt Leipzig vorgelegten Planunterlagen, die Aussagen zu den Umweltauswirkungen enthalten, darüber hinaus aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingeholt wurden, durchgeführt. Maßgeblich waren insbesondere die Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörde, der unteren Wasserbehörde und der oberen Abfallbehörde. Die Planfeststellungsbehörde hat sich inhaltlich in diesem Planfeststellungsbeschluss in den Abschnitten zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, der Wasserwirtschaft, der Variantenuntersuchung und der Abfallwirtschaft und des Bodenschutzes mit diesen Stellungnahmen auseinandergesetzt und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen darauf. Die Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange stützen im Wesentlichen die im UVP-Bericht getroffenen Feststellungen und Aussagen.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen sowie der eingegangenen Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange ist festzustellen, dass das Straßenbauvorhaben sowie das Gleisbauvorhaben zum Teil mit erheblichen Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter verbunden ist, die nach § 25 Abs. 1 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze zu bewerten und nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens durch diesen Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sind. Die Umweltauswirkungen der beiden verfahrensgegenständlichen Vorhaben werden im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge durch die Planfeststellungsbehörde wie folgt

bewertet:

Für das Schutzgut Mensch, einschließlich menschliche Gesundheit sind erhebliche Umweltauswirkungen durch vom Straßenverkehr bedingte Immissionen durch Verkehrslärm sowie durch das Baugeschehen bedingte Immissionen durch Baulärm zu erwarten. Insbesondere beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke wird sich erheblicher Baulärm nicht vermeiden lassen. Die Umweltauswirkungen durch vom Straßenbahnverkehr bedingten Verkehrslärm sowie die vom Straßenverkehr bedingten Immissionen durch Luftschadstoffe werden dagegen die Schwelle der Erheblichkeit nicht erreichen.

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist der bau- und anlagebedingte Verlust von Biotop- und Habitatfunktionen sowie die Beeinträchtigung der Biotopverbundfunktion durch die mit dem Vorhaben unvermeidlich verbundene Flächeninanspruchnahme zu erwarten. Erhebliche Umweltauswirkungen können vom Vorhaben für die besonders geschützten Tierarten Biber, Fischotter, Fledermäuse und Zauneidechsen ausgehen. Für das Schutzgut Fläche und Boden erwartet die Planfeststellungsbehörde die gravierendsten Auswirkungen durch bau- und anlagebedingte Verluste und die Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen in Folge der Neuversiegelung durch den Ersatzneubau der Brückenbauwerke sowie den Neubau des Geh- und Radweges und des P+R-Parkplatzes. Für das Schutzgut Landschaftsbild erwartet die Planfeststellungsbehörde Beeinträchtigungen durch den anlagebedingten Verlust von 252 Einzelbäumen, welche das Landschaftsbild prägende Strukturen sind.

Es gibt jedoch auch positive Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die geplante Erhöhung der lichten Weite des Brückenbauwerkes über den Bauerngraben von 2,70 m auf 6,18 m wird zu einer Verbesserung der Hydromorphologie und der ökologischen Durchgängigkeit des Bauerngrabens führen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz- Brücken mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ sowie des SPA-Gebietes „Leipziger Auenwald“ verträglich.

Soweit diese genannten Umweltauswirkungen negativ bewertet wurden, erfolgte ihre weitere Berücksichtigung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit der beiden Vorhaben im Wege der Abwägung, insbesondere bei der Entscheidung über den landschaftspflegerischen Begleitplan, den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie und die FFH-Verträglichkeitsprüfung. In welcher Weise diese Berücksichtigung erfolgte, ist in diesem Planfeststellungsbeschluss in den Abschnitten zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und Landschaftspflege, des Bodenschutzes, der Wasserwirtschaft und des Immissionsschutzes dargestellt. Die Berücksichtigung der Umweltauswirkungen erfolgte weiter bei der Entscheidung über den Erlass von Nebenbestimmungen. Die Planfeststellungsbehörde erlässt in diesem Planfeststellungsbeschluss Nebenbestimmungen zum Schutz vor vom Straßenverkehr bedingten Verkehrslärm, zum Schutz vor durch das Baugeschehen bedingten Baulärm, zum Bodenschutz, zum Naturschutz sowie zum Schutz des Bauerngrabens und des Grundwassers.

In Auswertung der von den beiden Vorhabenträgern vorgelegten Planunterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass bei plankonformer Umsetzung des Straßenbauvorhabens sowie des Gleisbauvorhabens unter Beachtung der zur Vermeidung und zur Minimierung geplanten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigung der Planung entgegenstehen. Dieses Zwischenergebnis ist in der abschließenden Abwägung berücksichtigt worden.

## V Öffentliche Belange

### 1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Bei dem Vorhaben werden erhebliche Mengen an Bauabfällen anfallen. Bei dem Rückbau von Teilen des Straßenkörpers und von Zufahrten werden Bauabfälle in Form von abgetragenen Asphalt der Fahrbahnen, des Ausbaumaterials aus der Trag-, der Frostschutzschicht, der Bankette und der Auffüllungen unterhalb der Tragschicht anfallen. Beim Gleisbau wird Schrott der Gleise, Kabel, das Material der Gleisverbundplatten und Asphalt anfallen. Beim Abbruch der Brückenbauwerke und der Gebäude wird Bauschutt anfallen.

Nach § 6 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) stehen Maßnahmen der Vermeidung und der Abfallbewirtschaftung in folgender Rangfolge:

1. Vermeidung,
2. Vorbereitung zur Wiederverwendung,
3. Recycling,
4. sonstige Verwertung, insbesondere energetische Verwertung und Verfüllung und
5. Beseitigung.

Nach § 7 Abs. 2 KrWG sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet. Die Verwertung von Abfällen hat Vorrang vor deren Beseitigung.

Für die Verwertung von Bauabfällen aus dem Straßenbau gelten folgende technische Regelwerke:

- die Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (ErsatzbaustoffV) und
- die Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaumaterialien mit teer- / pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau - RuVA - StB 01, Ausgabe 2001, Fassung 2005.

Die ErsatzbaustoffV trat am 1. August 2023 in Kraft. Die Antragsunterlagen wurden vorher erarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt galten noch

- die vorläufigen Hinweise zum Einsatz von Baustoffrecyclingmaterial des Sächsischen Staatsministeriums für Energie, Klimaschutz, Umwelt und Landwirtschaft (Recyclinglerlass) vom 9. Januar 2020 und
- die Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) vom 5. November 2004 (LAGA - TR Boden) zu Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen.

Diese technischen Regelungen wurden durch die ErsatzbaustoffV ersetzt.

Die Möglichkeit der Verwertung und die Erforderlichkeit der Beseitigung von Asphalt der Fahrbahnen, der beim Rückbau von Straßen anfällt, regelt sich nach den Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaumaterialien mit teer- / pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau RuVA - StB 01. In Abhängigkeit von der Belastung des ausgebauten Asphalts mit Schadstoffen hat eine Einstufung in verschiedene Verwertungsklassen zu erfolgen. Ausgebauter Asphalt mit der geringsten Schadstoffbelastung entspricht der Verwertungsklasse A und ist unein-

geschränkt für eine Wiederverwendung als Baumaterial geeignet. Ausgebauter Asphalt mit hoher Schadstoffbelastung ist im ungünstigsten Fall für eine Verwertung ungeeignet und muss durch Ablagerung auf einer dafür zugelassenen Deponie beseitigt werden. Die Belastung des ausgebauten Asphalts mit Schadstoffen kann nur durch eine analytische Untersuchung festgestellt werden. Die beiden Vorhabenträger beauftragten analytische Untersuchungen des bei ihrem Vorhaben anfallenden abgetragenen Asphalt der Fahrbahnen, des Ausbaumaterials aus der Trag-, der Frostschuttschicht, der Bankette, der Auffüllungen unterhalb der Tragschicht und des Materials der Gleisverbundplatten. Die erfolgten stichprobenhaften analytischen Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass der anfallende Asphalt der Verwertungsklasse A entspricht. Der Ausbaumasphalt der Verwertungsklasse A ist uneingeschränkt für eine Wiederverwendung als Baumaterial geeignet.

Die Verwertung des Ausbaumaterials aus der Trag-, der Frostschuttschicht, der Bankette, der Auffüllungen unterhalb der Tragschicht und des Materials der Gleisverbundplatten ist in Abhängigkeit von der Belastung des ausgebauten Materials mit Schadstoffen möglich. Dazu hat in Abhängigkeit von der Belastung des ausgebauten Materials mit Schadstoffen eine Einstufung in verschiedene Einbauklassen nach der Anlage 2 der ErsatzbaustoffV zu erfolgen. Ausgebauter Material mit der geringsten Schadstoffbelastung entspricht der Einbauklasse 0 (BM 0), angefallenes Baggergut mit der geringsten Schadstoffbelastung entspricht ebenfalls der Einbauklasse 0 (BG 0). Nach § 19 Abs. 2 Nr. 2 der ErsatzbaustoffV sind keine nachteiligen Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit und keine schädlichen Bodenveränderungen zu besorgen, wenn Material der Klasse 0 oder Baggergut der Klasse 0 eingebaut wird. Dieses ist uneingeschränkt für eine Wiederverwendung als Baumaterial geeignet. Mit steigender Belastung des ausgebauten Materials und des Baggergutes mit Schadstoffen erfolgt die Einstufung in die Klassen F1 bis F3. Ausgebauter Material und Baggergut mit hoher Schadstoffbelastung ist im ungünstigsten Fall für eine Verwertung ungeeignet und muss durch Ablagerung auf einer dafür zugelassenen Deponie abgelagert werden. Nach den Technischen Regeln der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA - TR Boden) zu Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen erfolgte in Abhängigkeit von der Belastung des ausgebauten Materials mit Schadstoffen die Einstufung in die Einbauklassen Z 0 bis Z 5.

Die Beurteilung der Ergebnisse der erfolgten analytischen Untersuchungen erfolgte noch nach der zu diesem Zeitpunkt geltenden LAGA - TR Boden. Das anfallende Material der Tragschichten der Ludwig-Hupfeld-Straße, der Straße am Ritterschloßchen und der Gustav-Esche-Straße entspricht nach den Ergebnissen der erfolgten analytischen Untersuchungen dem Zuordnungswert Z 0 der LAGA - TR Boden. Das entspricht den Klassen BM 0 und BG 0 der Anlage 2 der ErsatzbaustoffV. Dieses Material ist ohne Einschränkungen als Ersatzbaustoff verwertbar. Beim anfallenden Material der Tragschichten der Georg-Schwarz-Straße, der Heinrich-Heine-Straße und der Pettenkoferstraße sowie beim Material aus den Auffüllungen unterhalb der Tragschicht aller Straßen schwanken die Zuordnungswerte zwischen Z 1 und Z 2. Das Material der Tragschichten, das aus den Auffüllungen unterhalb der Tragschicht aus dem Bereich der Gleiswendeschleife entsprechen dem Zuordnungswert Z 2. Dieses ausgebaute Material ist entsprechend den Zuordnungsklassen eingeschränkt wieder verwendbar.

Die Landesdirektion Sachsen als obere Abfallbehörde ist nach § 2 Abs. 1 Nr. 15 der Sächsischen Zuständigkeitsverordnung für Vorschriften des Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzrechts zuständig, da die Stadt Leipzig als im Regelfall zuständige untere Abfallbehörde Vorhabenträgerin, Antragstellerin und damit Verfahrensbeteiligte in diesem Planfeststellungsverfahren ist. Sie wies in ihrer Stellungnahme vom 25. Oktober 2023 darauf hin, dass in der Anlage 6 zum Bodengutachten als einziger konkreter Ent-

sorgungsweg die Beseitigung von Massen auf der Deponie Cröbern benannt wäre. Zur Verwertung von Aushub- oder Abbruchmassen lägen keine Angaben vor. Aus den Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung ergäben sich Qualitätsbewertungen und Einbauvorgaben, bei welchen Wertungen aus der Begutachtung nach LAGA-TR nicht uneingeschränkt übertragbar wären. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, die Hinweise später, in der weiteren Planung berücksichtigen zu wollen. Die obere Abfallbehörde nahm am Erörterungstermin teil. Sie merkte an, dass noch kein Konzept zur Verwertung der Bauabfälle vorliegt, es werde nur eine Entsorgung auf der Deponie benannt. Das entspräche nicht den Vorgaben der Kreislaufwirtschaft, wo vordringlich eine Wiederverwertung anzustreben ist. Sie räumte aber ein, dass das Konzept auch später erarbeitet werden könne.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Argumentation der Stadt Leipzig. Zum Inhalt der Anlage 6 zum Bodengutachten (Unterlage 20.1) ist zunächst richtig zu stellen, dass dort im Abschnitt 8, Seite 19 ff. Hinweise für die Verwertung der Bauabfälle gegeben werden. Es ist also nicht so, dass nur eine Ablagerung auf einer Deponie geplant ist. Die Verwertung des bei den Bauarbeiten anfallenden Ausbausphalts, der Bauabfälle, des Bauschuttens sowie des Schrottes ist eine Leistung, die zusammen mit der Bauleistung von den beiden Vorhabenträgern ausgeschrieben wird. Bauleistung und Verwertung des Bauabfalls sind damit zwei praktisch untrennbar miteinander verbundene Leistungen. Die Vorhabenträger sind nach § 2 des Sächsischen Vergabegesetzes als kommunale Auftraggeber bzw. als kommunales Unternehmen zur Ausschreibung dieser Leistung verpflichtet. Jeder Bauunternehmer, der sich an dieser Ausschreibung beteiligt, gibt den Vorhabenträgern gegenüber ein Angebot für die Leistung der Verwertung des Bauabfalls ab. Die Art und Weise der Verwertung von Bauabfall ist damit dem Markt überlassen. Es ist damit untunlich, von den Vorhabenträgern ein Verwertungskonzept für den Bauabfall bereits zum Zeitpunkt der Genehmigungsplanung zu fordern. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtete beide Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung A III 2.1, zu einem späteren Zeitpunkt für die Verwertung sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien der Brückenbauwerke, der Straßen, der abzubrechenden Gebäude, der Gleise, Kabel und der sonstigen Betriebsanlagen der Straßenbahn ein Konzept zu erstellen und der zuständigen oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Landesdirektion Sachsen vorzulegen.

Für die Beseitigung des bei den Bauarbeiten anfallenden Bauabfalls gilt die gesetzliche Überlassungspflicht an den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger. Nach § 17 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz sind alle Erzeuger und Besitzer von Abfällen zur Beseitigung verpflichtet, diese den nach Landesrecht zur Entsorgung verpflichteten juristischen Personen zu überlassen, soweit sie zu einer Verwertung nicht in der Lage sind oder sie diese nicht in eigenen Anlagen beseitigen. Bauunternehmen dürften in den seltensten Fällen eigene Anlagen zur Beseitigung von Bauabfall haben. Öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger für die Stadt Leipzig ist der Zweckverband Abfallwirtschaft Westsachsen. Er betreibt als Anlagen zur Beseitigung von Abfall die Deponie Cröbern. Damit ist für die Beseitigung des bei den Bauarbeiten anfallenden Bauabfalls als einzig zulässige Anlage die Deponie Cröbern gesetzlich vorgeschrieben. Damit ist es nicht falsch, für Bauabfälle zur Beseitigung die Ablagerung auf der Deponie Cröbern zu planen.

Das Vorhaben ist mit erheblichen, jedoch unvermeidbaren Eingriffen in das Schutzgut Boden verbunden. Durch den Ersatzneubau der Brückenbauwerke sowie den Neubau des Geh- und Radweges und des P+R-Parkplatzes kommt es zu einer Neuversiegelung im erheblichen Umfang. Die Bodenstruktureigenschaften werden dadurch irreversibel geschädigt. Die Flächenversiegelung bewirkt einen vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen. Die Speicher-, Filter- und Lebensraumfunktionen der Böden gehen vollständig verloren. Die Bodenneubildung wird durch die Versiegelung vollständig unter-

bunden. Auf einer Fläche von 1,03 ha Größe wird es zu einer Vollversiegelung und einer anteiligen Teilversiegelung kommen. Durch die Bauarbeiten werden weitere Flächen vorübergehend in Anspruch genommen. Während der Bauarbeiten besteht die Gefahr einer Kontamination des Bodens durch den Eintrag von Schmier- und Betriebsstoffen. Diese Beeinträchtigungen werden auf einer Fläche von 0,37 Größe auftreten.

Die beiden Vorhabenträger sind gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG als Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Sie haben im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans als Vermeidungsmaßnahme Bodenschutzmaßnahmen nach den DIN - Vorschriften 18300 „Erdarbeiten“, 18915 „Bodenarbeiten“ vorgesehen.

Die Vorhabenträger sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG weiter verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen des Bodens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Soweit ein Vorhaben mit einer Neuversiegelung im erheblichen Umfang verbunden ist, ist im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung stets prioritär die Möglichkeit von Entsiegelungs- und Abrissmaßnahmen zur Umsetzung der Kompensationsverpflichtung zu prüfen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom 30. Juli 2009 zum Vollzug der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und zur Optimierung der Kompensationsverpflichtung (Entsiegelungserlass). Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Versiegelungen sind, unter Berücksichtigung des räumlichen und funktionalen Bezuges zum Eingriff und von Artenschutzbelangen, geradezu die klassischen Ausgleichsmaßnahmen. Unter anderem bewirken sie eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Schutzgutes Boden, ermöglichen die Neuschaffung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere bzw. ermöglichen eine natürliche Sukzession und führen ggf. zu einer Beseitigung bestehender Schäden am Landschaftsbild. Entsiegelungsmaßnahmen sind entsprechend der Anlage zum Entsiegelungserlass gesondert zu bewerten, um der Problematik der hohen Kosten im Verhältnis zur ökologischen Wirksamkeit entgegen zu wirken. Die Stadt Leipzig fand jedoch lediglich eine für eine Entsiegelung geeignete Fläche mit einer Größe von 920 m<sup>2</sup> auf der Fläche westlich des AGRA-Hügels. Das auch nach Durchführung dieser Entsiegelungsmaßnahme in Bezug auf die Beeinträchtigung der Bodenfunktionen bestehende Kompensationsdefizit wird durch die geplanten, im Kapitel über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen Naturschutzes und der Landschaftspflege beschriebenen übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen. Bei diesen handelt es sich um multifunktional wirkende Maßnahmen, also solche, die auf den Ersatz mehrerer beeinträchtigter Funktionen des Naturhaushaltes gerichtet sind.

Das Vorhaben ist in einem Gebiet geplant, in welchem sich eine Altlastenfläche befindet. Im nördlichen Kreuzungsbereich Straße Am Ritterschlößchen / Leipziger Straße ist auf einem Anliegergrundstück die Anlegung des Fußweges und der Böschungen geplant. Dieses Grundstück ist Teil eines Altlastenstandortes, welcher im Sächsischen Altlastenkataster (SALKA) unter der Bezeichnung ehemaliger VEB Elguwa (Gummiwaren) Leipzig unter der Altlastenkennziffer (AKZ) 65742911 registriert ist. Dort befand sich auch eine 2011 abgebrochene ehemalige Sozialbaracke, die entsprechend der historischen Erkundung mit Wellzementasbest eingedeckt war und deren Außenwände ebenfalls mit Zementasbest verkleidet waren. Der Zuordnungswert Z 2 der LAGA - TR Boden wird vermutlich überschritten. Das Bodenmaterial und das Baggergut aus der Altablagerung ist damit nicht verwertbar. Eine Ablagerung auf eine Deponie der Klasse DK II ist erforderlich. Für das Bodenmaterial und das Baggergut besteht im Zweifel die Überlassungspflicht an den Zweckverband Abfallwirtschaft Westsachsen. Die Deponie Cröbern ist für die Ablagerung zugelassen.

Die Planfeststellungsbehörde verpflichtete beide Vorhabenträger mit den Nebenbestimmungen 2.2 und 2.3, während der Bauausführung Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken, hierzu in dieser Nebenbestimmung beschriebene Maßnahmen zu ergreifen und altlastenrelevante Sachverhalte unverzüglich der oberen Bodenschutzbehörde mitzuteilen.

## 2 Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie

Nach § 1 Abs. 3 SächsDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Vom Vorhaben sind mehrere Baudenkmäler in unterschiedlicher, nachfolgend beschriebener Weise betroffen. Es handelt sich um

- zwei Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg- Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 mit Putz-Klinker-Fassade von baugeschichtlicher, verkehrsgeschichtlicher und ortsentwicklungsgeschichtlicher Bedeutung,
- das Fabrikgebäude der ehemaligen Leipziger Metallfadenlampen-Fabrik „Omega-Werke“; später VEB Polygraph-Reprotechnik Leipzig in der Georg-Schwarz-Straße 185, ein Fabrikgebäude in markanter Lage mit bemerkenswerter Putzfassade von baugeschichtlicher, technikhistorischer und ortsgeschichtlicher Bedeutung und
- das ehemalige Stellwerk Am Ritterschlößchen 3 gegenüber der Einmündung Robert-Koch-Straße, unter Denkmalschutz gestellt als Sachgesamtheit „Bahnhof Leipzig-Leutzsch“, gemeinsam mit dem Bahnhof mit Empfangsgebäude, den Bahnsteigbauten, der Bahnmeisterei, dem Sozialgebäude der Bahnmeisterei, dem Wasserturm, dem Bunker, den Wasserkränen sowie dem Vorgarten an der Bahnmeisterei, von verkehrsgeschichtlicher und ortsgeschichtlicher Bedeutung.

Die beiden Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg- Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 sollen abgerissen werden. Sie sollen dem Ersatzneubau der beiden Brücken weichen. Die Notwendigkeit des Abrisses der beiden Gebäude ergibt sich aus der geplanten Verschiebung der Achse der Georg-Schwarz-Straße in Richtung Nord-Osten sowie der Lage und des neuen Querschnittes des Ersatzneubaus der beiden Brücken. Vor dem Fabrikgebäude des ehemaligen VEB Polygraph-Reprotechnik Leipzig in der Georg-Schwarz-Straße 185 ist eine lage- und höhenmäßige Anpassung der Georg-Schwarz-Straße einschließlich der Zufahrt zum Grundstück an die geänderte Gradienten des Ersatzneubaus der beiden Brücken vorgesehen. Dazu wird die künftige Gehwegkante vom Gebäude abgerückt. Das ehemalige Stellwerk Am Ritterschlößchen 3 sollte nach der ursprünglichen Planung abgerissen werden. Es sollte dem Bau des zwischen der Straße Am Ritterschlößchen und der Bahnlinie geplanten Geh- und Radweges weichen.

Das Amt für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig als untere Denkmalschutzbehörde erteilte mit Bescheid vom 7. Februar 2023 eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung für „das oben genannte Vorhaben“. Nach diesem Bescheid blieb der geplante Abbruch der beiden Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg- Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 einem gesonderten Verfahren vorbehalten. Für das Fabrikgebäude des ehemaligen VEB Polygraph-Reprotechnik Leipzig in der Georg-Schwarz-Straße 185 wurden in diesem Bescheid Sicherungsmaßnahmen angeordnet.

Das Amt für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig als untere Denkmalschutzbehörde erklärte in seiner Stellungnahme vom 27. Oktober 2023, im Einvernehmen mit dem Landesamt für Denkmalpflege könne dem geplanten Abbruch des ehemaligen Stellwerks denkmalschutzrechtlich nicht zugestimmt werden. Das Gebäude sei in einem guten Erhaltungszustand sowie von orts- und verkehrsgeschichtlicher Bedeutung. Es bestünde die Möglichkeit, das Gebäude zu erhalten, indem der geplante Radweg verschwenkt wird. Für die übrigen geplanten Maßnahmen und Eingriffe bestünde Konsens. Die Eisenbahnerwohnhäuser müssten vor dem Abbruch fotografisch dokumentiert werden. Ein Exemplar einer Dokumentation sollte bei der Denkmalschutzbehörde eingereicht werden.

Das Landesamt für Denkmalpflege als Fachbehörde erklärte in seiner Stellungnahme vom 27. Oktober 2023, das bedeutendste Denkmal wäre der Fabrikbau Georg-Schwarz-Straße 185. Es müsse gewährleistet werden, dass dieses Bauwerk in seiner Denkmalsubstanz während der geplanten Brückenbaumaßnahmen nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Dem Abbruch der beiden Wohnhäuser Georg-Schwarz-Straße 222 und 224 könne aus denkmalpflegerischer Sicht zugestimmt werden, da der bauliche Zustand einen denkmalgerechten Erhalt augenscheinlich nicht mehr zuließe. Als Typenbauten würden die Eisenbahnerwohnhäuser keinen einzigartigen Denkmalwert besitzen. Die Bauten des derzeit leerstehenden Bahnhofs Leutzsch würden dagegen hohen Denkmalwert besitzen. Der Erhalt des Stellwerks wäre zu prüfen. Das Gebäude sei erhaltenswürdig und erhaltungsfähig und in einem guten baulichen Zustand. Auf Grund seiner Lage könne es gut umgenutzt werden. Weil für den heutigen Eisenbahnbetrieb kaum noch Stellwerksgebäude benötigt würden, verringere sich die Anzahl dieses Denkmaltyps kontinuierlich. Daher käme dem Stellwerk am Leutzscher Bahnhof eine erhöhte Bedeutung zu, auch als wesentlicher technikgeschichtlicher Teil einer historischen Bahnhofsanlage eines Leipziger Ortsteils.

Die Stadt Leipzig änderte auf Grund dieser beiden Stellungnahmen der Denkmalschutzbehörden ihre Planung. Nach der Tektur ist der Erhalt des denkmalgeschützten, ehemaligen Stellwerks vorgesehen. Zum Abbruch sind lediglich bauliche Nebenanlagen bzw. Anbauten des Gebäudes vorgesehen. Zu diesem Zweck ist nach der Tektur eine geänderte Lage des zwischen der Straße Am Ritterschlößchen und der Bahnlinie geplanten Geh- und Radweges vorgesehen.

Das Amt für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig als untere Denkmalschutzbehörde erklärte in seiner Stellungnahme zu dieser Tektur vom 1. Oktober 2024, es freue sich, dass das Stellwerk stehen bleibt und einer Nutzung entgegensieht.

Wenn der § 1 Abs. 3 SächsDSchG bestimmt, dass die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen sind, bedeutet das, dass die Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Planfeststellungsverfahren im Rahmen der gemäß § 39 Abs. 3 SächsStrG vorzunehmenden Abwägung zu erfolgen hat. Es bedeutet auch, dass es möglich ist, anderen Belangen als denen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im Wege der Abwägung den Vorrang einzuräumen. Die Planfeststellungsbehörde hatte bei diesem Vorhaben eine Abwägung zwischen den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege und den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie des ÖPNV vorzunehmen. Nach § 12 SächsDSchG darf ein Kulturdenkmal nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörde wiederhergestellt, instandgesetzt, in seinem Erscheinungsbild oder seiner Substanz verändert oder beeinträchtigt, aus einer Umgebung entfernt, zerstört oder beseitigt werden. Der geplante Abbruch der beiden denkmalgeschützten Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224

bedarf demzufolge einer Abbruchgenehmigung nach § 12 SächsDSchG. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Abwägung den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs den Vorrang vor den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege gegeben. Die Stadt Leipzig plant eine Verschiebung der Achse der Georg-Schwarz-Straße in Richtung Nord-Osten sowie eine neue Lage und einen neuen Querschnitt der Georg-Schwarz-Straße im Zuge des Ersatzneubaus der beiden Brücken. Der neue, in Richtung Nord-Osten wesentlich breiter geplante Querschnitt der Georg-Schwarz-Straße auf Höhe der beiden Gebäude Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 ist bedingt durch

1. den Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Ludwig-Hupfeld-Straße,
2. den Neubau der Haltestelle Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 im Mittellage in der Georg-Schwarz-Straße,
3. die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn,
4. die Anlegung der Radverkehrsanlage und
5. den Ausbau der Gehwege.

Beim Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Ludwig-Hupfeld-Straße müssen für den Verkehr in der Georg-Schwarz-Straße in stadtauswärtiger Richtung Aufstellbereiche für die verschiedenen Verkehrsarten eingerichtet werden. Die Aufstellbereiche müssen ausreichend dimensioniert sein, wenn der Knoten eine hinreichende Leistungsfähigkeit haben soll. Die Berechnung der Größe der Aufstellbereiche erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus dem Jahr 2015. Für die Georg-Schwarz-Straße in stadtauswärtiger Richtung werden Aufstellbereiche für die Straßenbahn, für Linksabbieger in die Ludwig-Hupfeld-Straße, für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Böhlitz-Ehrenberg bzw. Leipziger Straße, für Rechtsabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen und für Radfahrer benötigt. Die Linksabbieger in die Ludwig-Hupfeld-Straße und die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Böhlitz-Ehrenberg bzw. Leipziger Straße sollen einen gemeinsamen Aufstellbereich erhalten, welcher rechts neben der Haltestelle Bahnhof Leutzsch im Mittellage in der Georg-Schwarz-Straße angeordnet wird. Der mittlere Aufstellbereich soll für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Böhlitz-Ehrenberg vorbehalten sein. Der rechte Aufstellbereich soll von Rechtsabbiegern in die Straße Am Ritterschlößchen genutzt werden. Zwischen diesem mittleren und rechten Aufstellbereichen für Kfz soll der für Radfahrer in Richtung Böhlitz-Ehrenberg angeordnet werden. In der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität sind die Berechnungen zur erforderlichen Größe der Aufstellbereiche nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Anlage 1 Seite 7 enthalten. Danach wird bei Ausbildung der Aufstellbereiche in der Georg-Schwarz-Straße in stadtauswärtiger Richtung für den Knotenpunkt eine Verkehrsqualitätsstufe D für den Kfz-Verkehr erreicht (Angaben für die Zufahrt 7 der Tabelle HBS-Bewertung 2015, Unterlage 22, Anlage 1 Seite 7). Für die Rechtsabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen steht in der letzten Spalte die Bemerkung, dass der Stauraum nicht ausreichend ist. Bei dieser Qualitätsstufe ist der Verkehrsablauf gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Der Verkehrszustand ist noch stabil. Für die Rechtsabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen ist der Aufstellbereich im Planzustand jedoch schon nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Wollte man auf einen der beschriebenen Aufstellbereiche verzichten, um die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zu erhalten, würde ein großer Rückstau entstehen. Für den Knoten Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Ludwig-Hupfeld-Straße könnte damit insgesamt für den Kfz-Verkehr kein stabiler Verkehrszustand erreicht werden.

Durch den Neubau der Haltestelle Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 im Mittellage in der Georg-Schwarz-Straße sollen kurze Wege beim Umstieg von der Straßenbahn 7 in die S-Bahnen Richtung Miltitzer Allee und in den Regionalverkehr in Richtung Saaletal und Elstertal gewährleistet werden. Damit soll ein leistungsfähiger Umsteigepunkt zwischen dem schienen- und dem straßengebundenen ÖPNV entstehen und ein nachhaltiger Anreiz insbesondere für Berufspendler geschaffen werden, den ÖPNV im Verkehrsverbund zu nutzen. Das chronisch überlastete Straßennetz in Leipzig soll vom motorisierten Individualverkehr durch Berufspendler entlastet werden. Wollte man auf den Neubau der Haltestelle Bahnhof Leutzsch der Straßenbahnlinie 7 im Mittellage in der Georg-Schwarz-Straße verzichten, um die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zu erhalten, könnte diese Stärkung des ÖPNV im Verkehrsverbund insbesondere durch Berufspendler nicht erreicht werden.

Die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn erfolgt zum Zwecke der Erhöhung der Beförderungskapazität. Dazu gibt es ein Umbauprogramm im Gleisnetz zum Einsatz von neuen, 2,40 Meter breiten Straßenbahnen. Dafür ist bei allen Baumaßnahmen im Gleisnetz, also nicht nur in der Georg-Schwarz-Straße ein größerer Gleismittenabstand vorgesehen. Mit der Erweiterung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m wird der Einsatz von 2,40 m breiten Straßenbahnen ermöglicht. Damit kommt es zu einer Erhöhung der Beförderungskapazität bis zu 25 % und einen besseren Fahrgastkomfort, da die neuen Straßenbahnen mehr Sitzplätze bieten werden. Wollte man auf die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn verzichten, um die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zu erhalten, könnte diese Stärkung des ÖPNV nicht erreicht werden.

Die Anlegung der Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens ist im Interesse der Sicherheit der Radfahrer zwingend erforderlich. Auf der Fahrbahn kann nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Radverkehr hinreichend sicher nur auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) geführt werden. Schutzstreifen bieten nach Kapitel 6.1.7.3 der RASSt nur auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 1.000 Kfz am Tag hinreichende Sicherheit. Der Knoten Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Ludwig-Hupfeld-Straße ist vom Kfz-Verkehr wesentlich höher belastet. Eine hinreichende Sicherheit für Radfahrer kann demzufolge nur durch einen Radfahrstreifen erreicht werden. Wollte man auf die Anlegung der Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens verzichten, um die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zu erhalten, könnte keine Sicherheit für Radfahrer erreicht werden.

Die Anlegung eines Gehweges ist auch unverzichtbar. Nach Kap. 6.1.6.1 der RASSt sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr in Form von straßenbegleitenden Gehwegen überall erforderlich. Wegen der vorgesehenen Schaffung einer Umsteigemöglichkeit von der Straßenbahn 7 in die S-Bahnen Richtung Miltitzer Allee und in den Regionalverkehr in Richtung Saaletal und Elstertal ist mit einem hohen Aufkommen an Fußgängern bzw. Umsteigern zu rechnen. Um hinreichend leistungsfähig zu sein, braucht der Fußweg eine ausreichende Breite. Wollte man auf die Anlegung eines hinreichend breiten Gehweges verzichten, um die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zu erhalten, könnte die geplante Stärkung des ÖPNV nicht erreicht werden.

Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege haben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde dem gegenüber geringeres Gewicht. Die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude sind in einem ruinösen Zustand. Ihr denkmalgerechter

Erhalt ist damit auch nach Einschätzung des Landesamtes für Denkmalpflege nicht mehr möglich. Der ruinöse Zustand und die unattraktive Lage vereiteln eine Wohnnutzung, jedoch auch jede mögliche andere Nachnutzung. Der Denkmalwert ist zudem nicht sonderlich hoch. Als Typenbauten sind sie nicht einzigartig. Die Planfeststellungsbehörde hält es in Abwägung der widerstreitenden Interessen im dargestellten überwiegenden öffentlichen Interesse an der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie des ÖPNV im Einvernehmen mit der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalpflege vertretbar, die beiden denkmalgeschützten Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 zum Zwecke der Realisierung des Vorhabens abzureißen.

Nach § 12 SächsDSchG darf ein Kulturdenkmal nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörde in seinem Erscheinungsbild oder seiner Substanz verändert oder beeinträchtigt werden. Der geplante teilweise Abbruch des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerkes zum Zwecke des Baus des Geh- und Radweges verändert dieses in seinem Erscheinungsbild und seiner Substanz. Die lage- und höhenmäßige Anpassung der Georg-Schwarz-Straße einschließlich der Zufahrt zum Grundstück an die geänderte Gradiente des Ersatzneubaus der beiden Brücken vor dem denkmalgeschützten Fabrikgebäude der ehemaligen Leipziger Metallfadenlampen-Fabrik bzw. des ehemaligen VEB Polygraph-Reprotechnik Leipzig in der Georg-Schwarz-Straße 185 verändert dieses in seinem Erscheinungsbild. Die geplanten Baumaßnahmen an der Georg-Schwarz-Straße und dem Geh- und Radweg sind daher nach § 12 SächsDSchG genehmigungspflichtig. Bei dem geplanten teilweisen Abbruch des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerkes hat die Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für Fußgänger und Radfahrer den Vorrang vor den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege gegeben. Dadurch, dass Fußgänger und Radfahrer mit dem Geh- und Radweg eine eigene, von der Straße am Ritterschlößchen abgetrennte Verkehrsanlage erhalten, kann eine Trennung der Verkehrsarten Kfz-, Fußgänger- und Radverkehr erfolgen. Damit kann für Fußgänger und Radfahrer die bestmögliche Sicherheit erreicht werden. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege haben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde dem gegenüber geringeres Gewicht. Die baulichen Nebenanlagen bzw. Anbauten des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerkes, welche abgebrochen werden sollen, haben für sein Erscheinungsbild untergeordnete Bedeutung. Die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des denkmalgeschützten Fabrikgebäudes Georg-Schwarz-Straße 185 ist mit dem Bescheid des Amtes für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig als untere Denkmalschutzbehörde vom 7. Februar 2023 bereits genehmigt. Darüber musste die Planfeststellungsbehörde demzufolge nicht mehr entscheiden.

Nach § 75 Abs. 1 VwVfG sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Die erforderlichen denkmalschutzrechtlichen Genehmigungen nach § 12 SächsDSchG für den Abbruch der beiden denkmalgeschützten Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 sowie für die Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerkes werden somit in diesem Planfeststellungsbeschluss mit erteilt. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtete die Stadt Leipzig mit den Nebenbestimmungen A III 3.1, vor dem Abbruch der beiden denkmalgeschützten Wohngebäude der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in der Georg-Schwarz-Straße Nr. 222 und 224 von diesen beiden Gebäuden eine Fotodokumentation und vermaßte Bestandszeichnungen anzufertigen. Eine Ausfertigung der Dokumentation ist der unteren Denkmalschutzbehörde, dem Amt für Bauordnung und Denkmalpflege der Stadt Leipzig

zu übergeben. Sie entsprach damit einer Forderung der unteren Denkmalschutzbehörde aus deren Stellungnahme vom 27. Oktober 2023.

### 3 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

#### 3.1 Europäischer Gebietsschutz

Die Europäische Union hat zum Erhalt von Natur und biologischer Vielfalt die Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie, VRL) und die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie, FFH-RL) erlassen. Ziel der FFH-Richtlinie ist es, ein europäisches ökologisches Netz „Natura 2000“ besonderer Schutzgebiete zu errichten. In das Netz integriert werden sowohl die Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL als auch die Vogelschutzgebiete nach der VRL. Aufgabe des Netzes ist es, den Fortbestand oder ggf. die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu gewährleisten. Aufgrund der VRL sollen darüber hinaus die Lebensräume und Brutstätten der in Anhang I dieser Richtlinie aufgeführten Vogelarten und auch die Vermehrungs-, Mauser- und Überwinterungsgebiete der regelmäßig auftretenden Zugvögel geschützt werden.

Durch das BNatSchG wurden die beiden Richtlinien in deutsches Recht umgesetzt. Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebiets dienen. Der Projektträger hat die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen vorzulegen. Ergibt die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, so ist es nach § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Nach § 34 Abs. 3 BNatSchG darf ein an sich unzulässiges Projekt nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Das Vorhaben ist potentiell geeignet, zu erheblichen Beeinträchtigungen von zwei Natura 2000-Gebieten in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu führen. Dabei handelt es sich zum einen um das

- Natura-2000-Gebiet DE 4639-301 „Leipziger Auensystem“.

Dabei handelt es sich um ein Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie. Es wurde mit der Verordnung der Landesdirektion Leipzig zur Bestimmung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung vom Januar 2011 mit Schutz- und Erhaltungszielen festgesetzt. Es ist geprägt durch eine Vielzahl von Fließgewässern, die in historischer Zeit ein hohes Maß an Dynamik aufwiesen und zur Entstehung großer zusammenhängender Auenlebensräume geführt haben. Durch die eingreifenden Maßnahmen der Flussregulierung im 20. Jahrhundert sind nur noch Relikte der alten, ursprünglich deltaähnlich aufgefächerten Fließ- und Flutrinnen erhalten geblieben. Es umfasst naturnahe Bereiche der Flussauenlandschaft von Elster, Pleiße und Luppe. Es hat eine Gesamtfläche von ca. 2.825 ha. Das FFH-Gebiet weist großflächige Überschneidungen mit dem Landschaftsschutz-Gebiet „Leipziger Auwald“ und dem Europäischen Vogelschutzge-

biet „Leipziger Auwald“ auf. Weiterhin schließt es folgende vier Naturschutz-Gebiete vollständig ein: NSG „Luppeaue“, NSG „Burgaue“, NSG „Elster-Pleiß-Auwald“ und NSG „Lehmlache Lauer“.

Weiterhin handelt es sich um das

- Natura-2000-Gebiet DE 4639-451 „Leipziger Auwald“.

Dabei handelt es sich um ein Schutzgebiet nach der europäischen Vogelschutzrichtlinie. Es wurde mit der Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig zur Bestimmung eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung vom 27. Oktober 2006 mit Schutz- und Erhaltungszielen festgesetzt. Das europäische Schutzgebiet umfasst eine Fläche von 4.952 ha und ist gekennzeichnet durch ein sehr bedeutendes naturnahes Fluss- und Auensystem und einen Komplex vielgestaltiger, aspektreicher, ausgedehnter Hartholz- und Eichen-Hainbuchenwälder mit Auwiesen u. a. Offenland sowie Fließ- und Stillgewässern. Es kommen zahlreiche seltene, auentypische Arten vor, z. B. über 100 Brutvogelarten.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel. Als Erhaltungsziele eines Schutzgebietes gelten nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse und einer in Anhang I oder II der FFH-RL aufgeführten Art für ein Natura-2000-Gebiet festgelegt sind. Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Der günstige Erhaltungszustand der Lebensräume und Arten im Natura- 2000-Gebiet ist nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG in Verbindung mit Art. 1 Buchstaben e) und i) FFH-RL der entscheidende Maßstab für die Bewertung von Beeinträchtigungen und die Beurteilung ihrer Erheblichkeit. Nach Art. 1 Buchstabe e) der FFH-RL ist der Erhaltungszustand eines Lebensraums als günstig einzustufen, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten im Sinne des Buchstabens i) günstig ist. Nach Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL ist der Erhaltungszustand einer Art als günstig einzustufen, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraums, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern.

In der ersten Phase, der FFH-Vorprüfung, wird ermittelt, ob die Tatbestände erfüllt sind, die eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich machen. Hier wird im Sinne einer Vorabschätzung ermittelt, ob ein Vorhaben im konkreten Fall geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Es ist zu klären, ob ein prüfungsrelevantes Natura 2000-Gebiet im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegt und ob die Möglichkeit von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen besteht. Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, die mit jeweils hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellt, ob das Vorhaben das Gebiet im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigt (Wahrscheinlichkeits-

maßstab). Die FFH-Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt dabei nicht nur den gegenwärtigen Zustand, sondern auch die Auswirkungen auf das Entwicklungs- und Wiederherstellungspotenzial des Gebietes. Darüber hinaus wird das Zusammenwirken (Summation / Kumulation) mit anderen Plänen und Projekten berücksichtigt.

Die Stadt Leipzig gab zwei Gutachten zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ (Unterlage 19.3) sowie mit den Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) „Leipziger Auwald“ (Unterlage 19.4) in Auftrag.

- Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind in § 3 der Grundschutzverordnung der Landesdirektion Leipzig zur Bestimmung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Leipziger Auensystem“ vom 19. Januar 2011 festgehalten. Ziele sind

- die Erhaltung der mitteleuropäisch bedeutsamen, naturnahen Flussauenlandschaft von Elster, Pleiße und Luppe mit großflächigen Altbeständen der Hartholzaue, grundwassernahen Stieleichen- Hainbuchenwäldern, Resten von Weichholzaunen, wertvollen Stromtal-Auenwiesen, Frisch-, Feucht- und Nasswiesen, ephemeren Stillgewässern sowie Restgewässern in ehemaligen Lehmschichten,
- die Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im FFH-Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-RL einschließlich der für einen günstigen Erhaltungszustand charakteristischen Artenausstattung sowie der mit ihnen räumlich und funktional verknüpften, regionaltypischen Lebensräume, die für die Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Lebensräume des Anhanges I der FFH-RL von Bedeutung sind,
- die Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im FFH-Gebiet vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-RL sowie ihrer Habitate im Sinne von Artikel 1 Buchst. f der FFH-RL.

Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung beziehungsweise der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtyp- und Habitatflächen des FFH-Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das FFH-Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des FFH-Gebietssystems NATURA 2000 zu.

Das Gutachten zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ (Unterlage 19.3) kam zum Ergebnis, dass sich sämtliche geplanten Bauflächen außerhalb des FFH-Gebietes befinden würden. Allerdings wären aufgrund der räumlichen Nähe der Bauarbeiten Auswirkungen des Projektes auf das FFH-Gebiet zu erwarten. Maßgeblich für diese Einschätzung war, dass sich Bauflächen in einem Radius von 500 m, gemessen von der Grenze des FFH-Gebietes befinden. In diesem, durch den Radius bestimmten untersuchten Bereich befinden sich drei Wald-Lebensraumtypen: Hartholzaunenwälder (LRT 91F0), Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder (LRT 9160) und Weichholzaunenwälder (LRT 91E0\*). Letzterer liegt jedoch am äußersten Rand des detailliert untersuchten Bereichs, die Distanz zum Eingriff beträgt ca. 500 m und nimmt nur eine sehr geringe Fläche ein. Erhebliche Beeinträchtigungen durch die Wirkungen des Projektes schloss der Gutachter für den LRT Weichholzaunenwälder (LRT 91E0\*) deswegen von Vorherein aus. Im untersuchten Bereich befinden sich außerdem Habitatflächen der Mopsfledermaus und des Großen

Mausohrs. Der Fischotter und der Biber sind potenziell zukünftig zu erwarten. Habitatflächen von Eremit und Kleinem Maivogel liegen zwar weit außerhalb des detailliert untersuchten Bereichs, da jedoch grundsätzlich alle Waldflächen als potenziell besiedlungsfähig gelten, sei ein Vorkommen der beiden Arten nicht mit Sicherheit auszuschließen.

Als Projekte, mit denen es möglicherweise zu kumulativen Beeinträchtigungen kommen könnte, wurden vom Gutachter ein Bauvorhaben der Sanierung der Regenauslässe der Grabastraße und der Gustav-Esche-Straße in den Bauerngraben der Leipziger Wasserwerke und ein Bauvorhaben der Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen über die Weiße Elster, die Luppe und die Nahle der DB InfraGO ermittelt. Das Bauvorhaben der Leipziger Wasserwerke wurde bereits 2018 realisiert. Aufgrund des zeitlichen Versatzes der beiden Baumaßnahmen schloss der Gutachter baubedingte Beeinträchtigungen über die Erheblichkeitsschwelle hinaus aus. Räumliche Überschneidungen von anlagebedingten nicht erheblichen Beeinträchtigungen gäbe es nicht. Das Bauvorhaben der DB InfraGO wurde ebenfalls bereits realisiert. Da die beiden Baumaßnahmen räumlich deutlich voneinander getrennt sind, schloss der Gutachter aus, dass sich bau- und anlagebedingte nicht erhebliche Beeinträchtigungen über die Erheblichkeitsschwelle hinaus akkumulieren.

Als wesentliche baubedingte Beeinträchtigungen für die Lebensraumtypen Hartholzauenwälder (LRT 91F0) und Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder (LRT 9160) sowie die Arten Mopsfledermaus, Großes Mausohr, Fischotter und Biber ermittelte der Gutachter Veränderungen der Habitatstrukturen infolge von Baumfällungen und Totholzberäumung, Veränderungen der abiotischen Standortfaktoren infolge von Bodenverdichtung und Änderungen hydrologischer Verhältnisse, Barriere- oder Fallenwirkung für Individuen, nichtstoffliche Einwirkungen durch akustische und optische Reize sowie Erschütterungen und durch stoffliche Einwirkungen durch Betriebs- und Luftschadstoffe. Als wesentliche anlagebedingte Beeinträchtigungen ermittelte er Barrierewirkungen der Straße, die zu Individuenverlusten beim Fischotter und Biber führen können.

Der Gutachter kam zum Ergebnis, dass ohne Maßnahmen zur Schadensbegrenzung die beiden oben genannten Lebensraumtypen inklusive ihrer charakteristischen Arten durch die beschriebenen bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen erheblich betroffen sein könnten.

Die Stadt Leipzig hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans unter anderem folgende Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- Fischotter- und bibergerechter Ausbau der Brücke am Forsthaus über den Bauerngraben,
- Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar),
- Langfristige Vorabkontrolle Gehölze und Bauwerke auf Vorhandensein von Wochenstuben oder Winterquartieren,
- Artenschutzfachliche Baubegleitung der Gehölzfällungen und Gebäudeabbrüche,
- Beschränkung der lärmintensiven Bauarbeiten an der Brücke am Bauerngraben auf einen Zeitraum außerhalb der Brutzeit,
- Umweltbaubegleitung und
- Schutz der Gehölzbestände/Bautabuzone auf Flächen der geschützten Lebensraumtypen.

Der Gutachter kam zum Ergebnis, dass insbesondere durch die Ausweisung von Bautabuzonen auf Flächen der geschützten Lebensraumtypen, die Umweltbaubegleitung,

die Baumkontrollen auf Individuenbesatz und durch die Umsetzung eines fischotter-/bibergerichten Brückenquerschnitts der Brücke über den Bauerngraben die Beeinträchtigungen soweit reduziert bzw. vollständig vermieden werden können, dass sie nicht mehr als erhebliche einzustufen sind. Der Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken könne mit den Schutz- und Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ verträglich gestaltet werden, sofern die beschriebenen Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Naturschutzbehörde erklärte in seiner Stellungnahme vom 2. November 2023, es sei an Hand der vorliegenden Unterlagen nicht auszuschließen, dass das Vorhaben zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines der vorgenannten Natura 2000-Gebiete in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzwert maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Diese Einschätzung resultiere im Wesentlichen aus der fehlenden Betrachtung der kumulativen Wirkung mit den Planungen zur Gustav-Esche-Brücke I und II sowie zur Leutzsch-Wahrener-Brücke, alle im Zuge der Gustav-Esche-Straße. Die Ausführungen zum LRT 9160-Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder auf Seite 40 der Unterlage 19.3 bedürfe einer Konkretisierung hinsichtlich der exakten Flächengröße, welche vom LRT 9160 tatsächlich genutzt werden. Die Aussage, um direkte Beeinträchtigungen durch baubedingte Wirkungen zu vermeiden / vermindern, werde der Eingriff in den LRT 9160 auf das absolut notwendige Maß begrenzt, sei zu ungenau und daher zu konkretisieren.

Die Stadt Leipzig erwiderte, eine Aktualisierung der FFH-Verträglichkeitsprüfung und der SPA-Verträglichkeitsprüfung könne nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hinsichtlich der kumulativen Wirkung mit anderen Projekten nur für ausreichend verfestigte Pläne oder Projekte gefordert werden. Das sei grundsätzlich erst dann der Fall, wenn die Zulassungsentscheidung erteilt ist. Die Ergänzung der FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfung um die Projekte Gustav-Esche-Brücke I und II und Leutzsch-Wahrener Brücke könne nicht vorgenommen werden, da sich die Unterlagen dieser Projekte derzeit in Überarbeitung befänden und keine validen Daten zur Prüfung der kumulativen Wirkung zur Verfügung stünden. Es handele es sich bei diesen Projekten demnach nicht um ausreichend verfestigte Projekte, da derzeit für diese noch keine Zulassung vorläge. Im März 2025 konkretisierte die Stadt den Sachverhalt dahingehend, dass die Gustav-Esche-Brücke II bereits gebaut wurde. Aufgrund von Fachaufsichtsbeschwerden müsse jedoch auch für diese die Bestandsartenerfassung für Flora, Fauna und Biotope sowie die Grünplanung wiederholt werden, so dass es auch für diese noch keine validen Daten gäbe. Vom Vorhaben würden unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen keine erheblichen projektbedingten Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ und des SPA-Gebietes „Leipziger Auwald“ ausgehen. Aufgrund des kleinräumigen und randlichen Eingriffs in die Schutzgebiete seien keine erheblichen projektbedingten kumulativen Wirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele zu erwarten. Der LRT 9160 Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald würde gemäß Standard-Datenbogen im FFH-Gebiet eine Fläche von ca. 300 ha einnehmen. Der überwiegende Teil dieser Fläche, 294,49 ha, würde dabei eine gute Ausprägung, Erhaltungszustand B, haben. 7,62 ha hätten eine hervorragende und 5,47 ha eine mittlere bis schlechte Ausprägung. Dagegen betrage die Größe der Fläche des LRT 9160 im Eingriffsbereich 68 m<sup>2</sup>. Im Zuge der Baumaßnahmen würden im FFH-Gebiet keine Bäume gefällt. Es erfolge die Fällung eines Baumes im Bereich des LRT 9160 außerhalb des FFH-Gebietes.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gab die Stadt Leipzig plausible und überzeugende Antworten auf die Nachfragen der unteren Naturschutzbehörde.

Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. erklärte in seiner Stellungnahme vom 25. Oktober 2023, die durch die geplante Baumaßnahme avisierte Verkehrslenkung wäre bei der Prüfung der Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der betroffenen Natura 2000-Schutzgebiete nicht berücksichtigt worden. Die zugrundeliegende Verkehrsprognose ginge von einer Erhöhung des Kfz-Verkehrs auf der Gustav-Esche-Straße durch die Schutzgebiete von derzeit 14.500 Kfz/24h auf 22.470 Kfz/24h im Jahr 2030 aus. Der Prognose zugrunde gelegt sei der Neubau einer „Auenseestraße“ als direkte Verbindung der Gustav-Esche-Straße in Richtung B 6 und der vorgesehenen geänderten Verkehrsführung im Komplex der Georg-Schwarz-Brücken. Ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im FFH- und SPA-Gebiet wäre somit eine direkte Folge der geplanten Infrastrukturmaßnahmen. Als kumulative Wirkungen mit anderen Projekten wären auch die Wirkung der „Auenseestraße“ zu berücksichtigen. Der geplante Neubau der Georg-Schwarz-Brücken hätte eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den Natura 2000-Gebieten zur Folge.

Insbesondere die Auswirkungen auf die Artengruppe der Fledermäuse sei nicht untersucht worden. Eine Untersuchung der Fledermäuse hätte es lediglich im westlichen Teilbereich des Plangebietes gegeben, nicht jedoch im Bereich des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“. Es müsse jedoch davon ausgegangen werden, dass ein gesteigertes Verkehrsaufkommen sich auf den Erhaltungszustand streng geschützter Fledermausarten auswirkt. Von einer Unbedenklichkeit der geplanten Baumaßnahme für den Erhaltungszustand des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ und den Erhaltungszustand der genannten Fledermausarten könne nicht ausgegangen werden. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. lehnte das Vorhaben zum vorliegenden Planungsstand u. a. deswegen ab.

Die Stadt Leipzig erwiderte, ihrem Vorhaben läge die aktuelle Verkehrsprognose 2035 zu Grunde, die auf Basis des integrierten Verkehrsmodells der Stadt Leipzig durch Verkehrsmodellberechnungen erstellt worden sei. Dort wären die Strukturannahmen für die Stadt Leipzig, die Bevölkerungsvorausschätzung und die Einwohnerprognose der Stadt Leipzig sowie die regionalisierte Einwohnerprognose des Freistaates Sachsen hinterlegt. Als Annahme sei neben dem geplanten Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken und der Gustav-Esche-Straße mit zweistreifiger Kfz- Fahrbahn auch die Option des potenziellen Lückenschlusses zwischen Gustav-Esche-Straße und der Travniker Straße (B6) als direkte Verbindung zur Georg-Schumann-Straße in den Prognoseberechnungen enthalten. Die Herstellung eines optionalen Lückenschlusses als „Auenseestraße“ als direkte Verbindung sei nicht Projektbestandteil. Das geplante Projekt führe ohne den Neubau dieser Verbindung nicht zu einer Erhöhung der Verkehrszahlen, die auf eine Projektwirkung zurückzuführen sind. Verkehrserhöhungen ergäben sich aus den vorgenannten Modellannahmen einschließlich des avisierten Modal Split der Stadt Leipzig. Daher gingen vom geplanten Projekt keine Beeinträchtigung der angrenzenden NATURA 2000-Schutzgebiete aus, die auf die genannte Verkehrslenkung zurückzuführen wäre. Die vom Ökolöwe-Umweltbund Leipzig e.V. genannten Prognosezahlen stammten aus der Prognose 2030 und wären nicht mehr aktuell. Im Vergleich zur angegebenen Verkehrsbelastung der Prognose 2030 aus der zeitigeren Planungsphase verringere sich die Verkehrsbelastung für den Bereich der Gustav-Esche-Straße von 22.470 Kfz/24h auf 21.130 Kfz/24h in der Prognose 2035. Dies stelle keine signifikante Erhöhung der Verkehrsbelastung durch das Vorhaben dar. Eine Verkehrserhöhung könne in der Gustav-Esche-Straße als direkte Folge des Vorhabens daher nicht abgeleitet werden. Die Prüfung der potenziellen Beeinträchtigungen der NATURA 2000-Schutzgebiete müsse bei der Planung des Neubaus der „Auenseestraße“ durchgeführt werden. Da es sich bei diesem Projekt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht um ein ausreichend verfestigtes Projekt handelt, entfalle die Prüfung der kumulativen Wirkung.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die nach Anhang-II der FFH-RL geschützten Fledermausarten sei im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung erfolgt. Eine Betrachtung der nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Arten wäre nicht Bestandteil der FFH-Verträglichkeitsprüfung, da für diese keine Erhaltungsziele des FFH-Gebiets festgelegt und da diese keine charakteristischen Arten der vorkommenden Lebensraumtypen wären.

Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. nahm am Erörterungstermin teil. Erörtert wurde dabei auch die Frage, ob die Wirkung der „Auenseestraße“ als kumulative Wirkungen eines anderen Projektes in der den FFH- und SPA-Verträglichkeitsprüfungen für die beiden NATURA 2000-Schutzgebiete zu berücksichtigen wären. Die Stadt Leipzig erläuterte, dass für die „Auenseestraße“ zurzeit eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung sei. Das würde aus ihrer Sicht dafürsprechen, dass es sich bei diesem Projekt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht um ein ausreichend verfestigtes Projekt handelt. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. erklärte im Erörterungstermin, dass er diese Argumentation nunmehr akzeptieren würde.

- Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) „Leipziger Auwald“

Die Verordnung des Regierungspräsidiums Leipzig zur Bestimmung des Europäischen Vogelschutzgebietes vom 27. Oktober 2006 bestimmt als Schutz- und Erhaltungsziel, einen günstigen Erhaltungszustand der vorkommenden Vogelarten und damit eine ausreichende Vielfalt, Ausstattung und Flächengröße ihrer Lebensräume und Lebensstätten innerhalb des Vogelschutzgebietes zu erhalten oder diesen wiederherzustellen, wobei bestehende funktionale Zusammenhänge zu berücksichtigen sind. Lebensräume und Lebensstätten der für das Vogelschutzgebiet genannten Vogelarten sind insbesondere die naturnahe Flussauenlandschaft von Weißer Elster, Pleiße und Luppe, mit großflächigen Altbeständen der Hartholzaue sowie naturnahe Eichen-Hainbuchenwälder mit höhlenreichen Einzelbäumen in enger Verzahnung mit Frisch- und Feuchtwiesen oder -weiden, sowie Nasswiesen, verbuschten Bereichen, Altwässern und Lachen der ehemaligen Lehmstiche. Neben den Fließgewässern sind auch naturnahe Stillgewässer bzw. Gewässer größerer Ausdehnung einschließlich ihrer Ufer- und Verlandungszonen von Bedeutung. Vorrangig in den Randbereichen der Aue treten Streuobstwiesen hinzu.

Das Gutachten zur Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des SPA-Gebietes „Leipziger Auenwald“ (Unterlage 19.4) kam zum Ergebnis, dass sich der Großteil der geplanten Ersatzneubauf Flächen außerhalb des SPA-Gebietes befänden. Nur im Bereich der Brücke am Bauerngraben liege das Vorhaben im Randbereich des SPA-Gebietes. Daher wären Auswirkungen des Vorhabens zu erwarten. Für die Abgrenzung des detailliert untersuchten Bereichs bildete der Gutachter einen Radius von 500 m um die Brücke am Bauerngraben. In diesem Bereich wären nach dem Maßnahmenplan das Vorkommen des Grünspechts, des Gartenrotschwanzes und des Grauschnäppers zu erwarten. Faunistische Untersuchungen hätten Nachweise über das Vorkommen von Mittelspecht, Grauspecht sowie Schwarz- und Rotmilan ergeben. Aufgrund der Habitatvoraussetzungen wären weiterhin Beeinträchtigungen von Eisvogel, Wespenbussard, Zwergschnäpper, Halsbandschnäpper, Schwarzspecht und Baumfalke nicht von vornherein ausgeschlossen.

Als Projekte, mit denen es möglicherweise zu kumulativen Beeinträchtigungen kommen könnte, wurden vom Gutachter ein Bauvorhaben der Sanierung der Regenauslässe der Grabastraße und der Gustav-Esche-Straße in den Bauerngraben der Leipziger Wasserwerke und ein Bauvorhaben der Ersatzneubauten der Eisenbahnüberführungen

über die Weiße Elster, die Luppe und die Nahle der DB InfraGO ermittelt. Das Bauvorhaben der Leipziger Wasserwerke wurde bereits 2018 realisiert. Aufgrund des zeitlichen Versatzes der beiden Baumaßnahmen schloss der Gutachter baubedingte Beeinträchtigungen über die Erheblichkeitsschwelle hinaus aus. Räumliche Überschneidungen von anlagebedingten nicht erheblichen Beeinträchtigungen gäbe es nicht. Das Bauvorhaben der DB InfraGO wurde ebenfalls bereits realisiert. Da die beiden Baumaßnahmen räumlich deutlich voneinander getrennt sind, schloss der Gutachter aus, dass sich bau- und anlagebedingte nicht erheblichen Beeinträchtigungen über die Erheblichkeitsschwelle hinaus akkumulieren.

Als wesentliche baubedingte Beeinträchtigungen ermittelte der Gutachter nichtstoffliche Einwirkungen durch akustische und optische Reize sowie Erschütterungen. Wesentliche anlagebedingte Beeinträchtigungen schloss er dagegen aus. Der Gutachter kam zum Ergebnis, dass ohne Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nur der Mittelspecht erheblich betroffen sein könnte. Wesentliche Beeinträchtigungen der anderen, geprüften oben genannten Vogelarten schloss er dagegen aus.

Die Stadt Leipzig hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans unter anderem folgende Vermeidungs-, Schutz- und Minderungsmaßnahmen vorgesehen:

- Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar),
- Artenschutzfachliche Baubegleitung der Gehölzfällungen und Gebäudeabbrüche,
- Beschränkung der lärmintensiven Bauarbeiten an der Brücke am Bauerngraben auf einen Zeitraum außerhalb der Brutzeit und
- Umweltbaubegleitung.

Der Gutachter kam zum Ergebnis, dass insbesondere durch die Ausweisung von Bautabuzonen, die Umweltbaubegleitung, die Beschränkung der lärmintensiven Bauarbeiten an der Brücke am Bauerngraben auf einen Zeitraum außerhalb der Brutzeit die Beeinträchtigungen soweit reduziert bzw. vollständig vermieden werden können, dass sie nicht mehr als erhebliche einzustufen sind. Der Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken könne mit den Schutz- und Erhaltungszielen des SPA-Gebietes „Leipziger Auenwald“ verträglich gestaltet werden, sofern die beschriebenen Schadensbegrenzungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Leipziger Auensystem“ sowie des SPA-Gebietes „Leipziger Auenwald“ verträglich.

### 3.2 Artenschutz

Das Bundesnaturschutzgesetz unterscheidet beim Artenschutz Bestimmungen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen sowie Vorschriften zum Schutz besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten. Zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen ist es z. B. nach § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG verboten, die Bodendecke auf Wiesen, Feldrainen, Hochrainen und ungenutzten Grundflächen sowie an Hecken und Hängen abzubrennen oder nicht land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich genutzte Flächen so zu behandeln, dass die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird, Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen, Röhrichte in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September zurückzuschneiden, ständig wasserführende Gräben unter Einsatz von Grabenfräsen zu

räumen, wenn dadurch der Naturhaushalt, insbesondere die Tierwelt erheblich beeinträchtigt wird.

Gemäß § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten die Verbote des Satzes 1 Nr. 1 bis 3 nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Zur Zulässigkeit des Eingriffs in Natur und Landschaft durch das Vorhaben vertritt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung, dass diese gegeben ist (vgl. das nachfolgende Kapitel). Insoweit besteht für das Vorhaben kein Verbot nach § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG. Zu prüfen blieb jedoch, ob Vorschriften des besonderen Artenschutzes dem Vorhaben entgegenstehen könnten. Die relevanten Verbotstatbestände des besonderen Artenschutzrechts ergeben sich aus § 44 Abs. 1 BNatSchG (sog. Zugriffsverbote).

Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Welche Tier- und Pflanzenarten besonders oder streng geschützt sind, ergibt sich aus den Begriffsbestimmungen nach § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG. Besonders geschützte Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG

- (a) die in Anhang A oder Anhang B der EG-Artenschutzverordnung aufgeführten Tier- und Pflanzenarten,
- (b) die nicht unter Buchstabe a) fallenden, in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten (aa), die nicht unter Buchstabe a) fallenden europäischen Vogelarten (bb) sowie
- (c) die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführten Tier- und Pflanzenarten.

Die streng geschützten Arten sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG die besonders geschützten Arten, die

- (a) in Anhang A der EG-Artenschutzverordnung,
- (b) in Anhang IV der FFH-Richtlinie,
- (c) in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG

aufgeführt sind.

Ziel der EG-Artenschutzverordnung ist es, den Handel mit wild lebenden Tier- und Pflanzenarten zum Zwecke deren Schutzes zu regeln. Der Schutz der dort genannten Tier- und Pflanzenarten vor den Auswirkungen von Baumaßnahmen ist nicht Regelungsziel. Die Artenschutzverordnung der EG hat für dieses Vorhaben somit keine praktische Bedeutung. Rechtsverordnungen nach § 54 Abs. 1 BNatSchG bzw. § 54 Abs. 2 BNatSchG gibt es noch nicht. Damit sind nur die in Anhang IV der FFH-Richtlinie ge-

nannten besonders geschützten Arten für dieses Vorhaben von praktischer Bedeutung.

Nach § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für die nach § 15 Absatz 1 unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.

Bei den Maßgaben des § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BNatSchG handelt es sich um Privilegierungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes für bestimmte Vorhaben. Vorhaben nach § 17 Abs. 1 BNatSchG sind solche, die mit Eingriffen verbunden sind und welche nach anderen Rechtsvorschriften als dem BNatSchG einer behördlichen Zulassung bedürfen. Die Planfeststellung für den Bau von Straßen nach § 39 SächsStrG ist eine derartige behördliche Zulassung. Mit anderen Worten Vorhaben des Baus von Straßen, die der Planfeststellung nach § 39 SächsStrG bedürfen genießen die Privilegierungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 5 BNatSchG.

Nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG können die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden von den Verboten des § 44 im Einzelfall aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Ausnahmen zulassen. Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

### 3.3 Bewertung artenschutzrechtlicher Belange

Zum Zwecke der Beurteilung der Einhaltung der Vorschriften zum Schutz besonders geschützter Tier- und Pflanzenarten legte die Stadt Leipzig den Artenschutzbeitrag als Unterlage 19.2 vor. Die Methodik und insbesondere die Gliederung des Artenschutzbeitrages richten sich nach den Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung

im Straßenbau (RLBP) Ausgabe 2011 und den Musterkarten für die einheitliche Gestaltung der landschaftspflegerischen Begleitpläne im Straßenbau. Diese wurden mit allgemeinem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nr. 13/2011 vom 18. Oktober 2011 veröffentlicht. Mit Einführungserlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) vom 1. Februar 2012 wurden diese Richtlinien für die Bundesfern- und Staatsstraßen für anwendbar erklärt. Für Straßen in der Baulast der Städte und Gemeinden wurde die Beachtung dieser Richtlinien empfohlen. Als Anlage 1 zu diesem Einführungserlass ergingen weitere, ergänzende Hinweise des SMWA. Der Fachbeitrag wurde im Jahr 2023 erarbeitet.

Methodisch wurde zunächst geprüft, ob für relevante Arten ein Vorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens bekannt oder zu erwarten ist. Dazu erfolgte in einem ersten Schritt eine Vorprüfung durch die Auswertung der vorhandenen Daten aus den MultiBaseCS Datenbanken der unteren Naturschutzbehörde zum Zwecke der Ermittlung der im Vorhabenbereich vorkommenden europarechtlich geschützten Arten. Arten, für die ein Vorkommen aufgrund fehlender Habitatstrukturen nachweislich und zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, entfielen aus der weiteren Betrachtung. In einem zweiten Schritt wurden im Rahmen einer Relevanzprüfung die Arten ermittelt, für die nachvollziehbar sowohl bau-, anlage- als auch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sicher ausgeschlossen werden können. Für die verbleibenden Arten, für die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nicht auszuschließen sind, wurde eine detaillierte artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich. In der folgenden Konfliktanalyse wurden die artspezifischen Empfindlichkeiten und die bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens beschrieben und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft und beurteilt. Die Dokumentation erfolgte in tabellarischer Form Art für Art unter Angabe des Schutz- und Gefährdungsstatus der vorkommenden Arten im Untersuchungsgebiet. Die mögliche Betroffenheit von Arten ist abhängig von den Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art in Bezug auf die potenziellen Wirkungen des Vorhabens. Unter Verwendung des Formblattes Artenschutz wurden die Beeinträchtigungen artbezogen beschrieben und anhand der artspezifischen Empfindlichkeiten bewertet. Für jede betroffene Art wurde ermittelt, ob die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG auszuschließen sind. Dabei war zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Ersatzneubau der Brücken um ein solches Vorhaben handelt, welches die Privilegierungen von den Verboten des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 5 BNatSchG genießt, weil es einer Planfeststellung nach § 39 SächsStrG bedarf. Der Maßstab war daher, dass sich durch das Vorhaben die ökologische Gesamtsituation für die Population im räumlichen Zusammenhang nicht verschlechtert, das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt und berücksichtigt werden können. Notwendige Vermeidungs- bzw. vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wurden abgeleitet.

Neben der Auswertung der vorhandenen Daten aus den MultiBaseCS Datenbanken erfolgten zur Ermittlung der geschützten Arten mehrere faunistische Sonderuntersuchungen zur Erfassung von Brutvögeln und Nahrungsgästen zur Brutzeit im Jahr 2015, zur Erfassung von Fledermäusen in den Jahren 2016 und 2019, zur Erfassung von Reptilien im Jahr 2016 sowie zur Erfassung von Heuschrecken im Jahr 2016.

Im Rahmen der Konfliktanalyse wurde geprüft, inwieweit die nachgewiesenen Arten potenziell durch vorhabenbedingte bau-, anlage- und / oder betriebsbedingte Wirkungen betroffen sein könnten und inwieweit eine mögliche Betroffenheit der jeweiligen Anhang IV-Arten der FFH-RL oder europäischen Vogelarten durch das Vorhaben zu erwarten ist und ob damit die Prüfung des Eintretens der Verbotstatbestände im Rahmen der anschließenden Konfliktanalyse erforderlich ist. 18 Fledermausarten wurden

auf Grund ihrer ähnlichen Betroffenheit gemeinsam betrachtet. Außerdem wurden die drei Säugerarten, Biber, Fischotter und Wildkatze, fünf Brutvogelarten mit hervorgehobener artenschutzfachlicher Bedeutung, Gartenrotschwanz, Grünspecht, Mittelspecht, Turmfalke und Waldkauz sowie die Zauneidechse in der Konfliktanalyse betrachtet. Weitere 45 möglicherweise betroffene, häufige und ungefährdete Brutvogelarten wurden für die Konfliktanalyse aufgrund ähnlicher Habitatansprüche zu Gilden zusammengefasst.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für mehrere geschützte Arten unter Berücksichtigung der Empfindlichkeiten, Habitatansprüche und der Verbreitungsgebiete eine Betroffenheit durch bau-, anlage- und / oder betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens nicht ausgeschlossen werden kann. Für Biber, Fischotter und Wildkatze können bau- und betriebsbedingte Auswirkungen durch Barrierewirkung und Kollisionsrisiken entstehen. Fledermäuse können baubedingt durch Beanspruchung von Lebensstätten bei Baumfällungen oder Gebäudeabbrüchen gefährdet werden. Für Brutvögel schloss der Gutachter erhebliche negative Auswirkungen weitgehend aus. Hauptsächlich können diese baubedingt durch Verlust von Niststätten, Eiern und Jungvögeln durch Gehölzfällungen und Gebäudeabrisse gefährdet werden. Der Gutachter schätzte ein, dass gegenüber Lebensraumverlust die meisten Arten unempfindlich sind, da sie in benachbarte Lebensräume ausweichen können. Brutvögel mit mittlerer Lärmempfindlichkeit wie Buntspecht, Grauspecht, Mittelspecht, Waldkauz und Waldohreule besiedeln trotz der vorhandenen Lärmbelastung durch den Straßenverkehr das Gebiet. Deshalb seien baubedingt keine erheblichen Störungen durch zusätzlichen Baulärm zu erwarten. Da das Verkehrsaufkommen durch die Maßnahme nicht signifikant steigt, wird sich die betriebsbedingte Lärmbelastung nicht erhöhen und somit keine erhebliche Störung verursachen. Bei der Zauneidechse besteht die Gefahr von bau- und anlagebedingtem Verlust von Habitaten und Individuen. Außerdem sind betriebsbedingte Kollisionen möglich. Für Biber, Fischotter, Fledermäuse und Zauneidechsen erfolgte innerhalb der folgenden Konfliktanalyse die Beurteilung, ob die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für die jeweilige Art erfüllt sind.

Zu den Maßnahmen, die zur Vermeidung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erforderlich sind, gehören:

- konfliktvermeidende Maßnahmen (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen) und
- vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion (CEF-Maßnahmen).

Die Europäische Kommission stellte im Jahr 2007 in einer Auslegung zur Richtlinie 92/43 der EWG fest: „Maßnahmen, die die dauerhafte ökologische Funktion von Brut- bzw. Rastplätzen im Kontext von Projekten bzw. Aktivitäten mit einer möglichen Auswirkung auf solche Plätze sicherstellen, können den Charakter von Minderungsmaßnahmen (d. h. Maßnahmen, die die negativen Auswirkungen minimieren oder sogar aufheben) aufweisen; sie können jedoch auch Maßnahmen umfassen, die bestimmte Brut- bzw. Rastplätze einer solchen Art aktiv verbessern oder gewährleisten, dass sie trotz des Projekts bzw. der Aktivität zu keinem Zeitpunkt unter einer Verringerung oder einem Verlust ihrer ökologischen Funktion leiden.“

Die konfliktvermeidenden Maßnahmen beinhalten meist bautechnische oder die Bau-durchführung betreffende Vorkehrungen, die an der Quelle der Beeinträchtigung ansetzen, z. B. Festlegungen zum zeitlichen und räumlichen Ablauf des Baugeschehens, Vorgaben der Trassengestaltung, technische Schutzeinrichtungen wie Fledermausschutzgitter, Querungshilfen oder Amphibienschutzanlagen. Sie dienen dazu, Beein-

trächtigungen zu vermeiden.

CEF-Maßnahmen sind sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen. Die Möglichkeit und die Zulässigkeit der Festlegung und Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich aus dem § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. Sie dienen dem Schutz artenschutzrelevanter (Teil-) Populationen vor negativen Auswirkungen des Eingriffes und sichern die ökologische Funktionalität ihrer Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang. Um die Funktion der Lebensstätten einer (Teil-) Population kontinuierlich zu erhalten, sind die CEF-Maßnahmen i. d. R. vor Beginn des Eingriffs umzusetzen. Die Wirksamkeit der durchgeführten CEF-Maßnahmen muss mit Beginn der Beeinträchtigung gewährleistet sein und der räumliche Zusammenhang zur beeinträchtigten Fortpflanzungs- und Ruhestätte bzw. zum beeinträchtigten Lebensraum der (Teil-) Population muss gegeben sein.

Als konfliktvermeidende Maßnahmen hat die Stadt Leipzig vorgesehen:

1. Fischotter- und bibergerechter Ausbau der Brücke am Forsthaus über den Bauerngraben

Durch die fischotter- und bibergerechte Gestaltung der Brücke über den Bauerngraben wird das Kollisionsrisiko für Tiere, die am Bauerngraben entlangwandern, bei der Querung der Gustav-Esche-Straße erheblich herabgesetzt, da diese zukünftig direkt am Gewässer die Straße unterqueren können, ohne die Fahrbahn überqueren zu müssen.

2. Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar)

Eine Verletzung und / oder Tötung von Fledermäusen oder deren Jungen ist durch die Beschränkung der Baufeldfreimachung auf das Winterhalbjahr vermeidbar. Die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung wird dadurch wirksam vermieden.

3. Gebäudeabbruch außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar)

Eine Verletzung und / oder Tötung von Fledermäusen oder deren Jungen ist durch die Beschränkung der Baufeldfreimachung auf das Winterhalbjahr vermeidbar. Die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung wird dadurch wirksam vermieden.

4. Langfristige Vorabkontrolle Gehölze und Bauwerke auf Vorhandensein von Wochenstuben oder Winterquartieren

Die zu fällenden Gehölze und die abzureißenden Gebäude werden mindestens ein Jahr vor Fällung bzw. Abbruch auf Vorhandensein von Wochenstuben und Winterquartieren von Fledermäusen überprüft, um für diese sensiblen Quartiertypen langfristig Schutzkonzepte entwickeln zu können.

5. Artenschutzfachliche Baubegleitung der Gehölzfällungen und Gebäudeabbrüche

Eine artenschutzfachliche Baubegleitung soll durch geeignete Maßnahmen dafür sorgen, dass keine anwesenden Tiere bei Gehölzfällungen und Gebäudeabbrüchen zu Schaden kommen.

6. Beschränkung der besonders lautstarken Baumaßnahmen an der Brücke am Bauerngraben (Abbruch, Rammarbeiten, Herstellung Mittelverbau) auf außerhalb der Brutzeit

Um erhebliche Störungen von Brutvögeln zu vermeiden, finden lärmintensive Arbeiten an der Brücke am Bauerngraben zwischen Anfang Oktober und Ende Februar des Folgejahres statt.

7. Absammeln von Zauneidechsen aus dem Baubereich

Um einen Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 BNatSchG auszuschließen, werden anwesende Tiere vor Baubeginn abgefangen und in geeignete Ersatzhabitats umgesetzt. Vor Beginn des Umsetzens der Tiere werden die Ersatzhabitats durch Reptilienschutzzäune abgegrenzt.

8. Umweltbaubegleitung

Die Umweltbaubegleitung erfüllt die Aufgaben der Überprüfung der Funktionalität der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Sie begleitet die Umsetzung aller Vermeidungsmaßnahmen des Biotop- und Artenschutzes, Gewässer-, Boden- und Immissionsschutzes, dabei insbesondere auch die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen). Außerdem wird kontrolliert, dass nach der Gehölzfällung und vor der Stubbenrodung kein neuer Austrieb stattfindet und ggf. Maßnahmen dagegen entwickelt werden. Dies dient dazu, dass die vorhandenen Stubben vor Rodung als Brutplatz möglichst unattraktiv bleiben.

Als artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen hat der Vorhabenträger vorgesehen:

1. Errichtung von Ersatzquartieren für Fledermäuse

Vorgesehen ist die Anbringung von Fledermauskästen als Ersatzquartier für Fledermäuse an Bäumen im Umkreis des Plangebietes. Diese müssen vor Fällung bzw. Abbruch an anderen geeigneten Bäumen oder Gebäuden im Umfeld realisiert werden. Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor Fällung bzw. Abbruch zu ermitteln. Für jedes verlorengehende genutzte Quartier werden zwei Ersatzquartiere vorgesehen.

2. Schaffung von Ersatzquartieren (Nischenbrüterkästen) für Nischenbrüter

Vorgesehen ist die Anbringung von Nischenbrüterkästen als Ersatzquartier für Nischenbrüter an Bäumen im Umkreis des Plangebietes. Diese müssen vor Fällung bzw. Abbruch an anderen geeigneten Bäumen oder Gebäuden im Umfeld realisiert werden. Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor Fällung bzw. Abbruch zu ermitteln. Für jedes verlorengehende genutzte Quartier werden zwei Ersatzquartiere vorgesehen.

3. Schaffung von Ersatzquartieren (Höhlenbrüterkästen) für Höhlenbrüter

Vorgesehen ist die Anbringung von Höhlenbrüterkästen als Ersatzquartier für Höhlenbrüter an Bäumen im Umkreis des Plangebietes. Diese müssen vor Fällung bzw. Abbruch an anderen geeigneten Bäumen oder Gebäuden im Umfeld realisiert werden. Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor Fällung bzw. Abbruch zu ermitteln. Für jedes verlorengehende genutzte Quartier werden zwei Ersatzquartiere vorgesehen.

#### 4. Schaffung von Ersatzquartieren für Turmfalken

Vorgesehen sind Ersatzquartiere für Turmfalken im Umkreis des Plangebietes. Diese müssen vor Abbruch an anderen geeigneten Gebäuden im Umfeld realisiert werden. Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor dem Abbruch zu ermitteln.

#### 5. Anlage von Ersatzhabitaten für Zauneidechsen

Als Ersatz für die verlorengehenden Habitate (ca. 3.000 m<sup>2</sup>) wird ein Ersatzhabitat mit ähnlicher Flächengröße, aber wesentlich besserer Habitatausstattung hergestellt. Die Ersatzhabitatfläche liegt im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Leutzsch auf dem Bahngelände und umfasst ca. 2.899 m<sup>2</sup>. Das Ersatzhabitat ist durch Anlage von überwintungsgeeigneten Haufwerken für Zauneidechsen mit Anteilen von Totholz, Bruchsteinen und Sand auszustatten. Die Flächen sind vor Beginn der Umsiedlung mit Hilfe von Reptilienzäunen abzugrenzen.

Der Artenschutzbeitrag kommt bei der Konfliktanalyse zu dem Ergebnis, dass die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für sämtliche in der Konfliktanalyse behandelten Arten ausgeschlossen werden können, wenn die oben beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie die artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden.

Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. erklärte in seiner Stellungnahme vom 25. Oktober 2023, die Untersuchungen und Planungen für die Zauneidechse würden deutliche Defizite aufweisen. Die Kartierungen der Zauneidechse hätten auch in den Monaten August bzw. September durchgeführt werden müssen. Die als Ersatzhabitat im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Leutzsch vorgesehene Fläche sei bereits zum Zeitpunkt der Kartierungen im Jahr 2019 zumindest teilweise von Zauneidechsen besiedelt gewesen. 2019 sei nicht die gesamte als Ersatzfläche vorgesehene Fläche auf Zauneidechsen kartiert worden. Die ausgelassenen Teilflächen würden sich strukturell potenziell als Habitate für Zauneidechsen eignen, daher müsse von einer Besiedlung durch Zauneidechsen ausgegangen werden. Die Flächengröße wäre somit nicht ausreichend groß, die empfohlenen 10 Haufwerke wären zu wenig, es würden eher 20 Haufwerke benötigt. Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen wären fachlich nicht geeignet, um eine Vermeidung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erzielen.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, nach den Methodenstandards wären für die Zauneidechse vier Begehungen ausreichend. Es habe zur Einschätzung des Bestandes sechs Begehungen gegeben. Das würde als ausreichend erachtet. Laut Bericht zur Kartierung der Reptilien beruhe die zu diesem Zeitpunkt begründete mittlere Habitateignung auf einem Fehlen von Verstecken, Winterquartieren und Eiablageplätzen. Eine fortschreitende Sukzession vergrößere die Verfügbarkeit dieser essentiellen Habitatelemente nicht. Im Gegenteil dazu führe eine fortschreitende Sukzession im Allgemeinen zu einer Verringerung der Habitatqualität. Die geplante Anlage der Haufwerke erfolge in den Bereichen, in denen die Verdichtung des Bodens durch die ehemals vorhandenen Gleise eine Besiedlung durch Zauneidechsen ausschließen würde. Eine bereits vorhandene geringe Besiedlung der Fläche mit geringer Habitateignung stünde aufgrund der starken Aufwertung der Habitateignung in den derzeit ungeeigneten Bereichen nicht im Widerspruch zur Nutzung der Fläche als Ausgleichshabitat.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gab die Stadt Leipzig eine plausible und überzeugende Antwort auf die geäußerte Kritik an ihrer Planung. Sie erläuterte, dass der geplante Ersatzstandort für die Ansiedlung von Zauneidechsen gegenwärtig nicht geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass der Ökolöwe - Umwelt-

bund Leipzig e.V. nicht vortrug, die als Ersatzhabitat im Bereich der S-Bahn-Haltestelle Leutzsch vorgesehene Fläche in Augenschein genommen zu haben, um festzustellen, ob diese bereits mit Zauneidechsen besiedelt ist. Der von der Stadt Leipzig beauftragte Gutachter war dagegen vor Ort. Dass die Kartierungen bereits im Jahr 2019 erfolgten, steht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht der Annahme entgegen, dass der geplante Ersatzstandort auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach wie vor für die Ansiedlung von Zauneidechsen ungeeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Argumentation der Stadt Leipzig an, dass sich die Habitatqualität der Fläche von allein lediglich durch fortschreitende Sukzession nicht verbessert. Dazu bedarf es der Anlegung von Haufwerken mit Anteilen von Totholz, Bruchsteinen und Sand, die den Zauneidechsen Versteckmöglichkeiten bieten. Diese entstehen nicht von allein. Die vom Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. in seinen Stellungnahmen geäußerte Sorge, dass die als Ersatzhabitat geplante Fläche gegenwärtig von Zauneidechsen bereits besiedelt ist und daher für umzusiedelnde Zauneidechsen unter Umständen nicht zur Verfügung steht, ist somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unbegründet.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde erfolgten eine methodisch fehlerfreie Bewertung der artenschutzrechtlichen Belange sowie die Planung der oben genannten konfliktvermeidenden Maßnahmen und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen. Bei Realisierung der geplanten Maßnahmen ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde das Vorhaben mit den Regelungen zum Artenschutz vereinbar.

#### 3.4 Eingriffsregelung

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich gemäß § 14 BNatSchG und § 8 SächsNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft. Bei einem Eingriff handelt es sich um Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Vorhabenträgerin ist gemäß § 13 BNatSchG als Verursacherin erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verpflichtet, diese vorrangig zu vermeiden und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren.

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Ein Eingriff ist unzulässig, wenn solche vermeidbaren erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen nicht unterlassen werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 SächsNatSchG). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist hierbei nicht streng naturwissenschaftlich zu verstehen, sondern rechtlich einzugrenzen. Maßstab hierfür sind die Zielsetzungen des Naturschutzrechts. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn durch zumutbare Alternativen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann, d. h., wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet daher in diesem Zusammenhang weder einen Verzicht auf die geplante Maßnahme noch die Prüfung alternativer Trassen an anderen Standorten. Dieses Vermeidungsgebot ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, da es im Rahmen

der Abwägung nicht zur Disposition steht.

Der Verursacher ist weiter gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar oder nicht innerhalb angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege anderen Belangen im Rang vorgehen. Das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen ist ebenfalls striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung.

Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften, hier die Planfeststellung nach § 39 SächsStrG, einer behördlichen Zulassung, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 17 BNatSchG und § 12 SächsNatSchG zugleich die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen, das bedeutet insbesondere die Entscheidung über die Zulassung eines Eingriffs und die Entscheidung über Kompensationspflichten, im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen. Das ist gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. § 47 Abs. 1 SächsNatSchG das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Naturschutzbehörde. § 12 Abs. 1 Satz 1 SächsNatSchG sieht zwar vor, dass alle die zur Durchführung von § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde zu treffen sind. In § 12 Abs. 4 SächsNatSchG ist jedoch geregelt, dass bei Eingriffen, die aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes durchgeführt werden sollen, der § 17 Abs. 1 BNatSchG für die Planaufstellung entsprechende Anwendung findet. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gilt daher der § 17 Abs. 1 BNatSchG, eine Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens besteht somit nicht.

#### 3.4.1 Eingriffsbeschreibung

Durch die Eingriffe sind die Schutzgüter Menschen und ihre Gesundheit, Boden, Fläche, Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt, Oberflächengewässer, Grundwasser, Landschaftsbild und Kultur- und sonstige Sachgüter betroffen.

Durch die Anpassung der Rampen der Heinrich-Heine-Straße, der Leipziger Straße, der Georg-Schwarz-Straße, der Straße Am Ritterschlößchen und der Ludwig-Hupfeld-Straße in Lage und Höhe an das neue Brückenbauwerk, die deutlichen Fahrbahnverlegungen, die Änderung der Straßenquerschnitte, das Anlegen zusätzlicher Abbiegestreifen in diesen Straßen im Bereich des Knotens, das Verlegen der Fahrbahn und die Anpassung der Gradienten der Straße Am Ritterschlößchen in südliche Richtung, der Kurvenanpassung im Bereich Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße, die Anlegung von Radwegen / Radfahrstreifen beidseitig sowie den Bau von Stellflächen an der Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße und in der Gleisschleife an der Philipp-Reis-Straße kommt es zu erhöhten Belastungen durch Verkehrsgeräusche des Straßenverkehrs an schutzwürdigen Gebäuden. Durch die Neutrassierung der Gleise zum Zwecke der Anpassung an die Lage der neuen Brückenbauwerke und an die Lage der neuen Inselhaltestelle S-Bahnhof Leutzsch, die Aufweitung des Gleismittenabstandes

für den Einsatz für Straßenbahnen mit 2,40 m Breite, die Neutrassierung der Gleise im Bereich der Gleisschleife sowie dem Bau eines zweiten Gleises in der Gleisschleife ändern sich auch die Belastungen durch Verkehrsgeräusche des Straßenbahnverkehrs. An einem Immissionsort in der Philipp-Reis-Straße werden nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17) fassaden- und etagenbezogen die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV überschritten, so dass ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach besteht. Die Planfeststellungsbehörde erwartet zudem höheren Baulärm insbesondere beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke.

Durch den Ersatzneubau der Brückenbauwerke sowie den Neubau des Geh- und Radweges und des P+R-Parkplatz kommt es zu einer Neuversiegelung im erheblichen Umfang. Die Bodenstruktureigenschaften werden dadurch irreversibel geschädigt. Die Flächenversiegelung bewirkt einen vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen. Die Speicher-, Filter- und Lebensraumfunktionen der Böden gehen vollständig verloren. Die Bodenneubildung wird durch die Versiegelung vollständig unterbunden. Auf einer Fläche von 1,03 ha Größe wird es zu einer Vollversiegelung und einer anteiligen Teilversiegelung kommen. Durch die Bauarbeiten werden weitere Flächen vorübergehend in Anspruch genommen. Es besteht die Gefahr einer Kontamination des Bodens durch den Eintrag von Schmier- und Betriebsstoffen. Diese Beeinträchtigungen werden auf einer Fläche von 0,37 Größe auftreten.

Die bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme führt zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt. Bau- und anlagebedingt werden Verluste der Biotop- und Habitatfunktion sowie Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktion durch Flächeninanspruchnahme auftreten, im Einzelnen:

- baubedingte Flächeninanspruchnahme von Biotoptypen längerer Entwicklungszeit in Form von Ruderalflur, Laubmischbestand und sonstiger Laubholzreinbestand auf einer Fläche von 0,218 ha,
- anlagebedingte Inanspruchnahme von kompensationsrelevanten Biotoptypen in Form von innerstädtischen Gehölzgruppen auf einer Fläche von 1,08 ha und weiterer Gehölzflächen in Ortsrandlage auf einer Fläche von 846 m<sup>2</sup>,
- Verlust von 252 Einzelbäumen,
- Verlust von sechs nach dem BNatSchG i. V. m. dem SächsNatSchG geschützten höhlenreichen Einzelbäumen,
- Verlust von Gehölz im Lebensraumtyp 9160 auf einer Fläche von 34 m<sup>2</sup>,
- baubedingter Flächenverlust von Habitaten der Zauneidechse,
- Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen infolge Gebäudeabbruch sowie Gehölzverlust,
- Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Brutvögeln infolge Gebäudeabbruch sowie Gehölzverlust und
- betriebsbedingtes Kollisionsrisiko für Fischotter, Biber und Wildkatze.

Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern sind durch die bauzeitliche Einleitung von bei der Wasserhaltung anfallenden Wasser in den Vorfluter Bauerngraben möglich. Weitere bauzeitliche Eingriffe in den Bauerngraben erfolgen durch die Flächeninanspruchnahme im Überschwemmungsgebiet der Weißen Elster südlich des Bauerngrabens. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen erfolgen in Folge der Einleitung von Straßenabwässern in den Vorfluter Bauerngraben. Infolge der Neuversiegelung kommt es zu irreversiblen Schäden der Oberflächenwasserversickerung. Dadurch wird die Grundwasserneubildung im versiegelten Bodenbereich unterbunden und der Oberflächenabfluss erhöht.

Der anlagebedingte Verlust von 252 Einzelbäumen beeinträchtigt gleichzeitig das Landschaftsbild durch den Verlust mehrerer, das Landschaftsbild prägender Strukturen. Dadurch kommt es zu einer Minderung des ästhetischen Eigenwertes, der Vielfalt, der Natürlichkeit und der Eigenart des Landschaftsbildes.

Die denkmalgeschützten Gebäude Georg-Schwarz-Straße 222 und 224 der ehemaligen Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen auf dem Areal nordöstlich der Georg-Schwarz-Straße sind für den Abriss vorgesehen. Das stellt eine Beeinträchtigung Kultur- und sonstiger Sachgüter dar.

### 3.4.2 Vermeidbarkeit und Minimierung

Die Stadt Leipzig hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans folgende Vermeidungs-, Schutz-, Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

1. Schutz des Oberflächengewässers Bauerngraben und Berücksichtigung der Vorschriften für das Bauen in Überschwemmungsgebieten,
2. Boden- und Grundwasserschutzmaßnahmen durch Beachtung der DIN - Vorschriften 18300 „Erdarbeiten“, 18915 „Bodenarbeiten“ sowie 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“,
3. Schutz der Gehölzbestände und Einrichtung einer Bautabuzone gemäß RAS-LP4 - Richtlinien für die Anlagen von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4 der Forschungsgesellschaft Straßenwesen und der DIN 18920,
4. Anwendung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm und der 32. BImSchV zu Regelungen zum Einsatz von Geräten mit umweltbelastenden Geräuschemissionen und des Merkblattes „Maßnahmen zum Schutz gegen Baulärm“ sowie Maßnahmen zur Staubbindung bzw. Staubvermeidung,
5. Wiederherstellung bauzeitlich genutzter Flächen und Wiedereinbau der abgetragenen Bodenschichten gemäß DIN 18915 und
6. die im vorangegangenen Kapitel bereits beschriebenen artenschutzrechtlichen konfliktvermeidenden Maßnahmen.

Mit einer Gestaltungsmaßnahme soll die Einbindung der neuen Verkehrsanlage in die Umgebung erfolgen. Geplant ist dazu die Anpflanzung von 18 Bäumen entlang des Radweges in der Heinrich-Heine-Straße.

Auch nach Durchführung der beschriebenen Vermeidungs-, Schutz- und Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen verbleiben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Schutzgüter. Erheblich sind Beeinträchtigungen, wenn sie sich deutlich spürbar negativ auf die einzelnen Faktoren des Naturhaushalts auswirken und deren Funktionsfähigkeit wesentlich stören. Als nachhaltig sind Beeinträchtigungen anzusehen, die länger als fünf Jahre andauern. Die Beeinträchtigungen der Bodenfunktion durch Neuversiegelung im erheblichen Umfang, der Biotop- und Habitatfunktion sowie der Biotopverbundfunktion durch Verlust von 252 Bäumen und Flächeninanspruchnahme sowie des Landschaftsbildes durch den Verlust das Landschaftsbild prägender Strukturen können durch die geplanten Vermeidungs-, Schutz- und Minderungs- und Gestaltungsmaßnahmen nicht vollständig vermieden werden.

Die mit dem Vorhaben verbundenen bau-, und anlagebedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind unvermeidbar. Das Anhörungsverfahren hat keine Hinweise darauf erbracht, dass zumutbare Alternativen vorliegen könnten, welche es gestatten, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort oder anderenorts ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen zu können. Im Rahmen der Konfliktanalyse wurden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen ermittelt, die zu einer Veränderung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes führen. Nur diese Beeinträchtigungen sind im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG relevant und somit auszugleichen oder zu ersetzen.

### 3.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Es ist zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu unterscheiden. Nach § 2 Abs. 1 der Naturschutz-Ausgleichsverordnung (NatSchAVO) sind Ausgleichsmaßnahmen alle Maßnahmen, die unvermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbilds in funktional gleichartiger Weise so ausgleichen, dass nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder landschaftsgerecht neugestaltet ist. In der Sächsischen Handlungsempfehlung werden die Maßnahmen, die auf die Wiederherstellung gleichartiger Werte gerichtet sind und bei denen ein räumlicher und inhaltlicher Zusammenhang zwischen beeinträchtigten und wiederherzustellenden Funktionen besteht, als Ausgleichsmaßnahmen bezeichnet. Zudem ist die Wiederherstellung der Funktionen bei diesen Maßnahmen mittelfristig zu gewährleisten.

Ersatzmaßnahmen sind nach § 3 Abs. 1 NatSchAVO anzuordnen, wenn und soweit unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht in funktional gleichartiger Weise nach § 2 NatSchAVO ausgeglichen werden können. Sie sind auf die Wiederherstellung möglichst ähnlicher, jedoch nicht gleichartiger Werte gerichtet. Sie sind gem. § 15 Abs. 2 BNatSchG in dem betroffenen Naturraum zu realisieren. Nach § 3 Abs. 2 NatSchAVO muss ein naturräumlicher Bezug zum Eingriffsort gegeben sein, wobei Standorte mit funktionalem Bezug zum Eingriff zu bevorzugen sind. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die mit ihnen verfolgten Entwicklungsziele müssen sich an den Zielen von Naturschutz und Landschaftspflege orientieren.

Zudem ist im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung stets prioritär die Möglichkeit von Entsiegelungs- und Abrissmaßnahmen zur Umsetzung der Kompensationsverpflichtung zu prüfen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom 30. Juli 2009 zum Vollzug der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und zur Optimierung der Kompensationsverpflichtung (Entsiegelungserlass). Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Versiegelungen sind, unter Berücksichtigung des räumlichen und funktionalen Bezuges zum Eingriff und von Artenschutzbelangen, geradezu die klassischen Ausgleichsmaßnahmen. Unter anderem bewirken sie eine Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Schutzgutes Boden, ermöglichen die Neuschaffung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere bzw. ermöglichen eine natürliche Sukzession und führen ggf. zu einer Beseitigung bestehender Schäden am Landschaftsbild. Entsiegelungsmaßnahmen sind entsprechend der Anlage zum Entsiegelungserlass gesondert zu bewerten, um der Problematik der hohen Kosten im Verhältnis zur ökologischen Wirksamkeit entgegen zu wirken.

Die Verpflichtung zum Ersatz eines Eingriffes kann auch in Form von Ökokontomaßnahmen erfüllt werden. Nach § 16 Abs. 1 BNatSchG sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im Hinblick auf zu erwartende Eingriffe durchgeführt worden sind, als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen anzuerkennen, soweit die Vo-

raussetzungen des § 15 Absatz 2 BNatSchG erfüllt sind, sie ohne rechtliche Verpflichtung durchgeführt wurden, dafür keine öffentlichen Fördermittel in Anspruch genommen wurden, sie Programmen und Plänen nach den §§ 10 und 11 BNatSchG nicht widersprechen und eine Dokumentation des Ausgangszustands der Flächen vorliegt. Nach § 16 Abs. 2 BNatSchG richten sich die Bevorratung von vorgezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mittels Ökokonten, Flächenpools oder anderer Maßnahmen, insbesondere die Erfassung, Bewertung oder Buchung vorgezogener Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Ökokonten, deren Genehmigungsbedürftigkeit und Handelbarkeit sowie der Übergang der Verantwortung auf Dritte nach dem Landesrecht. Nach § 11 Abs. 1 SächsNatSchG sind Kompensationsmaßnahmen anzuerkennen, wenn die untere Naturschutzbehörde der Maßnahme vor ihrem Beginn zugestimmt hat, die günstigen Wirkungen auf Natur und Landschaft zum Zeitpunkt der Zulassung des Eingriffs von der Naturschutzbehörde festgestellt werden und die Fläche für die Kompensationsmaßnahme dauerhaft gesichert ist.

#### 3.4.3.1 Ausgleichsmaßnahmen

Die Stadt Leipzig hat im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

1. naturnahe Böschungsgestaltung im Uferbereich des Bauerngrabens durch standortgerechte Bepflanzungen mit Schwarzerlen,
2. Neupflanzung von 235 straßenbegleitenden Bäumen und Anlegung von Landschaftsrasen auf einer Fläche 5.008 m<sup>2</sup> Größe,
3. Anpflanzung einer Heckenstruktur / von Strauchgruppen und Anlegung von Landschaftsrasen auf einer Fläche 5.097 m<sup>2</sup> Größe,
4. Begrünung einer Terrassenfläche mit trockenheitsvertragenden Gebüscharten auf einer Fläche 3.612 m<sup>2</sup> Größe und Schaffung von Zauneidechsenflächen auf einer Fläche 1.928 m<sup>2</sup> Größe und
5. die im vorangegangenen Kapitel bereits beschriebenen artenschutzrechtlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen.

#### 3.4.3.2 Ersatzmaßnahmen

Auch nach Durchführung der beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen verbleiben erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Schutzgüter. Der Stadt Leipzig gelang es nicht, am Ort des Eingriffes ausreichend Flächen für Ausgleichsmaßnahmen zu finden. Sei plant daher als Ersatzmaßnahmen:

1. Ökokontomaßnahme der Entsiegelung und Bepflanzung auf der Fläche westlich des AGRA-Hügels, und zwar die Entsiegelung auf einer Fläche 920 m<sup>2</sup> Größe, die Anpflanzung von Gehölzen auf einer Fläche 453 m<sup>2</sup> Größe und die Pflanzung von 38 Hochstämmen,
2. Ökokontomaßnahme der Aufforstung Willwisch III in Sommerfeld auf einer Fläche von 1.300 m<sup>2</sup> Größe und die
3. Ökokontomaßnahme Streuobstwiese „Ernte mich“ in Liebertwolkwitz auf einer Fläche von 1.200 m<sup>2</sup> Größe, und zwar die Pflanzung von 12 bis 14 Obstbäumen.

Dabei handelt es sich um Ökokontomaßnahmen. Die Erstaufforstung Willwisch III in Sommerfeld wurde von der Stadt Leipzig, dem Amt für Stadtgrün und Gewässer im Jahr 2016 bereits realisiert. Damals erfolgte eine Erstaufforstung eines Traubeneichen-Hainbuchenwaldes mit Beimischung von Winterlinden und Vogelkirschen sowie randlicher Anlage eines Waldmantels aus Sträuchern. Die beiden anderen Ökokontomaßnahmen sollen ebenfalls auf Liegenschaften des Amtes für Stadtgrün und Gewässer realisiert werden.

Wie dargestellt ist insbesondere in den Fällen, wenn der Eingriff in einer Neuversiegelung von Boden besteht, nach dem Entsiegelungserlass des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft prioritär die Möglichkeit von Entsiegelungs- und Abrissmaßnahmen zur Umsetzung der Kompensationsverpflichtung zu prüfen. Wie dargestellt kommt es zu einer Versiegelung auf einer Fläche von 1,03 ha Größe. Die Stadt Leipzig fand jedoch lediglich eine für eine Entsiegelung geeignete Fläche mit einer Größe von 920 m<sup>2</sup> auf der Fläche westlich des AGRA-Hügels. Das auch nach Durchführung dieser Entsiegelungsmaßnahme in Bezug auf die Beeinträchtigung der Bodenfunktion bestehende Kompensationsdefizit wird durch die geplanten, oben beschriebenen übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen. Bei diesen handelt es sich um multifunktional wirkende Maßnahmen, also solche, die auf den Ersatz mehrerer beeinträchtigter Funktionen des Naturhaushaltes gerichtet sind.

#### 3.4.4 Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Nach § 2 Abs. 3 NatSchAVO sind die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbilds einerseits sowie die geplanten Wirkungen des funktionalen Ausgleichs von Eingriffsfolgen andererseits naturschutzfachlich zu bilanzieren und darzustellen. Die Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgte auf der Grundlage der Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau (RLBP) sowie den Musterkarten für die einheitliche Gestaltung landschaftspflegerischer Begleitpläne, Ausgabe 2011. Diese wurden mit Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nr. 13/2011 bekannt gemacht. Mit Einführungsschreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 1. Februar 2012 wurden diese Richtlinien für die Bundesfern- und Staatsstraßen für anwendbar erklärt. Für Straßen in der Baulast der Städte und Gemeinden wurden diese Richtlinien zur Anwendung empfohlen. Diese zielen darauf ab, die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffsfolgen und die Ableitung des Kompensationsbedarfs zu vereinheitlichen, zu vereinfachen und insgesamt nachvollziehbarer zu machen.

Zum Zwecke der vergleichenden Gegenüberstellung der Beeinträchtigungen einerseits und der Kompensationsmaßnahmen andererseits ist als Anlage 2 des Einführungsschreibens des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 1. Februar 2012 eine Mustertabelle veröffentlicht. Der Vorhabenträger verwendete diese Mustertabelle und hat die vergleichende Gegenüberstellung in der Unterlage 9.4 vorgenommen. Dabei hat er die Beeinträchtigungen bzw. Eingriffe in Natur und Landschaft jeweils schutzgutbezogen dargestellt und diesen die jeweiligen, zum Zwecke der Kompensation geplanten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. In Übereinstimmung mit den RLBP wurde als Maßstab für die Messung der Beeinträchtigung des jeweiligen Schutzgutes und zur Messung der Wertigkeit der zum Zwecke der Kompensation geplanten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen die Größe der Fläche gewählt, auf der die Beeinträchtigung des betreffenden Schutzgutes stattfindet bzw. auf der die betreffenden Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen stattfinden sollen. Die Gegenüberstellung kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen äquivalent dem Eingriffsumfang durch die geplanten Maßnahmen

des landschaftspflegerischen Begleitplans kompensiert und die beabsichtigten Eingriffe daher zu keiner erheblichen und nachhaltigen Schädigung des Naturhaushaltes führen.

Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. meldete in seiner Stellungnahme zur Tektur vom 4. Oktober 2024 Zweifel daran an, dass die die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die geplanten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans kompensiert werden. Diese Zweifel bezogen sich auf den Ausgleich für Beeinträchtigungen des Schutzgutes Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt. Im Erörterungstermin erläuterte das von der Stadt mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung beauftragte Ingenieurbüro die der vergleichenden Gegenüberstellung der Beeinträchtigungen und der Kompensationsmaßnahmen zu Grunde liegenden Zahlen und die sich aus aktuellen Erkenntnissen auch auf Grund des Hinweises des Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. ergebenden Korrekturen an diesen. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. erklärte im Ergebnis dieser Erläuterungen im Erörterungstermin, der Nachweis des Ausgleiches der Bilanz sei damit erbracht.

#### 3.4.5 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass bei der Planung des Vorhabens die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen beachtet wurden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden, wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt, vollständig erfasst und beschrieben. Entsprechend der gesetzlich angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden sind, erfolgte die Planung der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung der zu erwartenden Eingriffe. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine Zweifel an der fachlichen Eignung dieser Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minderung. Entsprechend der gesetzlich weiter angeordneten Hierarchie, wonach Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht vermeidbar sind, vorrangig auszugleichen oder zu ersetzen sind, erfolgte die Planung der im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen sowie der Ersatzmaßnahmen. Auch die fachliche Eignung dieser Maßnahmen steht außer Zweifel. Die Bilanz zwischen den Beeinträchtigungen bzw. den Eingriffen in Natur und Landschaft einerseits und der fachlich geeigneten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen andererseits ist ausgeglichen.

#### 3.4.6 Mitwirkungsrechte der im Freistaat Sachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen

Nach § 63 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG sind den nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes von einem Land anerkannten Naturschutzvereinigungen, die nach ihrer Satzung landesweit tätig sind, in Planfeststellungsverfahren Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Einsicht in die einschlägigen Sachverständigengutachten zu geben, wenn es sich um Vorhaben im Gebiet des anerkennenden Landes handelt, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind. Nach § 33 Abs. 2 SächsNatSchG sind die Vereinigungen von der zuständigen Behörde über Vorhaben, Planungen und Verwaltungsverfahren rechtzeitig schriftlich zu benachrichtigen, wobei ihnen eine angemessene Frist für die Stellungnahme einzuräumen ist. Bei Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung reicht die Unterrichtung der Naturschutzvereinigung über die öffentliche Auslegung aus.

Die Planfeststellungsbehörde informierte die im Freistaat Sachsen anerkannten Naturschutzvereinigungen mit Schreiben vom 13. September 2022 über die öffentliche Auslegung der Planunterlagen in der Zeit vom 28. August 2023 bis 27. September 2023 in der Stadtverwaltung Leipzig sowie über die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme /

Einwendung bis zum Ablauf des 27. Oktober 2023. Der Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V. gab die oben bereits erwähnten Stellungnahmen ab. Zum Inhalt dieser Stellungnahmen und zur Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über diese Stellungnahmen wird auf die vorangegangenen Kapitel verwiesen.

#### 4 Immissionsschutzrechtliche Belange

##### 4.1 Verkehrslärm

Gesetzliche Grundlagen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Gleisanlagen der Straßenbahn bilden die §§ 41 und 42 des BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG von der Bundesregierung erlassenen 16. BImSchV. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen muss gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG durch so genannte Lärmvorsorge sichergestellt werden, dass von den zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrswegen keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können. Die Lärmvorsorge ist vorrangig durch die technische Gestaltung des Verkehrsweges (aktiver Lärmschutz - z. B. durch Lärmschutzwände) sicherzustellen. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG allerdings nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. In diesen Fällen kommt jedoch unter Umständen passiver Lärmschutz in Betracht. Nach § 42 Abs. 1 und Abs. 2 S. 1 BImSchG haben Eigentümer sowie Erbbauberechtigte an betroffenen baulichen Anlagen beim Entstehen von Lärmvorsorgeansprüchen, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen befriedigt werden können, gegen den Träger der Baulast für den Verkehrsweg einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Dämmung von Wänden etc.). Ein Anspruch auf Lärmvorsorge, also auf aktiven Lärmschutz oder auf Entschädigung in Geld für passive Schallschutzmaßnahmen, entsteht in denjenigen Fällen, in denen beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für verschiedene schutzwürdige bauliche Nutzungen festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Der Anspruch könnte gegenüber der Vorhabenträgerin geltend gemacht werden, die daraufhin auf der Grundlage der 24. BImSchV die erforderlichen Maßnahmen und diesbezüglichen Aufwendungen zu ermitteln hätte.

Grundlage der Prüfung bilden:

- das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG),
- die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV),
- die 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (24. BImSchV),
- die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen an Straßen / Anlage 1 zur 16. BImSchV,
- die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 2019 (RLS-19) und
- die Richtlinien über den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97).

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Eine wesentliche Änderung einer Straße liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn diese um einen oder mehrere Fahrstreifen für den Fahrzeugverkehr baulich erweitert oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Be-

urteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine wesentliche Änderung eines Schienenweges liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn dieser um einen oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird. Die Prüfung der wesentlichen Änderung basiert nach § 1 der 16. BImSchV und erfolgt in folgenden Schritten:

1. Einstufung der Baumaßnahme an den Gleisen als erheblichen baulichen oder nicht erheblichen baulichen Eingriff und
2. bei Vorliegen des erheblichen baulichen Eingriffes Erstellung einer Prognose der Lärmimmissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffes mit deren Bewertung nach den Kriterien der 16. BImSchV.

Bei dem Vorhaben kommt es zum Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken mit Anpassung der Rampen der Heinrich-Heine-Straße, der Leipziger Straße, der Georg-Schwarz-Straße, der Straße Am Ritterschlößchen und der Ludwig-Hupfeld-Straße in Lage und Höhe an das neue Brückenbauwerk, zu einer deutlichen Fahrbahnverlegung, zur Änderung der Straßenquerschnitte und zur Anlegen zusätzlicher Abbiegestreifen in diesen Straßen im Bereich des Knotens, zur Verlegen der Fahrbahn und zur Anpassung der Gradienten der Straße Am Ritterschlößchen in südliche Richtung, zur Kurvenanpassung im Bereich Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße, zum Anlegen von Radwegen bzw. Radfahrstreifen beidseitig der Leipziger Straße, der Georg-Schwarz-Straße, der Ludwig-Hupfeld-Straße, der Straße Am Ritterschlößchen und der Gustav-Esche-Straße sowie zum Bau von Stellflächen an der Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße und in der Gleisschleife an der Philipp-Reis-Straße. Alle diese beschriebenen Baumaßnahmen stellen nach den Kriterien der 16. BImSchV erhebliche bauliche Eingriffe in den Verkehrsweg dar.

Bei dem Vorhaben kommt es zu einer Neutrassierung der Gleise zum Zwecke der Anpassung an die Lage der neuen Brückenbauwerke und an die Lage der neuen Inselhaltestelle S-Bahnhof Leutzsch, zur Aufweitung des Gleismittenabstandes für den Einsatz für Straßenbahnen mit 2,40 m Breite, zu einer Neutrassierung der Gleise im Bereich der Gleisschleife sowie dem Bau eines zweiten Gleises in der Gleisschleife. Alle diese beschriebenen Baumaßnahmen stellen nach den Kriterien der 16. BImSchV erhebliche bauliche Eingriffe in den Verkehrsweg dar.

Nach den gesetzlichen Grundlagen war demzufolge zu untersuchen, ob wegen des grundhaften Ausbaus bzw. des Neubaus der oben beschriebenen Verkehrswege Ansprüche auf Lärmschutz gegen die beiden Vorhabenträger erwachsen. Derartige Ansprüche auf Lärmschutz gegen die beiden Vorhabenträger können nur bestehen, soweit durch den grundhaften Ausbau bzw. den Neubau der beiden Verkehrswege die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für verschiedene schutzwürdige bauliche Nutzungen festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Zur Bestimmung der anzuwendenden Immissionsgrenzwerte regelt der § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV, dass die Zuordnung einer baulichen Anlage oder eines Gebietes zu den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Nutzungsarten bzw. Gebietstypen und den entsprechenden Immissionsgrenzwerten nach den Festsetzungen des vorhandenen Bebauungsplanes zu erfolgen hat. Bestehen keine derartigen Festsetzungen, weil es entweder keinen Bebauungs-

plan gibt oder, weil ein vorhandener Bebauungsplan keine derartigen Festsetzungen enthält, ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV aufgeführten Anlagen und Gebieten zu beurteilen.

Die Vorhabenträger haben die schalltechnische Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen des Verkehrsweges Straße als Unterlage 17.1 und die des Verkehrsweges Gleisanlage als Unterlage 17.2 vorgelegt. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung nahm die Einstufung der Gebiete an Hand der Bebauungspläne der Stadt Leipzig und im Übrigen nach der tatsächlichen Nutzung im Ergebnis einer Ortsbesichtigung und in Anlehnung der Baunutzungsverordnung vor. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung ging von fünf bestehenden rechtsgültigen Bebauungsplänen aus, dem Bebauungsplan Nr. 84 „Franz-Flemming-Straße“ mit der Festsetzung als Industriegebiet für die Fläche zwischen Bahnanlage, Franz-Flemming-Straße und Georg-Schwarz-Straße, dem Bebauungsplan Nr. E-91 „Zum Leutzscher Holz“ mit der Festsetzung als Mischgebiet zwischen Leipziger Straße, Burgauenstraße und Straße Am Ritterschlößchen, dem Bebauungsplan Nr. E-101 „Westlich der Barnecker Straße“ mit der Festsetzung als Wohngebiet, dem Bebauungsplan Nr. 168.2 „Philipp-Reis-Straße“ mit der Festsetzung als Gewerbegebiet sowie dem Bebauungsplan Nr. 335 „Merseburger Straße / Ludwig-Hupfeld-Straße“ mit der Festsetzung als eingeschränktes Gewerbegebiet. Im Ergebnis einer Ortsbesichtigung stuft der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung die Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen Leipziger Straße, Heinrich-Heine-Straße und Gutshofstraße als allgemeines Wohngebiet, die Bahnanlagen an der Ludwig-Hupfeld-Straße als Gewerbegebiet, die Bahnanlagen an der Franz-Flemming-Straße als Industriegebiet, die mehrgeschossige Wohnbebauung in der Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße als allgemeines Wohngebiet, die Gleisschleife als Gewerbegebiet, die Einfamilienhäuser in der Straße Am Ritterschlößchen zwischen Lise-Meitner-Straße und Pettenkoferstraße als allgemeines Wohngebiet, die Villen Gustav-Esche-Straße 1 und in der östlichen Rathenaustraße als allgemeines Wohngebiet sowie das Betriebsgelände der Leipziger Verkehrsbetriebe westlich der Rathenaustraße und das Berufsbildungswerk in der Straße Am Ritterschlößchen 20-22 als Gewerbegebiet ein.

In der 16. BImSchV sind für allgemeine Wohngebiete, Mischgebiete und Gewerbegebiete die folgenden zu beachtenden Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft festgelegt:

	Tag	Nacht
in reinen Wohngebieten (und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten)	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die Planfeststellungsbehörde prüfte die Gebietseinstufung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung nach dem Raumplanungsinformationssystem der sächsischen Landesverwaltung (RAPIS). Nach dem RAPIS gibt es für die Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen Leipziger Straße, Heinrich-Heine-Straße und Gutshofstraße noch einen weiteren Bebauungsplan Nr. E-98 „Lindenstraße, Böhlitz-Ehrenberg“ mit der Festsetzung als Wohngebiet. Wie dargestellt stuft der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung im Ergebnis einer Ortsbesichtigung die Ein- und Zweifamilienhäuser in diesem Gebiet als allgemeines Wohngebiet ein. Dass er diesen Bebauungsplan übersah, ist daher unerheblich und hat sich auf das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung nicht ausgewirkt, da jedenfalls die Bewertung als allgemeines Wohngebiet für dieses Gebiet richtig ist. Die Planfeststellungsbehörde hält die Annahmen in der schalltechnischen Untersuchung zur Gebietseinstufung demzufolge für zutreffend.

Die Berechnung der Beurteilungspegel an den schutzbedürftigen Nutzungen erfolgt für die auszubauenden Straßen nach der Anlage 1 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen“ sowie den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). Die Berechnungen werden mit dem EDV-Programm Soundplan durchgeführt und beruhen auf dem Teilstückverfahren. Grundlage der Berechnungen ist ein dreidimensionales digitales Geländemodell, das aus der Übernahme der Planungsgrundlage resultiert. Als Eingangsdaten für die schalltechnischen Berechnungen dienten die nach den verkehrstechnischen Berechnungen aus der Verkehrsprognose für 2035 (Unterlage 22) aufgeführten Verkehrsbelastungen.

Die detaillierte schalltechnische Berechnung erbrachte folgende Ergebnisse: In der Philipp-Reis-Straße und in der Karl-Schurz-Straße werden sich an den dort befindlichen Wohngebäuden die Beurteilungspegel in Folge der Baumaßnahme an den Georg-Schwarz-Brücken erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete werden dort bereits gegenwärtig teilweise überschritten. Am Wohngebäude in der Philipp-Reis-Straße 99 wird an der Süd- und der Westfassade die Erhöhung der Beurteilungspegel bei aufgerundet 3 dB(A) liegen. Da an diesen Fassaden bereits jetzt die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete überschritten und da sich die Beurteilungspegel um 3 dB(A) erhöhen werden, stellt die Baumaßnahme für das Wohngebäude in der Philipp-Reis-Straße 99 in Bezug auf die Süd- und die Westfassade eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar. An den übrigen Wohngebäuden in der Philipp-Reis-Straße, in der Karl-Schurz-Straße sowie an der Ostfassade des Wohngebäudes in der Philipp-Reis-Straße 99 wird die Erhöhung der Beurteilungspegel unterhalb von 3 dB(A) liegen. Aus diesem Grund stellt die Baumaßnahme für diese Wohngebäude ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete und der Erhöhungen der Beurteilungspegel keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar.

In allen anderen Straßen, also der Georg-Schwarz-Straße, der Straße Am Ritterschlößchen, der Heinrich-Heine-Straße, der Leipziger Straße, der Ludwig-Hupfeld-Straße, der Burgauenstraße, der Robert-Koch-Straße, der Rathenaustraße und der Gustav-Esche-Straße werden sich an den dort befindlichen Wohn- und zu anderen Zwecken genutzten Gebäuden die Beurteilungspegel in Folge der Baumaßnahme an den Georg-Schwarz-Brücken und an der Straße Am Ritterschlößchen verringern. Zwar werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete dort bereits gegenwärtig teilweise überschritten, so an den Wohngebäuden in der Straße Am Ritterschlößchen 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42 und 46. Da sich die Beurteilungspegel in Folge der Baumaßnahme jedoch verringern werden, stellt die Baumaßnahme für diese Gebäude ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar.

Für die Gleisanlagen der Straßenbahn erfolgt die Berechnung der Beurteilungspegel an den schutzbedürftigen Nutzungen nach der Anlage 2 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“. Die Berechnung der Beurteilungspegel für Schienenverkehrslärm erfolgt danach aus der Anzahl der Straßenbahnen der jeweiligen Bauart sowie die den betrieblichen Planungen zugrundeliegenden Geschwindigkeiten auf dem zu betrachtenden Streckenabschnitt. Die Beurteilungspegel stellen Mittelungspegel für die Zeiträume Tag zwischen 6 und 22 Uhr und Nacht zwischen 22 und 6 Uhr dar. Es wurde zugrunde gelegt, dass auf der Georg-Schwarz-Straße für die Straßenbahnlinie 7 im Tagzeitraum 166 Züge und im Nachtzeitraum 30 Züge verkehren. Es wurde angenommen, dass auf der Straßenbahnlinie 7 die Straßenbahnen Classic XXL und Leoliner verkehren. Für die Straßenbahnlinie 7E wurde zugrunde gelegt, dass im Tagzeitraum 156 Züge verkehren und dass im Nachtzeitraum die Straßenbahnlinie 7E nicht fährt. Es wurde angenommen, dass auf der Straßenbahnlinie 7E die Straßenbah-

nen Niederflurgelenktriebwagen (NGT) 8 verkehren. Als Geschwindigkeit wurde 50 km/h angenommen. Als Fahrbahnart wurde die Kategorie straßenbündiger Bahnkörper und feste Fahrbahn bestimmt. Die Berechnungen wurden mit dem EDV-Programm Soundplan durchgeführt.

Die detaillierte schalltechnische Berechnung erbrachte folgende Ergebnisse: In der Philipp-Reis-Straße, in der Heinrich-Heine-Straße und in der Karl-Schurz-Straße werden sich an einigen der dort befindlichen Wohngebäuden die Beurteilungspegel in Folge der Baumaßnahme an den Gleisanlagen partiell geringfügig erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete werden dort bereits gegenwärtig teilweise überschritten. Die Erhöhung der Beurteilungspegel wird unterhalb von 3 dB(A) liegen. Aus diesem Grund stellt die Gleisbaumaßnahme für diese Wohngebäude ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete und der Erhöhungen der Beurteilungspegel keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar.

In allen anderen Straßen, also der Georg-Schwarz-Straße, der Leipziger Straße, der Ludwig-Hupfeld-Straße und der Burgauenstraße werden sich an den dort befindlichen Wohn- und zu anderen Zwecken genutzten Gebäuden die Beurteilungspegel in Folge der Baumaßnahme an den Gleisanlagen verringern. Zwar werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete dort bereits gegenwärtig teilweise überschritten. Da sich die Beurteilungspegel in Folge der Gleisbaumaßnahme jedoch verringern werden, stellt die Baumaßnahme für diese Gebäude ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar.

Bei den schalltechnischen Untersuchungen bestand bei diesen Vorhaben Anlass, einen Summenpegel aus Straßen-, Schienenverkehrsgeräuschen und der vorhandenen Vorbelastung zu bilden. Zwar ist das im Regelfall nicht erforderlich, weil der Beurteilungspegel in der Regel grundsätzlich nicht als Summenpegel unter Einbeziehung von Lärmvorbelastungen durch bereits vorhandene Verkehrswege zu ermitteln ist (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, 4 C 9/95, 1. Leitsatz). Ein Summenpegel sollte jedoch gebildet werden, wenn die durch ein Vorhaben entstehende zusätzliche Lärmbelastung zusammen mit der Vorbelastung zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, 4 C 9/95, 2. Leitsatz und RNr. 35, Beschluss vom 25. April 2018, 9 A 16/16, RNr. 85). Eine Gesundheitsgefährdung wird häufig angenommen, wenn die im § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV genannten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten werden (BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012, 9 A 20/11, RNr. 28 und Beschluss vom 25. April 2018, 9 A 16/16, RNr. 86). Teilweise werden auch die Auslösewerte aus der Förderrichtlinie für vom Bund geförderte Maßnahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten angenommen (BVerwG, Beschluss vom 25. April 2018, 9 A 16/16, RNr. 87).

Nach der schalltechnischen Untersuchung für den durch den Straßenverkehr verursachten Verkehrslärm sind folgende Überschreitungen der im § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV genannten Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts zu verzeichnen:

- bereits gegenwärtig eine bestehende Vorbelastung in der Straße Am Ritterschlösschen 30, 32, 34, 36, 38, 40 und 42 am Tag und in der Nacht,
- bereits gegenwärtig eine bestehende Vorbelastung in der Straße Am Ritterschlösschen 46, in der Robert-Koch-Straße 1 und in der Georg-Schwarz-Straße 185 nur in der Nacht und

- in der Philipp-Reis-Straße 99 eine hinzutretende Belastung nach der Baumaßnahme an der Straße nur in der Nacht.

Nach der schalltechnischen Untersuchung für den durch den Straßenbahnverkehr verursachten Verkehrslärm ist bereits gegenwärtig in der Philipp-Reis-Straße 99 in der Nacht eine bestehende Vorbelastung von 60 dB(A) erreicht. Diese genannten Ergebnisse der beiden schalltechnischen Untersuchungen gaben bei diesem Vorhaben den Anlass, einen Summenpegel aus Straßen-, Schienenverkehrsgeräuschen und der vorhandenen Vorbelastung zu bilden.

In der schalltechnischen Untersuchung für den durch den Straßenverkehr verursachten Verkehrslärm (Unterlage 17.1) in der Anlage 5 sind die bei diesem Vorhaben gebotenen Summenpegel aus Straßen-, Schienenverkehrsgeräuschen und der vorhandenen Vorbelastung ausgewiesen. Im Ergebnis dieser Summenpegel bleibt es dabei, dass die Baumaßnahme für das Wohngebäude in der Philipp-Reis-Straße 99 in Bezug auf die Süd- und die Westfassade eine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV darstellt.

Auf Grund der in der schalltechnischen Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen getroffenen Feststellung, dass die geplante Straßenbaumaßnahme zur Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) bei gleichzeitiger Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten am Wohngebäude in der Philipp-Reis-Straße 99 führen wird, sind aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, die nach dem Stand der Technik vermeidbare Verkehrsgeräusche unterbinden. Da diese Erhöhung der Beurteilungspegel Folge der Straßenbaumaßnahme ist, trifft diese Verpflichtung die Stadt Leipzig. Da die Gleisbaumaßnahme wie dargestellt keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV darstellt, müssen die Leipziger Verkehrsbetriebe keine Lärmschutzmaßnahmen ergreifen. Der aktive Lärmschutz hat Vorrang vor dem passiven Lärmschutz. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG allerdings nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Entscheidend ist insoweit, ob eine konkrete Planung dem Gebot des Vorranges aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt.

Bei der Wahl der geeigneten Lärmschutzmaßnahmen sind städtebauliche, schalltechnische und wirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen und abzuwägen. Schallschutzwände oder -wälle verhindern die freie Ausbreitung des Schalls auf dem direkten Weg vom Emittenten zum Immissionsort und führen dadurch zu einer Verringerung der Schallimmissionen. Da durch aktive Maßnahmen insbesondere auch die Außenwohnbereiche und Freiflächen geschützt werden, ist ihnen unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit gegenüber passiven Maßnahmen der Vorzug zu geben. Falls die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an Gebäuden nicht mit einem vertretbaren Aufwand an aktiven Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen ist, kann für das Gebäudeinnere der erforderliche Schallschutz auch durch schalldichte Außenwandbauteile gewährleistet werden. Hierzu sind insbesondere Fenster mit einem ausreichenden Schalldämmwert (Schallschutzfenster) erforderlich. Da Fenster nur im geschlossenen Zustand ihre volle Schalldämmwirkung erreichen, ist bei Schlaf- und Kinderzimmern für eine ausreichende Belüftung auch bei geschlossenem Fenster zu sorgen. Dies ist durch den Einbau zusätzlicher Lüftungseinrichtungen möglich.

Wegen des Vorranges des aktiven vor dem passiven Schallschutz prüfte die Stadt Leipzig die Möglichkeit des Einbaus lärmindernder Straßenbeläge. Es ist zwar grundsätzlich vorgesehen, eine lärmindernde Asphaltdeckschicht einzubauen. In der Georg-Schwarz-Straße, in der der Kraftfahrzeugverkehr und die Straßenbahn in Mischnutzung auf einer gemeinsamen Fahrbahn verkehren, scheidet das jedoch aus. Es ist technologisch nicht möglich, eine lärmindernde Asphaltdeckschicht in den ein-

gedeckten Bereichen zwischen den Schienen einzuwalzen. Damit ist diese Möglichkeit zur aktiven Lärmreduzierung nicht umsetzbar und schränkt die Möglichkeit des Schallschutzes ein. Weiter prüfte die Stadt Leipzig die Möglichkeit des Baus von Lärmschutzwänden. Durch die unmittelbare Nähe des zu schützenden Gebäudes zum Kreuzungsbereich Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße und zur Zufahrt Karl-Schurz-Straße auf die Georg-Schwarz-Straße kann eine Schallschutzwand mit einer ausreichenden Überstandslänge nicht angeordnet werden. Eine mögliche Schallschutzwand würde die Fahr- und Gehbeziehungen auf der Philipp-Reis-Straße, der Georg-Schwarz-Straße und der Karl-Kurz-Straße unterbrechen. Eine Schallschutzwand würde auch im 3. Obergeschoss nicht wirksam werden. Die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht beträgt 12,2 dB(A). Eine Schallschutzwand kann bei einer solch hohen Überschreitung gar keinen ausreichenden Schallschutz gewährleisten. Aus diesen Gründen entschied sich die Stadt Leipzig dafür, für das betroffene Haus passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Immissionsschutzbehörde erklärte in seiner Stellungnahme vom 2. November 2023, zu den schalltechnischen Untersuchungen gäbe es keine Hinweise.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Entscheidung der Stadt Leipzig, dass wegen des in der schalltechnischen Untersuchung festgestellten Anspruchs auf Schallschutz passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden sollen, plausibel und nachvollziehbar. Es erfolgte eine fehlerfreie Abwägung nach § 41 Abs. 2 BImSchG. Die Planfeststellungsbehörde stellt in diesem Planfeststellungsbeschluss in der Nebenbestimmung A III 4.1 fest, dass der Eigentümer des Wohngebäudes in der Philipp-Reis-Straße 99 einen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Stadt Leipzig an der Süd- und an der Westfassade an allen Geschossen dem Grunde nach hat.

#### 4.2 Baulärm

Zum Schutz vor Baulärm haben die beiden Vorhabenträger bei der Bauausführung die im § 22 Abs. 1 BImSchG geregelten Pflichten der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen i. V. m. der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind,
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden und
3. die beim Betrieb der Anlagen entstehenden Abfälle ordnungsgemäß beseitigt werden können.

Danach ist auch zu beurteilen und zu entscheiden, ob durch Baulärm nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG eintreten, die nach dieser Vorschrift Schutzauflagen oder nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG Entschädigungsfestsetzungen zu Gunsten Dritter durch die Planfeststellungsbehörde erforderlich machen würden.

Nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der 32. BImSchV werden Regelungen für den Betrieb von Geräten und Maschinen in reinen, allgemeinen und besonderen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten, in Sondergebieten, die der Erholung dienen, in Kur- und Klinikgebieten sowie in der Fremdbeherbergung dienenden Gebieten im Sinne der BauNVO getroffen. Baumaschinen dürfen in den genannten Gebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig

und an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr nicht betrieben werden. Nach § 7 Abs. 2 Satz 1 der 32. BImSchV kann die nach Landesrecht zuständige Behörde, hier das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Immissionsschutzbehörde im Einzelfall Ausnahmen von den Einschränkungen des Absatzes 1 zulassen.

Nach § 7 Abs. 3 der 32. BImSchV bleiben weitergehende landesrechtliche Vorschriften zum Schutz von Wohn- und sonstiger lärmempfindlicher Nutzung und allgemeine Vorschriften des Lärmschutzes, insbesondere zur Sonn- und Feiertagsruhe und zur Nachtruhe unberührt. Das Gesetz über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen (SächsSFG) ist so eine weitergehende landesrechtliche Vorschrift. Nach § 4 Abs. 2 SächsSFG sind an den Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen öffentlich bemerkbare Arbeiten und sonstige Handlungen, die geeignet sind, die Ruhe des Tages zu beeinträchtigen, verboten. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen darf der Vorhabenträger also prinzipiell keine Bauarbeiten ausführen. Im Ausnahmefall könnten auch Bauarbeiten an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen notwendig sein. Nach § 7 Abs. 1 SächsSFG können die Kreispolizeibehörden im Einzelfall aus wichtigem Grund von den Verbotsvorschriften der §§ 4 und 6 SächsSFG befreien.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm enthält unter Ziffer 3.1.1 Festlegungen zu Immissionsrichtwerten, die bei Baumaßnahmen in unterschiedlichen Gebieten zu beachten sind. Nach der Begriffsbestimmung Nr. 2.4 der AVV Baulärm sind Immissionen das auf Menschen einwirkende Geräusch, das durch Baumaschinen auf einer Baustelle hervorgerufen wird. Zwar haben die Bestimmungen der Verwaltungsvorschrift keine unmittelbare Geltung gegenüber den beiden Vorhabenträgern. § 66 Abs. 2 BImSchG, der bestimmt, dass die genannte Verwaltungsvorschrift bis zum Inkrafttreten von entsprechenden allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach dem BImSchG maßgebend ist, stellt nicht die mit unmittelbarer Wirkung für Dritte versehene gesetzliche Regelung der Verpflichtung zur Einhaltung der Richtwerte dar (vgl. Jarass: BImSchG, 9. Aufl., RNr. 2 zu § 66, RNr. 11 zu § 22). Die Vorschrift richtet sich vielmehr in erster Linie an die Immissionsschutzbehörden im Rahmen ihrer Pflicht zur Beurteilung, ob bestimmte Umwelteinwirkungen als schädlich im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG anzusehen sind. Nach einem Urteil des BVerwG vom 10. Juli 2012, Az. 7 A 11/11 sind die Richtwerte der Nr. 3 der AVV Baulärm jedoch nicht als bloße Orientierungswerte zu verstehen, sondern als bindende Festlegungen, wobei für Ausnahmen lediglich ein kleiner Spielraum bleibt.

Die Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen der Leipziger Straße, der Heinrich-Heine-Straße und der Gutshofstraße, die Einfamilienhäuser in der Straße Am Ritterschlößchen sowie die Villen Gustav-Esche-Straße 1 und in der östlichen Rathenaustraße werden ausschließlich zu Wohnzwecken genutzt. Hier gelten die Immissionsrichtwerte der Nr. 3.1.1 e) der AVV Baulärm für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind, von tagsüber 50 dB(A) und nachts 35 dB(A). Die mehrgeschossige Wohnbebauung in der Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße ist als allgemeines Wohngebiet charakterisiert. Hier gelten die Immissionsrichtwerte der Nr. 3.1.1 d) der AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, von tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A). Die Gleisschleife, die Bahnanlagen an der Ludwig-Hupfeld-Straße, die Bahnanlagen an der Franz-Flemming-Straße, das Betriebsgelände der Leipziger Verkehrsbetriebe westlich der Rathenaustraße und das Berufsbildungswerk in der Straße Am Ritterschlößchen 20-22 sind Gewerbe- oder Industriegebiete. Hier ist der Immissionsrichtwert der Nr. 3.1.1 a) der AVV Baulärm für Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen untergebracht sind von tagsüber 70 dB(A) anwendbar.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet höheren Baulärm insbesondere beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke. Die Vorhabenträger haben die schalltechnische Untersuchung zu Baulärmimmissionen beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke als Unterlage 17.4 vorgelegt. Diese enthält eine Prognose über die zu erwartenden Emissionen der Abbrucharbeiten. Die daraus resultierenden Immissionen wurden mit den Anforderungen der AVV Baulärm verglichen.

Die Prognoseberechnung erfolgte an Wohngebäuden in der Straße Am Barnecker Gut 2a, in der Heinrich-Heine-Straße 2a, in der Philip-Reis-Straße 89 und in der Heimteichstraße 48 sowie an einem gewerblich genutzten Gebäude in der Ludwig-Hupfeld-Straße 1. Dabei erfolgten Prognosen für verschiedenen Bauarbeiten, für die Entkernung und den Abbruch von Gebäuden sowie den Abbruch der beiden Brückenbauwerke. Die Schallausbreitungsberechnungen wurden mit dem Programmsystem LimA entsprechend der gültigen Berechnungsvorschrift DIN ISO 9613-2 durchgeführt. Im Ergebnis der Prognoseberechnungen wurde festgestellt, dass beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke an den Wohngebäuden in der Straße Am Barnecker Gut 2a, in der Heinrich-Heine-Straße 2a und in der Philip-Reis-Straße 89 die Immissionsrichtwerte für allgemeine bzw. reine Wohngebiete der AVV Baulärm überschritten werden. Beim Abbruch von Gebäuden wird zudem am Wohngebäude in der Straße Am Barnecker Gut 2a dieser Immissionsrichtwert überschritten.

Überschreitet der ermittelte Beurteilungspegel des von den Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A), sollen nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. Es kommen insbesondere in Betracht: Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, Maßnahmen an den Baumaschinen, die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen, die Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und die Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen. In der Unterlage 17.4, der schalltechnischen Untersuchung zu Baulärmimmissionen beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke wurde zunächst die Möglichkeit der Beschränkung der Betriebszeit lautstarker Baumaschinen durch die zeitliche Reduktion der Einwirkzeit auf gängige Einwirkzeiten geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass dadurch die Immissionsrichtwerte für allgemeine bzw. reine Wohngebiete der AVV Baulärm am Wohngebäude Philip-Reis-Straße 89 eingehalten werden können. Am Wohngebäude in der Straße Am Barnecker Gut 2a kann dieser Immissionsrichtwert beim Abbruch von Gebäuden eingehalten werden. Beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke können jedoch die Immissionsrichtwerte an den Wohngebäuden in der Straße Am Barnecker Gut 2a und in der Heinrich-Heine-Straße 2a auch durch die zeitliche Reduktion der Einwirkzeit nicht eingehalten werden. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung zu Baulärmimmissionen beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke empfahl daher einige weitere Maßnahmen, z. B., dass die Motoren von nicht benötigten Baumaschinen abzustellen sind, dass Meißeltätigkeiten auf das technisch notwendige Minimum zu reduzieren sind und dass ein gleichzeitiger Abbruch der Brücken zu vermeiden ist. Diese weiteren Maßnahmen sind nach Einschätzung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung jedoch nur beschränkt wirksam.

Das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Immissionsschutzbehörde forderte in seiner Stellungnahme vom 2. November 2023 den Erlass einer Nebenbestimmung, nach der dem Stand der Technik entsprechende Bauverfahren, Baumaschinen und Baufahrzeuge zum Einsatz kommen sollen.

Nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rech-

te anderer erforderlich sind. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtet in diesem Planfeststellungsbeschluss die beiden Vorhabenträger in der Nebenbestimmung 4.2 daher, bei der Durchführung der Straßen- und Gleisbauarbeiten als Immissionsrichtwerte für Baulärm

- auf Höhe der Ein- und Zweifamilienhäuser zwischen der Leipziger Straße, der Heinrich-Heine-Straße und der Guthofsstraße, der Einfamilienhäuser in der Straße Am Ritterschlößchen sowie der Villen Gustav-Esche-Straße 1 und in der östlichen Rathenaustraße tagsüber 50 dB(A) und nachts 35 dB(A),
- auf Höhe der mehrgeschossigen Wohnbebauung in der Georg-Schwarz-Straße / Philipp-Reis-Straße tagsüber 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) und
- auf Höhe des Betriebsgeländes der Leipziger Verkehrsbetriebe westlich der Rathenaustraße und des Berufsbildungswerkes in der Straße Am Ritterschlößchen 20-22 tagsüber 70 dB(A) einzuhalten.

Für die Arbeiten beim Abbruch der beiden Brückenbauwerke verzichtete die Planfeststellungsbehörde auf den Erlass einer derartigen Nebenbestimmung, da wie dargestellt bei den Abbrucharbeiten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm objektiv nicht eingehalten werden können. Für die Gleisschleife und die Bahnanlagen an der Ludwig-Hupfeld-Straße und an der Franz-Flemming-Straße verzichtete die Planfeststellungsbehörde ebenso auf den Erlass einer derartigen Nebenbestimmung, da diese weniger schützenswert sind und da sie direkt neben den abzubrechenden beiden Brückenbauwerken liegen und weil bei deren Abbruch wie dargestellt die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm objektiv nicht eingehalten werden können.

Die Planfeststellungsbehörde hat den beiden Vorhabenträgern in der Nebenbestimmung A III 4.4 für den Fall, dass sie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen oder an Werktagen zwischen 7 und 20 Uhr arbeiten müssen, aufgegeben, bei der Stadtverwaltung Leipzig als zuständige Kreispolizeibehörde bzw. zuständige Immissionsschutzbehörde jeweils Befreiungen vom Verbot für die Durchführung von Bauarbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen bzw. zu Nachtzeiten zu beantragen, soweit sie an solchen Tagen bzw. zu Nachtzeiten Bauarbeiten durchführen wollen. Die Anwohner sind rechtzeitig über geplante Bauarbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zu informieren (vgl. Nebenbestimmung A III 4.5). Nach der Nebenbestimmung 4.3 dürfen entsprechend dem § 7 Ab. 1 der 32. BImSchV in den Wohngebieten an Sonn- und Feiertagen ganztägig und an Werktagen in der Zeit von 20 bis 7 Uhr keine Baumaschinen betrieben werden.

#### 4.3 Luftschadstoffe

Die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) wurde auf Grund des § 48a BImSchG erlassen und legt für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid, Stickstoffoxide, Schwebstaub und Partikel (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid verbindliche Immissionsgrenzwerte fest, welche zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen. Mit der 39. BImSchV wurde die Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa in deutsches Recht umgesetzt.

Eine Abschätzung der Schadstoffimmissionswerte an kritischen Straßenabschnitten erfolgt nach dem PC-Berechnungsverfahren der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012). Die Anwendung der RLuS 2012 wurde mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 29/2012 des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 3. Januar 2013 angeord-

net. Gegenstand des Berechnungsmodells sind die Immissionsbelastungen an Straßenabschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von größer 50 km/h und Verkehrsstärken über 5.000 Kfz in 24h, die keine oder nur aufgelockerte Randbebauung aufweisen und geländegleich liegen bzw. Trogtiefen oder Dammhöhen unter 15 m aufweisen. Auf den auszubauenden Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 50 km/h. Die übrigen Anwendungsbedingungen der RLuS 2012 sind bei dem geplanten Ausbauprojekt jedoch gegeben.

Die Stadt Leipzig hat die Luftschadstoffuntersuchung nach der RLuS 2012 vornehmen lassen und deren Ergebnisse als Unterlage 17.3 vorgelegt. Die Luftschadstoffuntersuchungen erfolgten an drei Straßenabschnitten, in der Leipziger Straße auf Höhe der Gutshofstraße und des Supermarktes, in der Straße Am Ritterschlößchen auf Höhe Robert-Koch-Straße sowie in der Georg-Schwarz-Straße auf Höhe der Philipp-Reis-Straße.

Das Umweltamt der Stadt Leipzig als untere Immissionsschutzbehörde wies in seiner Stellungnahme vom 2. November 2023 darauf hin, dass das PC-Berechnungsverfahren nach RLuS 2012 auf Grund seiner Randparameter nur eingeschränkt anwendbar ist. Darauf wies jedoch auch der Verfasser der Luftschadstoffuntersuchung (Unterlage 17.3) hin.

Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass die Jahres- und Kurzzeitgrenzwerte der 39. BImSchV deutlich unterschritten werden. Eine aus lufthygienischer Sicht kritische Schadstoffbelastung im Prognose-Planfall wurde nicht nachgewiesen. Die Gesamtimmissionen liegen auch nach der Realisierung des Straßenbauvorhabens deutlich unter den nach der 39. BImSchV geltenden Grenzwerten. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wird es durch das Vorhaben somit zu keiner Verschlechterung der Luftqualität kommen. Der Schutz der menschlichen Gesundheit vor Luftschadstoffen ist gewährleistet und wird durch das geplante Vorhaben nicht gefährdet werden.

## 5 Belange der öffentliche Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation

Das Bauvorhaben tangiert Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung. Die beiden Vorhabenträger haben die erforderlichen Maßnahmen in das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) eingestellt und im koordinierten Leitungsplan (Unterlage 16.1) dargestellt. Diese Unterlagen sind den Unternehmen der Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation im Rahmen der Anhörung zur Verfügung gestellt worden.

Nach dem Regelungsverzeichnis befinden sich im Baubereich betroffene bzw. zu ändernde Anlagen folgender Versorgungsträger:

- Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen der Leipziger Wasserwerke GmbH,
- Strom-, Gas- und Fernmeldeleitungen der Netz Leipzig GmbH,
- Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, der HLkomm Telekommunikations- GmbH und der Tele Columbus AG sowie
- Straßenbeleuchtungsleitungen und Leitungen für Lichtsignalanlagen der Stadt Leipzig.

Aufgabenträger der Trinkwasserversorgung und der Abwasserbeseitigung ist die Stadt Leipzig, die sich zur Erfüllung dieser Aufgaben der Leipziger Wasserwerke GmbH bedient. Die Ableitung des Niederschlagswassers von den Verkehrsflächen, insbesondere auch das vom geplanten Brückenbauwerk, soll überwiegend über Straßeneinläufe in

Abwasserkanäle der Leipziger Wasserwerke eingeleitet und abgeführt werden. Die Leipziger Wasserwerke GmbH gab mit Schreiben vom 21. November 2023 eine Stellungnahme ab. Sie erklärten, im Rahmen der Planungen bereits 2016 beteiligt worden zu sein. Seitens der Leipziger Wasserwerke seien eigene, ergänzende Planungen im Baubereich erstellt worden. Diese lägen bis zur Leistungsphase 3 vor. Diese Planungen seien mit denen des Verkehrs- und Tiefbauamtes Leipzig abgeglichen worden. Dabei wäre festgestellt worden, dass in den Planunterlagen Hinweise der Leipziger Wasserwerke aus dem Planungsprozess zum Teil nicht aufgegriffen wurden. In der Stellungnahme vom 21. November 2023 gingen die Leipziger Wasserwerke umfangreich und detailliert auf technische Sachverhalte ein, bei denen aus ihrer Sicht ihre Planungen mit denen des Verkehrs- und Tiefbauamtes in Übereinstimmung gebracht werden müssten. Für das anfallende Niederschlagswasser wäre die Möglichkeit zur Versickerung vor Ort zu prüfen. Unter der Voraussetzung der Einhaltung und Beachtung der in ihrer Stellungnahme aufgeführten Bedingungen, Maßgaben und Hinweisen stimmten die Leipziger Wasserwerke dem Vorhaben zu.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, nach dem Baugrundgutachten bestünden keine Möglichkeiten einer generellen Niederschlagswasserversickerung. Die Planung wäre schon soweit optimiert, dass eine größtmögliche Menge der Regenwasserentwässerung über eine dezentrale Versickerung in den Grünflächen erfolgt. Die umfangreichen Hinweise der Leipziger Wasserwerke für die technische Planung würden im Wesentlichen berücksichtigt. Die Stadt Leipzig stimmte sich im August 2024 mit den Leipziger Wasserwerken zum Inhalt und Umfang der Planänderungen ab, die sich aus deren Hinweisen ergeben. Daraufhin erfolgte in der Tektur die im August 2024 abgestimmten Planänderungen. Zur Tektur gaben die Leipziger Wasserwerke GmbH mit Schreiben vom 15. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Sie erklärten ihre grundsätzliche Zustimmung zum Vorhaben. Sie gaben Hinweise für die weitere technische Planung. Diese sollten im Rahmen der Ausführungsplanung beachtet werden.

Die Planfeststellungsbehörde ging im Abschnitt zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den wasserwirtschaftlichen Belangen auf die Forderung der Leipziger Wasserwerke ein, wonach das Niederschlagswasser vorrangig versickern sollte und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen an dieser Stelle auf diese Ausführungen. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die grundsätzliche Zustimmung der Leipziger Wasserwerke zum Vorhaben. Damit ist das Vorhaben mit deren Belangen vereinbar. Zwar gibt es noch Forderungen der Wasserwerke, diese sind jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung zu erfüllen. Dieser Planfeststellungsbeschluss erfolgt dagegen auf der Grundlage von Unterlagen mit dem Konkretisierungsgrad einer Genehmigungsplanung. Die planfestzustellenden Unterlagen zur Entwässerungsplanung sind also ausreichend und vollständig.

Das Leipziger kommunale Energieversorgungsunternehmen sind die Stadtwerke Leipzig. Das Strom-, Gas und Fernwärmenetz der Stadtwerke Leipzig wird von ihrem Tochterunternehmen, der Netz Leipzig GmbH betrieben. Die Netz Leipzig GmbH gab mit E-Mail vom 17. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Sie erklärte, im Rahmen der Planungen bereits beteiligt worden zu sein. Der vorhandene Leitungsbestand der Stromversorgungsleitungen sei im Erläuterungsbericht und im koordinierten Leitungsplan benannt. Die notwendigen Folgemaßnahmen seien im Regelungsverzeichnis enthalten. Für die Gasleitungen ergäbe sich bei den notwendigen Folgemaßnahmen ein aktuellerer Handlungsbedarf. Fernwärmeleitungen gäbe es dort nicht. Die Netz Leipzig GmbH informierte über ein in der Planung noch nicht berücksichtigtes Mehrfachrohr für Telekommunikationsleitungen. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, sie werde die Hinweise der Netz Leipzig GmbH beachten. Das Mehrfachrohr für Telekommunikationsleitungen wäre bisher nicht bekannt gewesen. Die Leipziger Verkehrsbetriebe wür-

den wegen des sich aus dieser Leitung ergebenden Handlungsbedarfs mit der Netz Leipzig GmbH abstimmen. Zur Tektur gab die Netz Leipzig GmbH mit E-Mail vom 7. Oktober 2024 eine Stellungnahme ab. Sie gab Hinweise zu notwendigen Korrekturen im Regelungsverzeichnis.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH gab mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Sie erklärte, im Bereich der Georg-Schwarz-Brücke befänden sich acht Kabelrohre. In diesen wären sechs Glasfaserkabel und vier Kupferkabel eingezogen. Bei dem Neubau der Brücke müsse für die Umschaltung der bestehenden Anlage eine Interimslösung gefunden werden, da diese bestehenden Kabel und Rohre nicht aufgelöst werden dürften. Für den Umbau der Kabel und Rohre wären entsprechende Bauzeiten einzuplanen. Die genaue Bauzeit müsse abgestimmt werden. Im Bereich der Straße Am Ritterschlößchen befände sich seit 2022 ein neues Glasfasernetz. Das Netz wäre teilweise in Mindertiefe verlegt und müsse daher in die Regeltiefe umverlegt werden. Bei der Bauausführung wäre darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Abdeckungen von Abzweiggästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse müssten soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es wäre deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom wäre zu beachten. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, die acht Kabelrohre wären bei der Planung bereits berücksichtigt. Die übrigen Hinweise würden beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) unter der lfd. Nr. 5.7 alle notwendigen Folgemaßnahmen an den Telekommunikationsleitungen der Deutschen Telekom Technik GmbH aufgeführt sind. Wenn in der Straße Am Ritterschlößchen im Jahr 2022 das neue Glasfasernetz in zu geringer Tiefe verlegt wurde, hat das nichts mit dem Vorhaben zu tun und ist nicht durch die Stadt Leipzig zu vertreten. Die aus Sicht der Deutschen Telekom Technik GmbH angezeigte Umverlegung in Regeltiefe ist damit keine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens. Die Stadt Leipzig muss diese Umverlegung nicht bei der Planung des Vorhabens berücksichtigen. Zwar ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Abstimmung zwischen der Stadt Leipzig und der Deutschen Telekom Technik GmbH zweckmäßig. Diese kann jedoch nur außerhalb und unabhängig von der Planung und der Ausführung des Vorhabens erfolgen.

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gab mit E-Mail vom 20. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Sie übergab Bestandspläne ihrer Leitungen und wies darauf hin, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind und nicht überbaut werden dürften. Vorhandene Überdeckungen dürften nicht verringert werden. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, bat sie um entsprechende Information mindestens drei Monate vor Baubeginn. Sie wies weiter darauf hin, dass ihr bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen die durch den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 BauGB zu erstatten sind. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, die Hinweise würden beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) unter der lfd. Nr. 5.8 alle notwendigen Folgemaßnahmen an den Telekommunikationsleitungen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH aufgeführt sind. Ein Anspruch auf Erstattung von Kosten der Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegenüber der Stadt für Veränderungen an ihrem Anlagenbestand nach § 150 BauGB setzt ein förm-

lich festgesetztes Sanierungsgebiet und einen kausalen Zusammenhang zwischen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und den Veränderungen am Telekommunikationsanlagenbestand voraus. Das ist bei dem Vorhaben nicht gegeben. Es besteht aber ein kausaler Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und den unter der lfd. Nr. 5.8 des Regelungsverzeichnisses genannten notwendigen Folgemaßnahmen an den Telekommunikationsleitungen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Daraus folgt, dass die Stadt Leipzig die Kosten für diese Maßnahmen zu tragen hat.

Die HLkomm Telekommunikations GmbH gab mit Schreiben vom 14. September 2023 eine Stellungnahme ab und erklärte, von ihrer Seite gäbe es keine Einwände gegen das Vorhaben. Die HLkomm gehört seit 2015 zur Tele Columbus Gruppe. Die Tele Columbus AG verzichtete darauf, zum Vorhaben Stellung zu nehmen. Im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) sind unter der lfd. Nrn. 5.6 alle notwendigen Folgemaßnahmen an den Telekommunikationsleitungen der beiden Unternehmen aufgeführt.

## 6 Vermessungswesen

Nach der Stellungnahme des Landesamtes für Geobasisinformation Sachsen als zuständige Behörde für die Festpunktfelder des Freistaates Sachsen vom 27. Oktober 2023 befindet sich im Bereich der Baumaßnahme ein Höhenfestpunkt. Zum Standort dieses Festpunktes übersendete das Landesamt für Geobasisinformation eine Karte. Danach befindet sich der Höhenfestpunkt in der Georg-Schwarz-Straße auf Höhe des Grundstückes Georg-Schwarz-Straße 185, also des Fabrikgebäudes des ehemaligen VEB Polygraph-Reprotechnik Leipzig. Nach der Stellungnahme des Landesamtes für Geobasisinformation ist der Festpunkt zu erhalten. Bestünde die Gefahr, dass er beeinträchtigt wird, sei er durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass er durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in seiner Lage verändert wird. Schutzmaßnahmen, die seine Erkennbarkeit und Verwendbarkeit beeinträchtigen, wären mit dem Landesamt vorab zu besprechen. Das Landesamt für Geobasisinformation verwies auf den § 6 Abs. 2 des Gesetzes über das amtliche Vermessungswesen und das Liegenschaftskataster im Freistaat Sachsen (SächsVermKatG).

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, der Höhenfestpunkt müsse beseitigt werden. Infolge des grundhaften Ausbaus der Georg-Schwarz-Straße würde er nach der Baumaßnahme im Straßenraum liegen und nicht mehr am Straßenrand. Das Landesamt für Geobasisinformation antwortete daraufhin am 2. Mai 2024, dass es den Höhenfestpunkt aufgeben würde. Das von der Stadt Leipzig beauftragte Bauunternehmen könne ihn beseitigen. Die Planfeststellungsbehörde untersagte es beide Vorhabenträgern mit den Nebenbestimmungen A III 9.1 und 9.2 zu diesem Planfeststellungsbeschluss, vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken zu verändern, zu beschädigen, in ihrer Lage zu verändern oder in ihrer Erkennbarkeit und Verwendbarkeit einzuschränken. Soweit durch die Baumaßnahme Vermessungs- und Grenzmarken gefährdet werden, ist die Sicherung rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Vermessungsbehörde der Stadt Leipzig zu veranlassen sowie das Landesamt für Geobasisinformation Sachsen schriftlich zu informieren.

## 7 Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs

Durch das Bauvorhaben sind in unterschiedlichster Weise Grundstücke und Anlagen, welche Betriebszwecken der Eisenbahn dienen, betroffen. Da zwei Bahnlinien die Georg-Schwarz-Straße kreuzen und da sich der S-Bahnhof Leutzsch im Baubereich der Brückenbauwerke befindet, erfolgen als notwendige Folgemaßnahmen bauliche Eingriffe in Anlagen, welche Betriebszwecken der Eisenbahn dienen. Zum Zwecke der An-

passung an die neuen Brückenbauwerke werden die Treppen und die Personenaufzüge zwischen den Brückenbauwerken und den Bahnsteigen des S-Bahnhofes Leutzsch beseitigt und in neuer Lage wiedererrichtet, eine dem Schutz vor Schienenverkehrslärm dienende Lärmschutzwand versetzt und die Oberleitungen sowie mehrere Kabel und Leitungen der Eisenbahn geändert. Diese baulichen Anpassungsmaßnahmen sind im Regelungsverzeichnis, Unterlage 11 im Abschnitt 7 dargestellt. Die dazugehörigen Bauwerkspläne sind in der Unterlage 14 Abschnitt 11 enthalten. Insbesondere durch den Bau des Geh- und Radweges parallel zur Straße Am Ritterschlößchen ändert sich die Zufahrtssituation zum Bahnbetriebsgelände der Deutschen Bahn. Zu diesem Zwecke werden neue Zufahrten zum Bahnbetriebsgelände von der Straße Am Ritterschlößchen aus geschaffen. Durch das Bauvorhaben sind in unterschiedlichster Weise auch Grundstücke und Anlagen, welche ehemals Bahnbetriebszwecken dienen und welche sich deswegen im Eigentum der Deutschen Bahn befinden betroffen. Am ehemaligen Stellwerk in der Straße Am Ritterschlößchen ist der teilweise Abbruch baulicher Nebenanlagen sowie der Bau des Geh- und Radweges parallel zur Straße geplant. Bahneigene Grundstücke, welche ehemals Bahnbetriebszwecken dienen, sollen zudem für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans in Anspruch genommen werden.

Die DB AG DB Immobilien gab im Auftrag des Konzerns mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 zum Vorhaben eine Stellungnahme ab. Sie erklärte, durch den Neubau Geh- und Radweg sei die Zuwegung zu den Bahnanlagen nicht mehr gewährleistet, so dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass der Bahnverkehr gefährdet wird. Bei der Planung des Geh- und Radweges sei auch die Richtlinie zu Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG des Eisenbahn-Bundesamtes nicht beachtet worden. Sie lehnte auch die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan, vorgesehene Schaffung von Freizeitflächen im Gleisdreieck ab. Freizeitflächen in der unmittelbaren Nähe zu Gleisanlagen würden wegen der Schaffung von Aufenthaltsqualität ein erhöhtes Unfallrisiko bedeuten. Kleinste Störungen hätten wegen der Sperrung der Gleise aus Gründen der Unfallverhütung massive Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Es wären Auswirkungen auf das korrespondierende Projekt der Eisenbahnüberführung Leipzig-Leutzsch / Strecke 6383 / Fußweg erkennbar. Die anzulegende Parkplatzfläche würde im Baubereich bzw. im neu zu gestaltenden Anschlussbereich liegen. Deshalb wären Abstimmungen durchzuführen. Es erfolgten umfangreiche Hinweise zur Einhaltung von Sicherheitsvorschriften und technischen Regelwerken. Im Grunderwerbsplan wären auch zu erwerbende Flächen ausgewiesen, die für eisenbahnbetriebliche Zwecke gewidmet sind. Solche Flächen würden i.d.R. nicht veräußert. Die für die Kreuzungsanlage benötigten Flächen würden gegenseitig geduldet. Die Duldungspflicht des § 4 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gelte zunächst für die Kreuzungslage als solche. Die DB AG DB Immobilien lehnte den geplanten Grunderwerb für Flächen im Gleisdreieck für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans ab. Die DB AG würde für ihr Investitionsprogramm für eine starke Schiene, für Klimaschutz und mehr Verkehr auf der Schiene unter anderem auch für Kompensationsmaßnahmen selbst Flächen benötigen. Aus diesem Grund sei es nicht möglich, Flächen für Kompensationsmaßnahmen zugunsten Projekte Dritter zur Verfügung zu stellen.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, es würden von der Heinrich-Heine-Straße und der Straße Am Ritterschlößchen aus mehrere Zufahrten zum Gelände der DB AG geschaffen. Es habe eine Abstimmung mit der DB AG gegeben. Um die Forderungen zu erfüllen, werde die Planung entsprechend angepasst. Bei dieser Abstimmung mit der DB AG habe man sich auch verständigt, für Flächen, die für eisenbahnbetriebliche Zwecke gewidmet sind, im Grunderwerbsplan eine Duldungspflicht der DB AG gem. EKrG auszuweisen. Die umfangreichen Hinweise zur Einhaltung von Sicherheitsvor-

schriften und technischen Regelwerken würden beachtet. Dem Einwand, dass eine Freizeitnutzung als Spiel- und Erlebnisfläche durch entsprechende Freizeitangebote auf dieser Fläche im Gleisdreieck aus Sicherheitsgründen abgelehnt wird, könne gefolgt werden. Die Stadt Leipzig verzichtete mit der Tektur auf eine geplante Freizeitnutzung der Fläche im Gleisdreieck. Zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenausstraße gäbe es noch keine verfestigte Planung. Die hierzu notwendigen Abstimmungen wären im Rahmen der vorgesehenen Planung dieser Eisenbahnüberführung zwischen der Stadt Leipzig und der DB AG zu führen und bei Bedarf wäre im Baurechtsverfahren zu dieser Maßnahme die Ausgestaltung des Anpassungsbereiches neu zu regeln. Die Umsetzung der naturschutzfachlichen bzw. landschaftspflegerischen Maßnahmen hätte die Stadt unmittelbar im Maßnahmebereich auf den betrieblich nicht genutzten Bahnflächen geplant. Funktional und räumlich wären diese damit in unmittelbarer Nähe der Eingriffe vorgesehen und notwendige Flächen seien in den geplanten Grunderwerb einbezogen worden. Die Stadt stellte eine Anpassung der Planung in Aussicht. Der Umfang der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen würde reduziert. Im Bereich des Gleisdreieckes erfolge ein Verzicht auf Flächen für eine Sport- und Freizeitnutzung.

Die Stadt Leipzig setzte die Ankündigungen aus ihrer Erwiderung in der Tektur um. Die Belange der DB AG sind von der Tektur tangiert durch die Reduzierung des Umfanges der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Bereich des Gleisdreieckes, den Verzicht auf eine Sport- und Freizeitnutzung im Gleisdreieck, der Änderung bzw. Neuschaffung von Zufahrten zum Gelände der DB AG und den Verzicht auf den geplanten Abriss des ehemaligen Stellwerkes wegen der Ablehnung durch die untere Denkmalschutzbehörde (vgl. Kapitel zum Denkmalschutz). Die Reduzierung des Umfanges der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Gleisdreieck hat eine Reduzierung des Umfanges des geplanten Grunderwerbs auf bahneigenen Flächen nach dem Grunderwerbsplan in der Fassung der Tektur zur Folge. Für die Realisierung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen im Gleisdreieck ist nach der Tektur nunmehr ein Erwerb einer bahneigenen Fläche von ca. 2.000 m<sup>2</sup> Größe vorgesehen. Im Grunderwerbsplan in der Fassung der Tektur sind nunmehr auch für eisenbahnbetriebliche Zwecke gewidmete Flächen ausgewiesen, für die eine Duldungspflicht der DB AG gem. EKrG bestehen soll.

Die DB AG DB Immobilien gab im Auftrag des Konzerns mit Schreiben vom 30. Oktober 2024 zur Tektur eine Stellungnahme ab. Sie erklärte, die Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenausstraße hätte wesentliche Auswirkungen auf das Gesamtvorhaben. Die erforderliche Planungsvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG (Nachfolgerin der DB Netze AG) und der Stadt sei bisher nicht abgeschlossen worden. Für eine spätere Nutzung des ehemaligen Stellwerkes einschließlich des Anlieferverkehrs sowie der Durchführung der Objektsicherung und der Verkehrssicherung seien ausreichend Umgriffsflächen auch für die Andienung vorzuhalten, so dass für den Bau des Geh- Radweges kein Grunderwerb möglich wäre. Der dargestellten Baumpflanzung vor diesem Gebäude werde ebenfalls nicht zugestimmt. Die DB AG DB Immobilien lehnte einen geplanten Grunderwerb für Flächen im Gleisdreieck für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans ungeachtet der Tatsache, dass sich dessen Umfang durch die Tektur reduziert hat, weiterhin ab.

Die DB AG DB Immobilien nahm am Erörterungstermin teil. Sie erklärte, dass ihre technischen Einwände zum Vorhaben in gemeinsamen Gesprächen mit dem Vorhabenträger schon geklärt wurden. Als offene Punkte benannte die DB AG DB Immobilien das Grunderwerbsverlangen der Stadt im Bereich des Gleisdreieckes für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans und im Bereich des ehemaligen denkmalgeschützten Stellwerkes für den Bau des Geh- Radweges sowie die aus ihrer Sicht offene Abstimmung zur Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberfüh-

zung Rathenaustraße. Die Stadt Leipzig informierte, dass die DB InfraGO AG gegenwärtig das Vorhaben des Umbaus des Bahnhofes Leipzig-Wiederitzsch plane und dass dazu das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt laufe. Die DB InfraGO AG hätte für dieses Vorhaben ein Interesse am Erwerb von Grundstücken im Eigentum der Stadt Leipzig in Leipzig-Mockau und Leipzig-Wiederitzsch zum Zwecke der Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans für dieses Vorhaben. Die Stadt Leipzig schlug der DB AG DB Immobilien im Erörterungstermin einen Flächentausch vor. Gegenstand des Tausches sollten die Flächen im Eigentum der DB AG in Leipzig-Leutzsch sein, für die die Stadt Leipzig für ihr Vorhaben des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken ein Interesse am Erwerb hat sowie die Flächen im Eigentum der Stadt in Leipzig-Mockau und Leipzig-Wiederitzsch, für die die BB AG für ihr Vorhaben Bahnhof Leipzig-Wiederitzsch ein Interesse am Erwerb hat. Die DB AG DB Immobilien und die Stadt verständigten sich im Erörterungstermin dahingehend, diesen Kompromissvorschlag der Stadt weiter verfolgen zu wollen. Mit E-Mail vom 13. Dezember 2024 schrieb die DB AG dann jedoch an die Stadt: „Den von Ihnen unterbreiteten Vorschlag zum Flächentausch lehnen wir hiermit ausdrücklich ab.“

Die DB AG konkretisierte im Erörterungstermin ihr Anliegen, für eine spätere Nutzung des ehemaligen Stellwerkes für Anlieferverkehr, Objektsicherung und Verkehrssicherung ausreichend Umgriffsflächen vorzuhalten. Aus Sicht der DB AG ist es zu diesem Zwecke erforderlich, dass rund um das Gebäude des ehemaligen Stellwerkes ein Korridor von drei Metern als Abstandsfläche für eine mögliche weitere Nutzung frei bleibt. Die DB AG lehnt innerhalb dieses Korridors den geplanten Bau des Geh- und Radweges sowie den geplanten Grunderwerb ab. Die Stadt entgegnete, der Abstand von drei Metern um das Gebäude sei mit Ausnahme der unmittelbar angrenzenden Wegeverbindung gegeben. Hier solle das Gebäude unmittelbar an die öffentliche Verkehrsanlage angrenzen.

Die Kritik zur unterbliebenen Abstimmung der Planung des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken mit der Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenaustraße konkretisierte die DB AG im Erörterungstermin dahingehend, dass die Stadt Parkplatzflächen plane, ohne Gewissheit zu haben, wo oder wie am Ende die Eisenbahnüberführung ausgestaltet wird. Die angrenzenden Anlagen müssten dementsprechend angepasst werden dies sei nicht berücksichtigt worden. Aktuell würde zur Eisenbahnüberführung eine Machbarkeitsstudie erstellt und eine Finanzierungsvereinbarung mit der Stadt Leipzig erarbeitet. Je nach dem, was in der Machbarkeitsstudie als Ergebnis herauskommt, wären Anpassungen im Bereich der Kreuzung der Eisenbahnüberführung und der Straße Am Ritterschloßchen notwendig, die ggf. zum Wegfall der aktuell geplanten Parkplatzflächen dort führen könnten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nutzbarkeit von Grundstücken im Eigentum der DB AG oder auf eigene Investitionsplanungen der DB InfraGO AG stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Nachteile dar, die eine solche Qualität haben werden, dass sie zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs führen könnten. Diese Auswirkungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die DB AG zumutbar und müssen von ihr wegen des entgegenstehenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden.

Die Flächen im Eigentum der DB AG im Bereich des Gleisdreieckes werden gegenwärtig nicht zu Betriebszwecken des Eisenbahnverkehrs genutzt. Sie sind vielmehr Brachflächen. Die DB AG behält diese zum Zwecke der Bevorratung von Flächen für die Realisierung von eigenen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung für ihr Investitionsprogramm für eine starke Schiene, für Klimaschutz und mehr Verkehr auf

der Schiene. Nach Auffassung der DB AG stellt diese Bevorratung eine Nutzung dieser Flächen für Betriebszwecke des Eisenbahnverkehrs dar. Die Planfeststellungsbehörde kann sich dieser Argumentation jedoch nicht anschließen. Es besteht lediglich eine vage Aussicht, dass die Flächen im Bereich des Gleisdreieckes unter Umständen für die Realisierung von eigenen Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung der DB InfraGO für ihr Investitionsprogramm genutzt werden. Eine Zuordnung für konkrete Investitionen und Planungen dazu bestehen jedoch nicht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich in der Präsidialverfügung vom 31. Oktober 2005 zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), veröffentlicht auf dem Internetportal der Bundesregierung „Verwaltungsvorschriften im Internet“, dazu geäußert, wann derzeit und auch auf absehbare Zeit kein Verkehrsbedürfnis für den Eisenbahnverkehr mehr besteht. Dies ist der Fall, wenn hinreichend verfestigte Planungen für den Eisenbahnverkehr fehlen (vgl. o. g. Präsidialverfügung, Anlage 1). Eine Bevorratung oder Reservierung von Bahngrundstücken für zukünftige, nicht präziserte Nutzungen und nicht hinreichend verfestigte Planungen unter Berufung auf die vage Möglichkeit einer späteren eisenbahnspezifischen Nutzung wie beispielweise Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung für das Investitionsprogramm der DB InfraGO dient jedenfalls nicht Betriebszwecken des Eisenbahnverkehrs (so auch Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 7. Juli 2011, Az.: 2 D 137/09.NE, RNr. 198 und Beschluss vom 4. Februar 2010, Az.: 8 B 1652/09.AK, RNr. 69, zitiert nach juris).

Die Rechtsprechung hat es für zulässig gehalten, im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens auch über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken für Maßnahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 20. Februar 1992, Az. 5 S 2064/91; BVerwG, Beschluss vom 13. März 1995, Az. 11 VR 4.95, Beschluss vom 21. Dezember 1995, Az. 11 VR 6.95 und Urteil vom 23. August 1996, Az. 4 A 29.95). Begründet wird diese Vorgehensweise mit dem Begriff des Vorhabens. § 43 Abs. 1 SächsStrG bestimmt, dass die Enteignung zulässig ist, soweit sie zur Ausführung eines nach den Vorschriften des § 39 festgestellten oder genehmigten Planes notwendig ist. Nach § 39 Abs. 1 SächsStrG ist Gegenstand der Planfeststellung der Bau oder die Änderung einer Straße. Wie sich jedoch aus dem Wortlaut des § 39 Abs. 3 SächsStrG ergibt, macht der Gesetzgeber die Zulassung eines solchen Vorhabens von dem Ergebnis einer umfassenden rechtlichen Prüfung aller öffentlicher und privater Belange einschließlich der Umweltauswirkungen abhängig. Hieraus lässt sich entnehmen, dass der Begriff des Vorhabens nicht nur die eigentliche Baumaßnahme (Bau oder Änderung der Straße) umfassen darf, sondern auch die Kompensationsmaßnahmen, die mit der Straßenbaumaßnahme zwingend verbunden sind, umfassen soll. Demzufolge können auch Flächen gegen den Willen der Berechtigten für landschaftspflegerische Maßnahmen im Wege der Planfeststellung überplant werden. Da es sich bei dem naturschutzrechtlichen Gebot, notwendige Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen, um striktes Recht handelt, erweisen sich damit in Fällen wie dem vorliegenden Enteignungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in bestimmtem Umfang zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens als notwendig. Ein Vorhabenträger ist also nicht darauf angewiesen, für solche Maßnahmen nur Grundstücke vorzusehen, deren Eigentümer mit einer Inanspruchnahme einverstanden sind.

Die Stadt Leipzig verfolgt mit ihrer landschaftspflegerischen Begleitplanung das Ziel, die durch ihr Vorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst nah zum Ort des Eingriffs durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Das ist naturschutzrechtlich zwar nicht zwingend erforderlich. Naturschutzfachlich ist das jedoch angezeigt. Landschaftspflegerische Maßnahmen nah zum Ort des Eingriffs sind im Vergleich zu

eingriffsfernen Maßnahmen naturschutzfachlich wesentlich besser geeignet. Ein im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetztes Kompensationskonzept, das darauf abzielt, die Ausgleichsmaßnahmen möglichst trassennah anzusiedeln, um so eine optimale Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erreichen, ist fachlich nicht zu beanstanden (BVerwG, Urteil vom 24. März 2011, AZ 7 A 3/10, RNr. 68; juris). Nach der Festlegung des Kompensationsbedarfs steht bei der Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zunächst nicht die Schonung des Eigentums Dritter, sondern eine möglichst optimale Kompensation der mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im Vordergrund. Die in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung festgeschriebene Notwendigkeit eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs oder zumindest räumlichen Bezugs zwischen dem Eingriffsort und den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegt darin begründet, dass in dem Begriff Natur und Landschaft ein örtlicher Bezug immanent gegeben ist. Natur und Landschaft sind immer ein räumlich-konkreter Lebensraum und die Lebensgrundlage für die gerade an einem bestimmten Ort angesiedelten Menschen, Tiere und Pflanzen. Der Schutzzweck der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist daher nicht auf die Natur insgesamt, sondern auf die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert von Natur und Landschaft im örtlichen Umfeld des Eingriffs ausgerichtet (so auch Sparwasser/Wöckel, Aufsatz zur Systematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in NVwZ 2004, S. 1189 ff., S. 1192; BVerwG, Urteil vom 20. Januar 1989, Az. 4 C 15.87). Das begründet ein öffentliches Interesse daran, landschaftspflegerische Maßnahmen nah zum Ort des Eingriffs, bei diesem Vorhaben im Gleisdreieck, umzusetzen. Erst im Anschluss daran kommt zum Tragen, dass der Zugriff auf das Eigentum Dritter bei der Suche und Festsetzung naturschutzfachlich geeigneter Ausgleichs- und Ersatzflächen ausscheidet, wenn Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der naturschutzfachlichen Gesamtkonzeption an anderer Stelle, insbesondere auf Flächen der öffentlichen Hand oder auf einvernehmlich zur Verfügung gestellten Flächen gleichen Erfolg versprechen. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass die DB InfraGO AG das offensichtlich ähnlich sieht. Sie plant die landschaftspflegerischen Maßnahmen zum Ausgleich der durch ihr Vorhaben des Umbaus des Bahnhofes Leipzig-Wiederitzsch verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft nah zum Ort des Eingriffs auf Grundstücken im Eigentum der Stadt Leipzig in Leipzig-Mockau und Leipzig-Wiederitzsch.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der von der Stadt geplanten Grunderwerb für Flächen im Gleisdreieck für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans durch das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gerechtfertigt. Die Flächen werden gegenwärtig nicht zu Betriebszwecken des Eisenbahnverkehrs genutzt. Sie sind vielmehr Brachflächen. Es ist ungewiss, ob und wann sie einer Nutzung zu Betriebszwecken des Eisenbahnverkehrs oder einer anderen Nutzung zugeführt werden. Die Vorstellungen der DB AG sind vage. Das führt im Ergebnis der von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Abwägung dazu, das Interesse der DB AG, diese Flächen zum Zwecke der Bevorratung von Flächen für die Realisierung von eigenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zu behalten, geringer gewichtet wird als das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens einschließlich der für dieses Vorhaben geplanten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet durch die geplante Lage des Geh- und Radweges direkt neben dem ehemaligen Stellwerk keine Beeinträchtigungen für den Anlieferverkehr, die Objektsicherung und die Verkehrssicherung für das Gebäude. Im Flächennutzungsplan der Stadt Leipzig ist die an das Stellwerksgebäude direkt angrenzende Fläche als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Das ist exakt die Fläche, auf der die Stadt den Geh- und Radweg plant. Insoweit steht das Vorhaben in Übereinstimmung

mit dem Flächennutzungsplan. Das ehemalige Stellwerk wird nicht mehr zu Betriebszwecken des Eisenbahnverkehrs genutzt. Auch in Zukunft ist diese Nutzung ausgeschlossen. Es ist ungewiss, welche andere Nutzung einmal erfolgen wird und wann es soweit sein wird. Die Vorstellungen der DB AG sind dazu vage. Unabhängig davon, welche andere Nutzung man sich vorstellen mag, hält es die Planfeststellungsbehörde für nicht erforderlich, dazu einen Korridor von drei Metern als Abstandsfläche freizuhalten. Aus der Sächsischen Bauordnung (SächsBO) ergibt sich eine derartige Notwendigkeit jedenfalls nicht. Nach § 6 Abs. 1 SächsBO sind nur zu hochbaulichen Anlagen Abstandsfläche einzuhalten. Zu öffentlichen Verkehrsflächen sind keine Abstandsflächen vorgeschrieben, im Gegenteil, nach § 6 Abs. 2 Satz 2 SächsBO können Abstandsflächen sogar auf öffentlichen Verkehrsflächen liegen. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass in allen dicht bebauten Stadtvierteln mit mehrgeschossiger, geschlossener Bebauung die Gehwege direkt an die Gebäude grenzen. Abstände zwischen den Gebäuden und den Gehwegen in Form von Vorgärten gibt es nur in locker bebauten Stadtvierteln mit Einfamilienhäusern oder Villen. In keinem der dicht bebauten Stadtvierteln mit mehrgeschossiger, geschlossener Bebauung führen die fehlenden Abstände zwischen den Gebäuden und den Gehwegen zu Problemen für den Anlieferverkehr, die Objektsicherung, die Verkehrssicherung oder die bestimmungsgemäße Nutzung der Grundstücke oder Gebäude. Die Planfeststellungsbehörde erwartet daher auch keine derartigen Probleme für das ehemalige Stellwerk, wenn der Geh- und Radweg direkt danebenliegen wird, im Gegenteil, der Geh- und Radweg kann sogar für den Anlieferverkehr genutzt werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass sämtliche Zufahrten zum Betriebsgelände der DB AG von der Straße am Ritterschlößchen aus den geplanten Geh- und Radweg queren werden. Die zukünftige Zufahrt zum ehemaligen Stellwerk, sollte es denn wie auch immer wieder genutzt werden, kann also auch den geplanten Geh- und Radweg queren.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Kritik an der unterbliebenen Abstimmung der Planung des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken mit der Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenaustraße durch die Stadt für unbegründet. Die Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenaustraße hat noch keine ausreichende Reife, um im Rahmen der Planung des Ersatzneubaus der Georg-Schwarz-Brücken Berücksichtigung finden zu können. Es wird gerade erst eine Machbarkeitsstudie für die Eisenbahnüberführung erstellt. Die Lage der Eisenbahnüberführung überhaupt und insbesondere in Bezug zu der von der Stadt geplanten Parkplatzfläche ist noch völlig ungewiss. Die von der DB AG geforderte Abstimmung kann erst erfolgen, wenn die Lage der Eisenbahnüberführung feststeht. Sollte die Lage der Eisenbahnüberführung den Wegfall oder die Anpassung der geplanten Parkplatzfläche bedingen, sind diese Änderungen an den Parkplatzflächen als notwendige Folgemaßnahmen der Planung zum Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Rathenaustraße zu planen und umzusetzen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Es gab mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Es erhob keine Einwendungen oder Bedenken grundsätzlicher Art. Es machte darauf aufmerksam, dass Betriebsanlagen der Eisenbahnen dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt unterliegen und dass Überplanungen von Flächen, die Eisenbahnbetriebsanlage sind und Bahnbetriebszwecken dienen, unzulässig sind, wenn sie bahnfremde Nutzungen bezwecken, die nicht im Einklang mit der besonderen Zweckbestimmung dieser Anlagen und Flächen stehen. Das Eisenbahn-Bundesamt verwies auf die gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, die gegebenen Hinweise würden beachtet. Die Entscheidung über bahnfremde Nut-

zungen von Anlagen und Grundstücken der DB AG würde im Planfeststellungsverfahren getroffen.

Der eisenbahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt für Betriebsanlagen der Eisenbahnen, auf den das Eisenbahn-Bundesamt hinwies, gilt nicht für die Planung von notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen der DBAG. Die Stadt Leipzig plant zum Zwecke der Anpassung an die neuen Brückenbauwerke neue Treppen und neue Personenaufzüge zwischen den Brückenbauwerken und den Bahnsteigen des S-Bahnhofes Leutzsch und die Versetzung einer Lärmschutzwand die Anpassung von Oberleitungen, Kabeln und Leitungen und die Herstellung neuer Zufahrten zum Betriebsgelände der DB AG von der Straße am Ritterschlößchen sowie von der Heinrich-Heine-Straße aus. Diese baulichen Anpassungsmaßnahmen sind im Regelungsverzeichnis, Unterlage 11 im Abschnitt 7 dargestellt. Die dazugehörigen Bauwerkspläne sind in der Unterlage 15 Abschnitt 11 und den Plänen zu bahnspezifischen Anpassungen an die beiden planfestgestellten Brückenbauwerke, Unterlage 16.6 enthalten. Dabei handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen an Anlagen, welche Betriebszwecken der Eisenbahn dienen i.S.v. § 75 Abs. 1 VwVfG. Nach § 4 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes hat die DB AG die geplanten Änderungen an ihren Betriebsanlagen zu dulden. Die von der Stadt geplanten notwendigen Folgemaßnahmen an Bahnbetriebsanlagen widersprechen auch nicht deren Zweckbestimmung, im Gegenteil, durch die neuen Treppen und Personenaufzüge zwischen den Brückenbauwerken und den Bahnsteigen des S-Bahnhofes Leutzsch wird die zukünftige bestimmungsgemäße Nutzung des S-Bahnhofes Leutzsch durch die Fahrgäste sichergestellt. Der eisenbahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt für Betriebsanlagen der Eisenbahnen wäre nur verletzt, wenn die Planung der Stadt Leipzig für Bahnbetriebsanlagen über das hinausgehen würde, was als notwendigen Folgemaßnahmen erforderlich ist. Wie dargestellt ist das für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Die Widmung für Bahnbetriebszwecke umfasst jedoch nicht nur Betriebsanlagen der Eisenbahnen selbst. Von ihr sind auch die Grundstücke erfasst, auf denen diese Betriebsanlagen stehen (vgl. § 23 Abs. 2 Satz 2 AEG). Die Stadt Leipzig plant auf für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Grundstücke auch Maßnahmen, die keine notwendigen Folgemaßnahmen an Bahnbetriebsanlagen sind. Dazu gehören beispielsweise der Bau des Geh- und Radweges parallel zur Straße am Ritterschlösschen, landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen parallel dieses Weges sowie landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Gleisdreieck. Dabei handelt es sich um bahnfremde Nutzungen. Diese sind nach SächsStrG planfeststellungspflichtig. Nach Auffassung der Stadt Leipzig kann die Entscheidung über bahnfremde Nutzungen von Anlagen und Grundstücken der DB AG im Planfeststellungsverfahren getroffen werden. Diese Auffassung ist unzutreffend. Diese Entscheidung muss vom Eisenbahn-Bundesamt getroffen werden. Unter Umständen bedarf es einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das Eisenbahn-Bundesamt nach § 23 AEG. Diese kann erfolgen, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Die Planfeststellungsbehörde kann nicht selbst an Stelle des Eisenbahn-Bundesamt über die Freistellung entscheiden. Dabei handelt es sich um keine Entscheidung, die von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst ist (so auch Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 19. Dezember 2023, AZ 8 A 19.40024, RNr. 159 zitiert nach juris).

So lange die Widmung eines Grundstückes für Bahnbetriebszwecke besteht, kann es streng genommen nicht von einer anderen Fachplanung, im Falle dieses Vorhabens von einer Planung nach SächsStrG überplant werden. Die Rechtsprechung hat es jedoch als möglich angesehen, dass eine Planfeststellungsbehörde eine Prognose über eine voraussichtliche Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes über die Freistellung

eines Grundstückes treffen kann. Für den Fall einer positiven Prognose, wenn eine Freistellung des Grundstückes durch das Eisenbahn-Bundesamt hinreichend realistisch ist, kann die Planfeststellungsbehörde auch eine Überplanung von (noch) für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Grundstücken zulassen, wenn sie die (noch) bestehende Widmung angemessen und hinreichend z. B. durch eine Nebenbestimmung berücksichtigt (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 7. Juli 2011, AZ.: 2 D 137/09.NE, RNr. 198 zitiert nach juris).

Die Planfeststellungsbehörde prognostiziert eine problemlose, ggf. unbürokratische Freistellung der von der Stadt für den Geh- und Radweg und für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen überplanten Flächen parallel zur Straße am Ritterschlösschen und im Gleisdreieck durch das Eisenbahn-Bundesamt. Nach Abschnitt II.3 der Präsidialverfügung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG besteht eine besondere, nur in Einzelfällen in Betracht kommende Ausnahme von dem Grundsatz der Freistellung von Bahnbetriebszwecken für das Institut der Funktionslosigkeit, bei dem die Zweckbestimmung der Flächen, auf denen die Eisenbahninfrastruktur errichtet wurde, (ohne Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes) entfällt. Das ist dann der Fall, wenn aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse bzw. baulichen Hindernisse faktisch ein Zustand erreicht ist, der die Verwirklichung des Fachplanungszwecks auf unabsehbare Zeit ausschließt und dies für die Allgemeinheit offenkundig ist, so dass ein Vertrauen auf die Fortgeltung des Fachplanungsprivilegs nicht mehr schutzwürdig ist. Die im Bereich des Gleisdreiecks liegenden hochbaulichen Anlagen werden seit ca. 30 Jahren nicht mehr für Bahnbetriebszwecke genutzt. Sie sind nur noch Ruinen. In ihnen befinden sich wilde Müllablagerungen. Ein Gebäude ist teilweise abgebrannt (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 Seiten 221 und 221). Der Abbruch dieser Gebäude ist von der DB AG ausdrücklich erwünscht. Die DB AG wünschte auch den Abbruch des ehemaligen Stellwerkes in der Straße am Ritterschlösschen. Dieser Wunsch scheiterte jedoch wie im Abschnitt zu den Belangen des Denkmalschutzes dargestellt am Widerstand der Denkmalschutzbehörden. Diese Umstände belegen für die Planfeststellungsbehörde, dass auf den von der Stadt überplanten Flächen parallel zur Straße am Ritterschlösschen und im Gleisdreieck faktisch ein Zustand erreicht ist, der eine Nutzung für Bahnbetriebszwecke auf unabsehbare Zeit ausschließt. Der ruinöse Zustand der Gebäude und der vernachlässigte Zustand der Grundstücke lässt das für die Allgemeinheit offenkundig erscheinen. Die Planfeststellungsbehörde hält es damit für möglich, dass für die von der Stadt überplanten Flächen parallel zur Straße am Ritterschlösschen und im Gleisdreieck die Widmung für Bahnbetriebszwecke wegen Funktionslosigkeit der darauf befindlichen hochbaulichen Anlagen bereits entfallen ist.

Nach der Präsidialverfügung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken sollte aus Gründen der Rechtsklarheit auch in solchen Fällen ein förmlicher feststellender Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes erlassen werden. Die Stadt Leipzig ist nach § 23 Abs. 2 Nr. 3 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt antragsberechtigt für einen derartigen Bescheid. Sie hat bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen einen Anspruch auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist eine gebundene Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (vgl. Kühling/Otte, Kommentar zum AEG, RNrn. 7 und 40 zu § 23 AEG).

Nach § 23 Abs. 1 AEG liegt der Bahnbetriebszweck eines Grundstückes, das Betriebsanlage einer Eisenbahn ist oder auf dem sich eine Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet, im überragenden öffentlichen Interesse. Nach § 23 Abs. 2 AEG erfolgt eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken, wenn das Interesse des Antragstellers (also der Stadt Leipzig) an der Freistellung das überragende öffentliche Interesse überwiegt, kein

Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist. Dabei stellt sich zuerst die Frage, ob überhaupt noch ein überragendes öffentliches Interesse am Bahnbetriebszweck besteht, welches die Stadt Leipzig überwinden müsste. Zwar genießt der Bahnbetriebszweck nach § 23 Abs. 1 AEG einen besonderen gesetzlichen Schutz. Gleichwohl ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde möglich, diesen im besonders gelagerten Einzelfall zu hinterfragen. Auf Grund des oben beschriebenen vernachlässigten Zustandes der von der Stadt überplanten Flächen parallel zur Straße am Ritterschlösschen und im Gleisdreieck und der darauf befindlichen ruinösen Gebäude ist für die Planfeststellungsbehörde ein derartiges überragendes öffentliches Interesse im Sinne des § 23 Abs. 1 AEG nicht erkennbar. Es ist nach Jahren der Vernachlässigung und nicht erfolgter Nutzung nicht erkennbar, dass die betroffenen Flächen kurz-, mittel-, oder langfristig als Eisenbahninfrastruktur genutzt werden sollen. Im Ergebnis wurde dies im Anhörungsverfahren auch durch die DB bestätigt. Diese hat im Anhörungsverfahren nicht nur keine hinreichend verfestigten Planungen einer weiteren Nutzung der von der Stadt Leipzig überplanten Flächen vorgetragen, sondern, soweit die LBP-Flächen betroffen sind, weitergehend zu erkennen gegeben, dass sie diese Flächen bevorraten möchte, um diese zu einem späteren Zeitpunkt ggf. einmal mit eigenen Kompensationsmaßnahmen überplanen zu können. Diese vorgetragene Absicht der Flächenbevorratung stellt nach der oben zitierten Rechtsprechung, wie bereits dargestellt, aber keine nach § 23 Abs. 1 AEG besonders geschützte bahnbetriebliche Nutzung dar. Nach Sinn und Zweck des § 23 Abs. 1 AEG ist dieses Bahnprivileg daran geknüpft, dass sich auf dem Grundstück (gegenwärtig) eine (gegenwärtig tatsächlich genutzte) Betriebsanlage einer Eisenbahn befindet oder zu erwarten ist. Kein überragendes öffentliches Interesse besteht dagegen, wenn schon lange Zeit keine Nutzung für Bahnbetriebszwecke mehr stattfindet, diese Nutzung auf Grund des desolaten Zustandes der ehemaligen Betriebsanlagen und Grundstücke in einem überschaubaren Zeitpunkt objektiv gar nicht mehr möglich ist und eine solche Nutzung von der DB AG nach eigener Aussage auch in einem überschaubaren Zeitraum gar nicht mehr beabsichtigt ist.

Dieser hier vorliegende Fall, bei dem die (noch) bestehende Widmung für Bahnbetriebszwecke offensichtlich von der tatsächlichen Nutzung abweicht, ist kein typischer Fall, für den der § 23 Abs. 2 AEG Anwendung finden müsste. Dieser ist vielmehr im oben beschriebenen Abschnitt II.3 der Präsidialverfügung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken behandelt. Die Frage nach dem überwiegenden Interesse der Stadt Leipzig an der Freistellung stellt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nur dann, wenn es ein zu überwindendes überragendes öffentliches Interesse am Bahnbetriebszweck gäbe, wovon die dargestellt die Planfeststellungsbehörde nicht ausgeht. Vorsorglich verweist die Planfeststellungsbehörde zur Begründung des Interesses der Stadt Leipzig an der Freistellung auf das Kapitel zur Erforderlichkeit der Planung und weist darauf hin, dass, sie, wenn es einer Abwägung bedurft hätte, aus den bereits dargelegten Gründen von einem überwiegenden verkehrlichen und städteplanerischen Interesse der Stadt Leipzig ausgegangen wäre.

Auf Grund des oben beschriebenen vernachlässigten Zustandes der von der Stadt überplanten Flächen parallel zur Straße am Ritterschlösschen und im Gleisdreieck und der darauf befindlichen ruinösen der Gebäude ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist und dass das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Stadt Leipzig diese Flächen von Bahnbetriebszwecken freistellen muss. Da es sich wie dargestellt um eine gebundene Ent-

scheidung des Eisenbahn-Bundesamtes handelt, ist diese Prognose der Planfeststellungsbehörde eine hinreichend sichere.

Die Planfeststellungsbehörde sah sich daher nicht gehindert, die Überplanung von (noch) für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Grundstücken zuzulassen. Die (noch) bestehende Widmung wurde nicht außer Acht gelassen. Nach der Nebenbestimmung A III 12.1 darf mit dem Bau der planfestgestellten Anlagen und mit der Realisierung der planfestgestellten Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans erst begonnen werden, wenn das Eisenbahn-Bundesamt auf Antrag der Stadt Leipzig diese Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt hat oder festgestellt hat, dass eine derartige Freistellungsentscheidung entbehrlich ist. Bei Beachtung dieser aufschiebenden Bedingung steht eine (noch) bestehende Widmung für Bahnbetriebszwecke einer Überplanung der Flächen für andere, nicht den Bahnbetrieb dienenden Zwecken nicht entgegen (so auch Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 7. Juli 2011, AZ.: 2 D 137/09.NE, RNr. 198 zitiert nach juris). Wie dargestellt gilt der eisenbahnrechtliche Fachplanungsvorbehalt für Betriebsanlagen der Eisenbahnen nicht für die Planung von notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen der DB AG. Diese Regelung gilt deswegen nicht für die planfestgestellten notwendigen Folgemaßnahmen an Anlagen der DBAG, also für die Herstellung der planfestgestellten Zufahrten zum Betriebsgelände der DB AG von der Straße Am Ritterschlößchen sowie von der Heinrich-Heine-Straße aus, die planfestgestellten notwendigen Folgemaßnahmen nach den lfd. Nummern 7.1.1 bis 7.3.36 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11), den Bauwerkspänen (Unterlage 15 Abschnitt 11) sowie nach den Plänen zu bahnspezifischen Anpassungen an die beiden planfestgestellten Brückenbauwerke (Unterlage 16.6).

Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig ist Aufgabenträger des schienengebundenen Personennahverkehrs. Er gab mit Schreiben vom 24. Oktober 2023 eine Stellungnahme ab. Er verwies darauf, dass die Bahnsteige nach dem Bauablaufplan über vier Jahre nur über eine Behelfsbrücke erreichbar sein werden und unterstrich sein Interesse an einer schnellen Herstellung des barrierefreien Endzustandes. Aus Sicht des Zweckverbandes steht die Planung der Behelfsbrücke als bauzeitliches Bauwerk im Widerspruch zur Beschlusslage des Stadtrates, nach der eine dauerhafte Stadtteilverbindung vorgesehen sein sollte. Die Stadt Leipzig stellte in ihrer Erwiderung richtig, dass der Stadtrat beschloss, dass die Behelfsbrücke nur bauzeitlich genutzt werden soll.

Die Planfeststellungsbehörde verweist darauf, dass eine bauzeitlich genutzte Behelfsbrücke der Beschlusslage des Stadtrates entspricht. Die Frage, wie lange diese Behelfsbrücke genutzt werden soll, berührt nicht die Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig für den schienengebundenen Personennahverkehr. Die Behelfsbrücke ist eine Anlage des Fußgängerverkehrs. Für Anlagen des Fußgängerverkehrs ist die Stadt Leipzig Baulastträger. Sie kann über die Nutzung der Behelfsbrücke daher allein entscheiden, also auch darüber, ob sie dauerhaft oder lediglich bauzeitlich genutzt werden soll.

## 8 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs

Nach § 60 Abs. 1 der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) darf mit dem Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 S. 3 PBefG ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet sind und die Vorhabenträgerin durch einen Planfeststellungsbeschluss oder durch einen Zustimmungsbescheid nach § 60 Abs. 3 BOStrab vom Prüfergebnis unterrichtet worden ist. Nach § 60 Abs. 3

Nr. 2 BOStrab erteilt die technische Aufsichtsbehörde einen Zustimmungsbescheid, wenn die Prüfung der Bauunterlagen nicht bereits im Planfeststellungsverfahren mit positivem Ergebnis erfolgt ist. Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 S. 3 PBefG ist in Sachsen gem. § 2 Abs. 1 Nr. 9 SächsPBefZuVO das Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Die Prüfung der Bauunterlagen vor Baubeginn erfolgt auf der Grundlage von Unterlagen, deren Konkretisierungsgrad dem einer Ausführungsplanung entspricht. Dieser Planfeststellungsbeschluss erfolgt dagegen auf der Grundlage von Unterlagen mit dem Konkretisierungsgrad einer Genehmigungsplanung. Die Ausführungsplanung geht in Bezug auf einzelne Aspekte, insbesondere solche der Straßenbahnbetriebssicherheit, über den Konkretisierungsgrad der im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Unterlagen hinaus.

Die Ausführungsplanung liegt zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Genehmigung demzufolge noch nicht vor. Aus diesem Grund kann die Prüfung der Bauunterlagen nicht bereits im Planfeststellungsverfahren mit positivem Ergebnis erfolgen, mit anderen Worten es bedarf nach § 60 Abs. 3 Nr. 2 BOStrab eines Zustimmungsbescheides der technischen Aufsichtsbehörde zusätzlich zu diesem Planfeststellungsbeschluss.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) als technische Aufsichtsbehörde gab mit Schreiben vom 26. Oktober 2023 zum Vorhaben eine Stellungnahme ab. Es erklärte, gegen die Durchführung der Gleisbaumaßnahme bestünden aus Sicht der technischen Aufsichtsbehörde keine grundsätzlichen Einwände. Diese Stellungnahme ersetze nicht das Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren gemäß BOStrab. Die bahnaufsichtliche Zustimmung sei mit Vorlage der geprüften Ausführungsplanung nach § 60 BOStrab rechtzeitig zu beantragen. Die Hüllkurven sowie die geplanten Mindeststrahlen der Gleisanlage wären von den Leipziger Verkehrsbetrieben der technischen Aufsichtsbehörde vorzulegen. Die Abgrenzungen von Inselhaltestellen sollten durch baulich abgesetzte Inselköpfe bzw. Verzierungen die Zu- und Abgänge deutlicher hervorheben. Inselhaltestellen im öffentlichen Verkehrsraum wären Bahnsteige gemäß BOStrab. Bei denen wäre auf zwei Meter nutzbare Breite entlang der Bahnsteigkante hinzuwirken. Die sicheren Sichtbeziehungen zwischen Straßenbahnen, Radfahrenden, Fußgängern, motorisierten Individualverkehr und Lieferverkehren an den Gleisquerungsstellen der Wendeschleife Philipp-Reis-Straße müssten nachgewiesen werden. Die Parkplatzfläche müsse sich baulich und optisch eindeutig von den Gleis- und Sicherheitsbereichen der Straßenbahntrassen abgrenzen. Die vierte Fahrgasse auf dem Gleis sollte grundsätzlich dem Verkehr für Busse des Schienenersatzverkehrs und für die Instandhaltung vorbehalten sein und sich dementsprechend von den übrigen Fahrgassen der Wendeschleife optisch und baulich absetzen. Der geplante Lieferverkehr auf dieser Fahrgasse dürfe den Straßenbahnfahrpassagierbetrieb nicht behindern und gefährden. Die Ein- und Ausfahrt der Wendeschleife solle eine Vorfahrtsregelung für die Straßenbahn gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhalten. Lichtzeichenanlagen am Knotenpunkt Ludwig-Hupfeld-Straße / Heinrich-Heine-Straße / Leipziger Straße müssten den Straßenbahnen ein flüssiges und vollständiges Räumen ermöglichen. Die in der Gleisschleife Philipp-Reis-Straße angeordnete Haltestelle solle einen weiteren Zugang erhalten. Es erfolgten weitere Hinweise zur Einhaltung der BOStrab.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe erklärten in ihrer Erwiderung, die Hüllkurven wären in den Lageplänen der Unterlage 5 dargestellt. Eine bauliche Abgrenzung der Inselhaltestelle mit entsprechender Gestaltung sei bereits im Rahmen der Planung berücksichtigt. Die Bahnsteige der Inselhaltestelle wären so breit wie möglich mit einer Breite von 3,30 m geplant. Die Haltestellenausrüstungselemente wären im hinteren Bereich der Bahnsteige angeordnet. Die Baumscheiben würden begehbar sein. Das Mindestmaß der Durchgangsbreite von 1,50 m gem. § 31 BOStrab wäre gewährleistet. Eine nachträgliche Änderung der Inselhaltestelle in diesem Projekt würde erhebliche planerische

Auswirkungen auf die angrenzende Verkehrsanlage und die Ingenieurbauwerke sowie ggf. auf das denkmalgeschützte Gebäude Georg-Schwarz-Straße 185 haben. Die Sichtbeziehungen würden in der weiteren Ausführungsplanung nachgewiesen. Die optische Trennung der Fahrgasse auf der Gleisachse erfolge durch hellen Bitumen. Dem verkehrstechnischen Entwurf zur Lichtzeichenanlage, Unterlage 22 wären die Ampelphasen zu entnehmen. Es könne keine zusätzliche Zuwegung zur neuen Haltestelle angeordnet werden, da aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Straße und Haltestelle eine Stützwand gebaut wird.

Mit E-Mail vom 2. Mai 2024 antwortete die technische Aufsichtsbehörde, die Hüllkurven wären zusätzlich auch mit dem Antrag auf Zustimmungsbescheid nach § 60 BOSTrab nachzuweisen. Wenn die Verkehrsbetriebe mit der Ausführungsplanung den Nachweis gleicher Sicherheit bei einer Durchgangsbreite von 1,50 m erbringen würden, gäbe es ihrerseits keine Einwände.

Die Planfeststellungsbehörde sieht das Vorhaben als vereinbar mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs an. Gegen die Gleisbaumaßnahme bestehen aus Sicht der technischen Aufsichtsbehörde keine grundsätzlichen Einwände. Zwar bestehen noch einige offenen Forderungen der technischen Aufsichtsbehörde gegenüber den Leipziger Verkehrsbetrieben. Diese sollen durch die Ausführungsplanung und durch den Antrag auf Zustimmungsbescheid nach § 60 BOSTrab erfüllt werden. Wie dargestellt ergeht dieser Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage von Unterlagen mit dem Konkretisierungsgrad einer Genehmigungsplanung. Die Planfeststellungsbehörde verzichtet demzufolge in ihren Planfeststellungsverfahren in der Regel darauf, gegenüber den Leipziger Verkehrsbetrieben Forderungen zu erheben, die erst später mit der Ausführungsplanung zu erfüllen sind. Die Planfeststellungsbehörde sah bei diesem Vorhaben keinen Anlass, von dieser Regel abzuweichen. Die Planfeststellungsbehörde erwartet keine Konflikte, wenn die vierte Fahrgasse auf dem Gleis von Kraftfahrzeugen, die den P+R-Platz verlassen und vom Lieferverkehr für den Supermarkt in der Philipp-Reis-Straße 80 mit genutzt wird. Sie verweist darauf, dass die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes durch Kraftfahrzeuge und Straßenbahnen überwiegend gang und gäbe ist und dass auf all diesen Straßen auch Lieferverkehr für den Handel stattfindet.

## 9 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Radverkehrs

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs, d. h. des motorisierten Individualverkehrs, des Rad- und des Fußgängerverkehrs vereinbar.

Radfahrer und Kraftfahrzeuge fahren derzeit im Mischverkehr. Wegen der hohen Verkehrsbelastung sind Radfahrer dadurch einem hohen Sicherheitsrisiko ausgesetzt. Es fehlen gesicherte, barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. Die bestehenden Haltestellen sind nicht barrierefrei. Das Vorhaben dient der Beseitigung der beschriebenen erheblichen Defizite. In allen auszubauenden Straßen mit Ausnahme der Heinrich-Heine-Straße ist die Anlegung von Radverkehrsanlagen in Form eines Radfahrstreifens vorgesehen. Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen hinreichend sicher nur auf verkehrssarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) geführt werden. Eine hinreichende Sicherheit für Radfahrer kann demzufolge nur durch die Trennung von Kfz- und Radverkehr durch einen Radfahrstreifen erreicht werden.

Die Polizeidirektion Leipzig gab mit Schreiben vom 6. November 2023 sowie zur Tektur mit Schreiben vom 9. Oktober 2024 Stellungnahmen ab. Diese enthielten umfangreiche Hinweise zur Sicherheit des Straßen- und Radverkehrs. Die Stadt Leipzig erwiderte darauf. Viele Hinweise und Änderungsanregungen der Polizeidirektion Leipzig haben sich durch die Erwidierungen der Stadt Leipzig erledigt, so dass die Planfeststellungsbehörde an dieser Stelle darauf verzichtet, diese Hinweise und Änderungsanregungen darzustellen. Die Polizeidirektion nahm am Erörterungstermin teil. Sie besprach dort mit der Stadt Leipzig die Hinweise und Änderungsanregungen, die sich nicht durch die Erwidierungen erledigt haben.

Die Polizeidirektion sah ein Risiko in der geplanten baulichen Ausführung des Mittelstreifens auf der Straße Am Ritterschlößchen zwischen den beiden Fußgängerquerungsstellen im Bereich der Bushaltestelle Am Sportpark. Sie befürchtete, dass der ruhende Verkehr diesen Mittelstreifen missbräuchlich für sich in Anspruch nehmen, insbesondere dann, wenn der geplante Parkplatz an der Biegung Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße ausgelastet sei. Die parkenden Fahrzeuge könnten die Sichtbeziehungen zwischen den querenden Fußgängern und Radfahrern und den Fahrzeugführern beeinträchtigen. Die Stadt Leipzig schlug vor, das Parken durch eine längs verlaufende Barriere zu verhindern. Deren bauliche Ausführung will sie der Ausführungsplanung vorbehalten. Die Polizeidirektion bezeichnete im Erörterungstermin das als einen Kompromiss, auf den sie sich einlassen könne. Die Planfeststellungsbehörde wertet diesen Vorschlag i. V. m. der in Aussicht gestellten Abstimmung als Zusage im Sinne von A IV. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Polizeidirektion sah ein weiteres Risiko in der vorgesehenen neuen Zufahrt zum Betriebsgelände der DB AG von der Straße Am Ritterschlößchen aus. Diese Zufahrt quere den geplanten Geh- und Radweg parallel der Straße Am Ritterschlößchen. Parallel dieses Weges seien Baumpflanzungen nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehen. Die Polizeidirektion sah durch die geplanten Bäume die Sichtbeziehungen für Fahrzeugführer von Betriebsfahrzeugen der DB AG auf Radfahrer, die den geplanten Geh- und Radweg benutzen werden, als gefährdet an. Die Stadt Leipzig sicherte im Erörterungstermin zu, die Sichtbeziehungen durch Sichtdreiecke nachzuweisen. Die Stadt Leipzig veränderte zum Zwecke der Verbesserung der Sichtbeziehungen die geplanten Standorte der Bäume. Die Anzahl der geplanten Bäume und der Umfang der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahme bleibt gleich. Sie erstellte unter Berücksichtigung der geänderten Standorte der Bäume die im Erörterungstermin zugesicherten Sichtdreiecke und legte diese der Polizeidirektion vor. Mit E-Mail an die Stadt vom 19. Dezember 2024 stimmte die Polizeidirektion dieser Änderung zu und erklärte, die Sichtbeziehungen für Fahrzeugführer von Betriebsfahrzeugen der DB AG auf Radfahrer seien im Ergebnis der Korrektur der Standorte der Bäume im ausreichenden Maß gegeben.

Die Polizeidirektion sah schließlich auch ein Sicherheitsrisiko für durch die ursprünglich geplante Abstellfläche für Servicefahrzeuge der Leipziger Wasserwerke in der Straße Am Ritterschlößchen an der Regenwasserbehandlungsanlage zum Zwecke der Durchführung von Wartungsarbeiten. Die Polizeidirektion kritisierte, dass diese Abstellfläche für das Servicefahrzeug im Bereich der Straßenverkehrsanlage vorgesehen war. Das Servicefahrzeug der Leipziger Wasserwerke würde den Radfahrstreifen und teilweise den danebenliegenden Kfz-Fahrstreifen blockieren. Für die Zeit der Durchführung von Wartungsarbeiten der Leipziger Wasserwerke wären Radfahrer gezwungen, auf den Kfz-Fahrstreifen auszuweichen. Die Stadt Leipzig änderte ihr Regenwasserbehandlungskonzept. Es ist nur noch eine Regenwasserbehandlungsanlage geplant, die Planung der zweiten wurde verworfen. Es wird in der Straße Am Ritterschlößchen daher auch keine Abstellfläche für Servicefahrzeuge der Leipziger Wasserwerke zum Zwecke

der Durchführung von Wartungsarbeiten benötigt. Dem seitens der Polizeidirektion vortragenen Sicherheitsbelang wird damit im erforderlichen und ausreichendem Umfang Rechnung getragen.

## 10 Kampfmittelbeseitigung

Nach der Stellungnahme des Polizeiverwaltungsamtes, Abteilung Kampfmittelbeseitigungsdienst vom 21. August 2023 liegen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Sachsen keine konkreten Anhaltspunkte für Lagerorte von Kampfmitteln vor. Nördlich der Bahnstrecke in Böhlitz-Ehrenberg befindet sich jedoch ein Bombenabwurfgebiet. Das Polizeiverwaltungsamt empfahl, Maßnahmen der Gefahrenvorsorge durch ein gewerbliches Kampfmittelräumunternehmen zu veranlassen. Es verwies auf die Anzeigepflicht nach der Sächsischen Kampfmittelverordnung, sollten Kampfmittel oder andere Gegenstände militärischer Herkunft gefunden werden. Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, bei der Ausschreibung der Bauarbeiten werde auch die Leistung einer Sondierung für die Gründungsarbeiten der Brückenbauwerke vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtete beide Vorhabenträger mit der Nebenbestimmung A III 5 zu diesem Planfeststellungsbeschluss dazu, die nächstgelegene Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle unverzüglich zu informieren, wenn im Rahmen der Bauausführung Kampfmittel entdeckt werden. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.

## 11 Wasserwirtschaftliche Belange

### 11.1 Gewässerbenutzungen / Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers

Grundlage für die Entwässerungsplanung ist eine Ermittlung der Menge des anfallenden Niederschlagswassers durch wassertechnische Berechnungen. Diese erfolgen nach den Vorgaben der Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 2021). Hierin sind allgemeine Angaben zu Berechnungsgrundlagen, z. B. zur Anwendung der Regenspenden, vorhanden. Die Ermittlung der anfallenden Wassermengen in den einzelnen Entwässerungsabschnitten erfolgte auf Basis der Bemessungsregen nach dem KOSTRA-Atlas des Deutschen Wetterdienstes, KOSTRA-DWD Koordinierte Starkniederschlags-Regionalisierungs-Auswertungen 2020 (KOSTRA-DWD 2020). Die Berechnung der Menge an Oberflächenwasser, welches versickert werden kann, erfolgt auf Grundlage der im Baugrundgutachten angegebenen Versickerungswerte. Als maßgebliche technische Regelwerke wurden das Merkblatt DWA-A 102 Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser und das Arbeitsblatt DWA-A 138 zur Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser, beide von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. berücksichtigt.

Nach § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften oder wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Die Ableitung in Vorfluter kommt dann zum Tragen, wenn Maßnahmen zur Versickerung nicht möglich sind oder ausgeschlossen werden müssen. Nach Abschnitt II. 7 der Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft gemäß § 49 Abs. 2 SächsWG für die Abwasserbeseitigung im Freistaat Sachsen (VwV Abwasserbeseitigung) soll das anfallende Niederschlagswasser nicht gesammelt, sondern vor Ort versickert werden. Sofern die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens keine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers ermöglicht, sind verbleibende Anteile gegebenenfalls nach Rückhaltung auf kurzem Weg einem Ober-

flächengewässer zuzuleiten. Niederschlagswasserabflüsse sind durch weitgehende Versickerung, Verminderung des Anteils befestigter Flächen (Entsiegelung) sowie dezentrale Bewirtschaftung (beispielsweise auch durch Bau entsprechender Anlagen wie Mulden-Rigolen-Systemen) zu minimieren.

Die Voraussetzungen für eine breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers sind im Bereich des Vorhabens nur in geringem Umfang gegeben. Durch den hohen Grad an Versiegelung im innerstädtischen Bereich steht keine für eine breitflächige Versickerung ausreichend große unversiegelte Fläche zur Verfügung. Es fehlt außerdem an der ausreichenden Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens, die eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers ermöglicht. Lediglich im Kurvenbereich Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße gibt es eine Fläche mit hinreichender Größe und mit ausreichender Versickerungsfähigkeit des Bodens. Der Vorhabenträger plant daher nur im vergleichsweise geringem Umfang von 5 l/s eine breitflächige Versickerung des nicht schädlich verunreinigten Straßenoberflächenwassers. Dieses Niederschlagswasser wird im Entwässerungsabschnitt 4 auf dem im Kurvenbereich Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße geplanten Parkplatz anfallen.

Das Einbringen und das Einleiten von Stoffen in Gewässer, wozu auch die Einleitung von auf Verkehrsflächen anfallendem Niederschlagswasser in das Grundwasser durch Versickern zählt, ist eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Jede Gewässerbenutzung ist nach § 8 Abs. 1 WHG erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtig. Die Erlaubnis gewährt eine Befugnis, die Bewilligung hingegen ein Recht, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§ 10 Abs. 1 WHG). Da die besonderen Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung nach § 14 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, kommt für das Versickern des auf den Verkehrsanlagen anfallenden Niederschlagswassers nur eine Erlaubnis in Betracht.

Nach § 1 Abs. 1 der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Erlaubnisfreiheit von bestimmten Benutzungen des Grundwassers (Erlaubnisfreiheits-Verordnung - ErlFreihVO) ist für das Versickern von Niederschlagswasser keine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich sofern

1. das zu versickernde Niederschlagswasser nicht häuslich, landwirtschaftlich, gewerblich oder in anderer Weise gebraucht worden und nicht mit anderem Abwasser oder wassergefährdenden Stoffen vermischt ist (§ 3 ErlFreihVO),
2. es von Wohnstraßen oder Rad- und Gehwegen stammt (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 ErlFreihVO),
3. es auf dem Grundstück, auf dem es anfällt, versickert wird (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 ErlFreihVO),
4. bei der Bemessung, der Ausgestaltung und dem Betrieb von Versickerungsanlagen die allgemein anerkannten Regeln der Technik beachtet sind, ein ausreichender Abstand zwischen der Sohle der Versickerungsanlagen und dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand besteht und die Versickerungsfähigkeit des Untergrundes gewährleistet ist (§ 6 ErlFreihVO).

Bei dem im Kurvenbereich Straße Am Ritterschlößchen / Gustav-Esche-Straße geplanten Parkplatz handelt es sich um keine Wohnstraße. Die Versickerung ist auch nicht ausschließlich auf dem Grundstück geplant, sondern vielmehr auch breitflächig auf den dem Straßenkörper benachbarten Grundstücken. Die Voraussetzungen der ErlFreihVO für eine Befreiung von der Erlaubnispflicht für das Versickern von Niederschlagswasser liegen demzufolge nicht vor, das geplante Versickern von Niederschlagswasser ist demzufolge erlaubnispflichtig.

Wegen der fehlenden ausreichenden Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodens ist in den Entwässerungsabschnitten 3 und 4 überwiegend die Einleitung des auf den Verkehrsflächen anfallendem Niederschlagswassers in einen Vorfluter geplant. Als Vorfluter soll der Bauerngraben genutzt werden. Dessen Nutzung soll im Wege der Direkteinleitung erfolgen. Im Wege der Direkteinleitung sollen 20 l/s nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser in den Bauerngraben eingeleitet werden. Das einzuleitende Niederschlagswasser wird in den Entwässerungsabschnitten 3 und 4 anfallen. Das in den übrigen Entwässerungsabschnitten anfallende Niederschlagswasser, insbesondere auch das vom geplanten Brückenbauwerk, soll über Straßeneinläufe in Abwasserkanäle der Leipziger Wasserwerke eingeleitet und abgeführt werden.

Die Reinigung des anfallenden Niederschlagswassers der Entwässerungsabschnitte 3 und 4 wird zum einen über Versickerung und Reinigung innerhalb der durchströmten Bodenpassage und zum anderen durch eine geplante Regenwasserbehandlungsanlage gewährleistet. Zum Zwecke der Behandlung und gedrosselten Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in die Vorfluter ist eine Regenwasserbehandlungsanlage vom Typ ViaPlus 6600 geplant. Die geplanten Anlagen bestehen jeweils aus zwei Behältern. Der erste Behälter fungiert als Schlammabsetzkammer, worin durch eine Herabsetzung der Fließgeschwindigkeit sedimentierbare Stoffe abgesetzt werden. Im zweiten durchströmten Behälter befindet sich ein mit Substrat gefülltes Filter- und Adsorptionselement, welches den Rückhalt von Schwermetallen, abfiltrierbaren Stoffen und mineralischen Kohlenwasserstoffen gewährleistet. Die Regenwasserbehandlungsanlage soll dem Einleitbauwerk in den Bauerngraben vorgeschaltet werden. Die Reinigung des in den übrigen Entwässerungsabschnitten anfallenden, in Abwasserkanäle der Leipziger Wasserwerke einzuleitenden Niederschlagswassers wird in der Kläranlage der Leipziger Wasserwerke im Rosental erfolgen.

Auch die Einleitung von auf Verkehrsflächen anfallendem Niederschlagswasser in Vorfluter ist als Einbringen und Einleiten von Stoffen in ein Oberflächengewässer eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Die Einleitung des auf den Verkehrsanlagen anfallenden Niederschlagswassers in den Bauerngraben ist demzufolge nach § 8 Abs. 1 WHG ebenfalls erlaubnis- bzw. bewilligungspflichtig. Da dafür auch die besonderen Voraussetzungen für die Erteilung einer Bewilligung nach § 14 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, kommt nur eine Erlaubnis in Betracht. Da das Niederschlagswasser gem. § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG Abwasser ist, gelten für die Erteilung der Erlaubnis die für die Abwasserbeseitigung geltenden gesetzlichen Voraussetzungen. Gemäß § 57 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkteinleitung) nur erteilt werden, wenn

1. die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten wird, wie dies bei Einhaltung des jeweils in Betracht kommenden Verfahrens nach dem Stand der Technik möglich ist,
2. die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen wasserrechtlichen Anforderungen vereinbar ist und
3. die Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 sicherzustellen.

Für die fachliche Bewertung der im Zusammenhang mit der Planung der Entwässerung geplanten Einleitung von Niederschlagswasser in das Grundwasser sowie in die Vorfluter ist die untere Wasserbehörde, das Umweltamt der Stadt Leipzig zuständig. Die untere Wasserbehörde erklärte in ihrer Stellungnahme vom 2. November 2023, für das anfallende Niederschlagswasser wäre die Möglichkeit zur Versickerung vor Ort zu prüfen und die Ergebnisse zu dokumentieren. Die in der Unterlage 18.1.2 durchgeführte quali-

tative Bewertung der Wirksamkeit der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage könne nicht als Nachweis nach dem geltenden technischen Regelwerk DWA-A 102-2 anerkannt werden. Es könne nicht geprüft werden, ob der erforderliche Wirkungsgrad der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage nach DWA-A 102-2 erreicht wird. Die in der Unterlage 18 erwähnte Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik für die Regenwasserbehandlungsanlage sei nicht beigefügt. Da für die Regenwasserbehandlungsanlage eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich ist, sei der Nachweis zu führen.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, nach dem Baugrundgutachten bestünden keine Möglichkeiten einer generellen Niederschlagswasserversickerung. Die Planung wäre schon soweit optimiert, dass eine größtmögliche Menge der Regenwasserentwässerung über eine dezentrale Versickerung in den Grünflächen erfolgt. Die Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik für die Regenwasserbehandlungsanlage werde der unteren Wasserbehörde vom Ingenieurbüro für die Entwässerungsplanung zur Verfügung gestellt.

Mit der Tektur wurde das Regenwasserreinigungskonzept der Entwässerung der Straße Am Ritterschlösschen vor Einleitung in den Bauerngraben überarbeitet. Ursprünglich erfolgte die geplante Reinigung über zwei Regenwasserbehandlungsanlagen, welche in Reihe geschaltet den Entwässerungsstrang in zwei Reinigungsabschnitte aufteilte. Nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde wurde ein neues Konzept erarbeitet, welches im Ergebnis die Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers nur noch über eine Regenwasserbehandlungsanlage sicherstellt. Hierbei erfolgt die Drosselung bereits vor Zulauf in die Regenwasserbehandlungsanlage, so dass sich die Reinigungsleistung dieser deutlich erhöht.

In ihrer Stellungnahme zur Tektur vom 23. Oktober 2024 erklärte die untere Wasserbehörde, die vom Ingenieurbüro für die Entwässerungsplanung übersendete Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik für die Regenwasserbehandlungsanlage sei nur noch bis zum 13. Februar 2025 gültig. Die Zulassung enthielte keine Angaben zu Wirkungsgraden, die mit der zugelassenen Anlage erreicht werden. Die untere Wasserbehörde kritisierte weiter, dass in den Planfeststellungsunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht, im Erläuterungsbericht der Entwässerungsplanung sowie im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie an unterschiedlichen Stellen verschiedene Angaben zum Wirkungsgrad der Anlage gemacht werden und dass diese Angaben an Hand der vorgelegten Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik für diese Anlage nicht nachvollziehbar wären.

Im Januar 2025 legte die Stadt Leipzig daraufhin eine aktuellere allgemeine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik vom 20. September 2022 für die Regenwasserbehandlungsanlage zur Reinigung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung vor der Einleitung in den Bauerngraben vom Typ ViaPlus 6600 mit der Nr. Z-84.2-25, welche bis zum 20. September 2027 befristet ist, sowie Prüfergebnisse des TÜV Rheinland gem. den Zulassungsgrundsätzen des Deutschen Institutes für Bautechnik zur Reinigungsleistung der Regenwasserbehandlungsanlage vom 16. August 2019 vor.

Zur Abwasserableitung, Niederschlagswasserrückhaltung und Niederschlagswasserbehandlung vor Einleitung in den Bauerngraben gab die untere Wasserbehörde mit E-Mail vom 24. Februar 2025 eine Stellungnahme ab. Nach ihrer Einschätzung wird nach den vorliegenden Daten und Unterlagen vor der Niederschlagswassereinleitung in den Bauerngraben eine dem Stand der Technik entsprechende Niederschlagswasserbehandlung umgesetzt und das anfallende Niederschlagswasser entsprechend den wasser-

rechtlichen Anforderungen gereinigt. Die untere Wasserbehörde erklärte das Einvernehmen zur erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis für die Einleitung von 20 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser sowie von nicht schädlich verunreinigtem Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung in den Bauerngraben. Zur Niederschlagswasserversickerung schätzte die untere Wasserbehörde mit der E-Mail vom 24. Februar 2025 ein, dass für die geplante anteilige Niederschlagswasserversickerung ein ausreichender Grundwasserschutz gegeben wäre. Die untere Wasserbehörde erklärte das Einvernehmen zur erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis zur Einleitung von 5 l/s nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser in das Grundwasser. Sie gab umfangreiche Empfehlungen zu Nebenbestimmungen.

Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse in diesem Planfeststellungsverfahren ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG. Danach entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Erteilung einer Erlaubnis, wenn für ein Vorhaben, mit dem die Benutzung eines Gewässers verbunden ist, ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird. Nach § 75 Abs. 1 VwVfG sind neben der Planfeststellung andere behördliche Entscheidungen, insbesondere auch öffentlich-rechtliche Erlaubnisse, nicht erforderlich. Nach überwiegender Meinung wird durch den § 19 Abs. 1 WHG die Zuständigkeit für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis bei der Planfeststellungsbehörde konzentriert. Die materielle Konzentrationswirkung der Planfeststellung nach § 75 Abs. 1 VwVfG tritt nach überwiegender Meinung in Bezug auf die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis für die Benutzung eines Gewässers dagegen nicht ein. Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Benutzung eines Gewässers ist demzufolge eine neben dem Planfeststellungsbeschluss stehende eigenständige Entscheidung der Planfeststellungsbehörde (vgl. Czychowski/Reinhardt, Kommentar zum WHG, RNr. 5 zu § 19 WHG und Berendes/Frenz/Müggenborg, Kommentar zum WHG, RNr. 7 und 8 zu § 19 WHG). Nach § 19 Abs. 3 WHG ist die Entscheidung im Einvernehmen, bei Planfeststellungen durch Bundesbehörden im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Da die Planfeststellungsbehörde eine Landesbehörde ist, bedarf die Erlaubnis für die Einleitung von auf Verkehrsflächen anfallendem Niederschlagswasser in das Grundwasser durch Versickern sowie in einen Vorfluter des Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde. Nach § 115 Abs. 3 SächsWG ist, soweit eine wasserrechtliche Entscheidung selbst von einer anderen öffentlich-rechtlichen Entscheidung ersetzt wird, die ersetzte Entscheidung ausdrücklich zu bezeichnen. Somit muss im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses die wasserrechtlichen Erlaubnisse ausdrücklich erteilt werden.

Da ein Versagungsgrund nach § 12 Abs. 1 WHG nicht vorliegt, dagegen die Voraussetzungen des § 57 Abs. 1 WHG aufgrund der Vereinbarkeit der geplanten Straßenentwässerung mit der VwV Abwasserbeseitigung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft sowie mit den REwS vorliegen, hat die Planfeststellungsbehörde von ihrem nach § 12 Abs. 2 WHG eingeräumten Ermessen Gebrauch gemacht und die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den Bauerngraben liegen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde vor. Als Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen i. S. v. § 57 Abs. 1 WHG, die sicherstellen sollen, dass die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, plant der Vorhabenträger die beschriebene Regenwasserbehandlungsanlage vom Typ ViaPlus 6600. Die Regenwasserbehandlungsanlage soll dem Einleitbauwerk in den Bauerngraben vorgeschaltet werden. Die Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers, welches versickert werden soll, erfolgt in der durchströmten Bodenpassage. Nach der erfolgten Behandlung wird das Niederschlagswasser dem Merkblatt Handlungs-

empfehlungen zum Umgang mit Regenwasser DWA-A 102 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. entsprechen. Die Einleitung des Niederschlagswassers wird damit mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen i. S. v. § 57 Abs. 1 WHG vereinbar sein.

Die Befristung dieser Erlaubnisse beruht auf § 36 Abs. 2 Nr. 1 VwVfG. Danach kann ein Verwaltungsakt nach pflichtgemäßem Ermessen mit einer Befristung versehen werden. Sie ist erforderlich und geeignet, die Voraussetzungen für die Einleitung des Wassers in das Grundwasser sowie in den Vorfluter nach den §§ 6, 12 und 57 WHG auch künftig sicherzustellen insbesondere, wenn sich die Anforderungen an den Stand der Technik bzw. an die Beschaffenheit des einzuleitenden Wassers, wie sie gegenwärtig in dem Merkblatt DWA-A 102 geregelt sind, durch Änderung dieses Merkblattes oder durch ein anderes / neues technisches Regelwerk ändern. Nach § 6 Abs. 4 SächsWG hat die zuständige Wasserbehörde die erteilten Erlaubnisse und Bewilligungen nach Maßgabe der Maßnahmenprogramme regelmäßig zu überprüfen und erforderlichenfalls innerhalb angemessener Fristen anzupassen. Durch die Befristung ergibt sich die Möglichkeit, diese aus Gründen des Gewässerschutzes erforderliche Anpassung an veränderte Bedingungen mit Neuerteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse vorzunehmen. Auch der Vorhabenträger erhält durch die Befristung Klarheit. Er kann sich darauf einstellen, zu welchem Zeitpunkt seine wasserrechtlichen Erlaubnisse spätestens auslaufen werden und er sich auf eine ggf. erforderliche Anpassung an unter Umständen geänderte oder neue technische Regelwerke einstellen muss. Um einen Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu vermeiden, ist bei der Bemessung der Frist auf einen angemessenen Nutzungszeitraum zu achten. In Abhängigkeit vom konkreten Einzelfall sollte nach einem gemeinsamen Erlass des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit und des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft vom 12. Mai 2015 die Frist regelmäßig nicht kürzer als 25 Jahre sein und 35 Jahre nicht überschreiten. Zwar enthält auch die Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Grundsätze für die Abwasserbeseitigung im Freistaat Sachsen eine Regelung zur Befristung von wasserrechtlichen Erlaubnissen. Nach Abschnitt II. 2.6 soll in Abhängigkeit vom konkreten Einzelfall die Frist regelmäßig nicht kürzer als 15 Jahre sein und vor dem Hintergrund des Betrachtungszeitraums bezüglich der demografischen Entwicklung 25 Jahre nicht überschreiten. Der Abschnitt II. 2 gilt aber nur für vorhandene, nicht dem Stand der Technik entsprechende Kleineinleitungen. Das ist auch im Abschnitt I.1 der VwV klargestellt: „Festzuhalten ist jedoch auch, dass der Zustand insbesondere schwacher Vorfluter beziehungsweise kleiner Gewässer oft noch nicht zufriedenstellend ist. Ein wesentlicher Grund dafür sind die genannten zahlreichen Einleitungen unzureichend gereinigter Abwässer aus Kleinkläranlagen, die noch nicht dem Stand der Technik entsprechen. Für die verbleibenden 10 Prozent der sächsischen Bevölkerung ist deshalb die abwasserstrategische Ausrichtung zur Herstellung einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Abwasserbeseitigung den veränderten finanziellen, demografischen und rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Die nachfolgenden Grundsätze (Ziffer II) regeln insoweit ausschließlich die notwendigen Konsequenzen für den abschließenden Ausbau (einschließlich Sanierung) der Abwasserbeseitigung für diesen Teil der Bevölkerung.“ Die Regelung zur Befristung von wasserrechtlichen Erlaubnissen in der VwV gilt damit nur für Abwasser aus Haushalten, die noch Kleinkläranlagen nutzen, die noch nicht dem Stand der Technik entsprechen. Der gemeinsame Erlass der beiden Staatsministerien gilt nach seiner Überschrift dagegen ausschließlich für die Befristung wasserrechtlicher Erlaubnisse für die Einleitung von Straßenoberflächenwasser. Das spricht dafür, dass dieser gemeinsame Erlass eine speziellere, nur für Straßenoberflächenwasser geltende Regelung ist, die der VwV vorgeht. Die Planfeststellungsbehörde orientierte sich daher an dem gemeinsamen Erlass. Er ist für

die Planfeststellungsbehörde leitend bei der Ausübung des Ermessens. In Ausübung des Ermessensspielraumes befristet die Planfeststellungsbehörde daher die Erlaubnisse für die Benutzung des Bauerngrabens sowie des Grundwassers auf 35 Jahre.

Nach § 19 Abs. 3 WHG ist diese Entscheidung im Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde zu treffen. Die untere Wasserbehörde erklärte mit E-Mail vom 24. Februar 2025 ihr Einvernehmen zu den mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilten Erlaubnissen zur Einleitung von Niederschlagswasser in den Bauerngraben sowie in das Grundwasser. Die Planfeststellungsbehörde folgte der Empfehlung der unteren Wasserbehörde zur Aufnahme von Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss. Sie verweist auf die Nebenbestimmungen A III 11.3 bis 11.10.

#### 11.2 Errichtung von Anlagen über und an Gewässern / Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen für den Oberflächenwasser- und für den Grundwasserkörper

Die Gustav-Esche-Straße überquert den Bauerngraben. Gegenwärtig befindet sich dort lediglich ein Durchlass. Zukünftig ist dort ein Brückenbauwerk geplant, das Ingenieurbauwerk II R 13. Dieses Brückenbauwerk bedarf gem. § 26 Abs. 1 SächsWG i. V. m. § 36 WHG der wasserrechtlichen Genehmigung. Zum Zwecke der Direkteinleitung des Niederschlagswassers aus den beiden Entwässerungsabschnitten 3 und 4 in den Bauerngraben ist ein Einlaufbauwerk geplant. Dieses Einlaufbauwerk bedarf ebenfalls gem. § 26 Abs. 1 SächsWG i. V. m. § 36 WHG der wasserrechtlichen Genehmigung. Danach ist eine solche für die Errichtung, wesentliche Änderung oder Beseitigung von Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich erforderlich. Nach § 36 Abs. 1 Satz 1 WHG sind diese Anlagen so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Die wasserrechtliche Genehmigung muss sich gem. § 26 Abs. 2 SächsWG an den Bewirtschaftungszielen nach den §§ 27 bis 31 und 47 WHG ausrichten und darf der fristgemäßen Erreichung dieser Ziele nicht entgegenstehen. Sie muss den im jeweiligen Maßnahmenprogramm nach § 84 WHG gestellten Anforderungen entsprechen.

§ 26 Abs. 2 SächsWG nimmt Bezug auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG. § 27 WHG dient der Umsetzung der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlamentes und Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie - WRRL). Die Wasserrahmenrichtlinie wurde mit der Novellierung des Wasserhaushaltsgesetzes 2002 in deutsches Recht umgesetzt.

Nach § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass

1. eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und
2. ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Das erste Bewirtschaftungsziel ist das Verschlechterungsverbot und das zweite das Verbesserungsgebot. Verschlechterungen sind alle nachteiligen Veränderungen des zurzeit bestehenden chemischen und/oder ökologischen Gewässerzustandes und Gewässerpotentials. Das Verschlechterungsverbot besagt also, der gegenwärtige Status quo des Gewässerzustandes darf prinzipiell nicht unterschritten werden. Die genannten

Zustände zu erhalten heißt, ein entsprechendes Gewässer darf keine Zustandsverschlechterung erfahren (Kotulla, WHG, 2. Aufl. 2011, RNrn. 5 und 6 zu § 27 WHG). Planfeststellungen, Erlaubnisse und Bewilligungen sind dann zu versagen, wenn durch die beabsichtigte Benutzung der vorhandene Gewässerzustand in chemischer oder ökologischer Hinsicht nachteilig verändert wird. Maßgeblich ist dabei die Betrachtung nicht des gesamten Gewässers, sondern lediglich des betroffenen Wasserkörpers (Reinhardt, WHG, 11. Aufl. 2014, RNr. 14 zu § 27 WHG).

Näheres zur Bewertung des chemischen und ökologischen Gewässerzustandes und Gewässerpotentials eines Oberflächengewässers regelt die Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer (Oberflächengewässerverordnung - OGewV). Die Einstufung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials eines Oberflächenwasserkörpers richtet sich gem. § 5 Absätze 1 und 2 OGewV nach den in Anlage 3 zur OGewV aufgeführten Qualitätskomponenten. Die Einstufung des ökologischen Zustands und des ökologischen Potenzials erfolgt nach Anlage 4 zur OGewV in die Klassen sehr guter, guter, mäßiger, unbefriedigender oder schlechter Zustand.

Nach § 82 Abs. 1 WHG ist für jede Flussgebietseinheit ein Maßnahmenprogramm aufzustellen, um die Bewirtschaftungsziele nach Maßgabe des § 27 WHG zu erreichen. Die Ziele der Raumordnung sind zu beachten. Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind zu berücksichtigen. Nach § 83 Abs. 1 WHG ist für jede Flussgebietseinheit ein Bewirtschaftungsplan aufzustellen.

Für die Vorhabenzulassung ist ferner die juristische Auslegungspraxis der oben genannten Normen von Belang. Unter diesen ist insbesondere das EuGH-Urteil vom 1. Juli 2015 (Az. C-461/13) zur Weservertiefung hervorzuheben. Der EuGH entschied in diesem Verfahren, dass keine Bauvorhaben genehmigt werden dürfen, die zur Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers führen. Darüber hinaus konkretisierte der EuGH, dass Verschlechterungen einzelner Qualitätskomponenten innerhalb einer Güteklasse bleiben müssen und die Erreichung des guten Zustandes nicht gefährden dürfen. Weitere Hinweise ergeben sich aus den beiden Erlassen des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 5. Januar und 29. August 2017 zum Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie im Rahmen von Planungsvorhaben der Straßenbauverwaltung und aus den vorläufigen Vollzugshinweisen des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Auslegung und Anwendung des Verschlechterungsverbots nach § 27 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1 und nach § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG unter besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH vom 3. März und 12. April 2017.

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, wenn sich die Zustandsklasse mindestens einer biologischen Qualitätskomponente verschlechtert oder negative Veränderungen der Qualitätskomponenten, die zur Unterstützung der Bewertung herangezogen werden, das sind die hydromorphologische, die chemische oder die allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente, zu einer Verschlechterung der Zustandsklasse mindestens einer biologischen Qualitätskomponente führen. Sollte die biologische Qualitätskomponente bereits in der schlechtesten Klasse sein, stellt jede weitere negative Veränderung eine Verschlechterung dar. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes liegt dagegen nicht vor, wenn sich der Zustand einer biologischen Qualitätskomponente zwar verschlechtert, jedoch nicht in eine niedrigere Klasse absinkt (vgl. EuGH, Urteil zur Weservertiefung a.a.O.)

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, wenn im Zuge des Vorhabens eine Umweltqualitätsnorm der Anlage 8 der

OGewV überschritten wird. Sollte eine Umweltqualitätsnorm bereits überschritten sein, stellt jede weitere Konzentrationserhöhung eine Verschlechterung dar. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes liegt dagegen nicht vor, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffes zwar erhöht, jedoch nicht zu einer Überschreitung der Umweltqualitätsnorm der Anlage 8 der OGewV führt. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, wenn das Vorhaben das Ziel der Erreichung eines guten ökologischen und chemischen Zustandes beeinträchtigt. Dieses Ziel wird zeitlich und inhaltlich im Bewirtschaftungs- /Maßnahmenplan konkretisiert. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt dagegen nicht vor, wenn das Vorhaben selbst nicht zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele beiträgt.

Näheres zur Bewertung des mengenmäßigen und des chemischen Zustandes eines Grundwasserkörpers regelt die Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) vom 9. November 2010. Der mengenmäßige Zustand eines Grundwasserkörpers wird nach § 4 Abs. 1 GrwV und sein chemischer Zustand wird nach § 4 Abs. 1 GrwV entweder als gut oder als schlecht bewertet.

Eine Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes eines Grundwasserkörpers liegt vor, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt wird: Die Entwicklung der Grundwasserstände oder Quellschüttungen zeigt, dass die langfristige mittlere jährliche Grundwasserentnahme das nutzbare Grundwasserdargebot übersteigt. Änderungen des Grundwasserstandes führen zukünftig dazu, dass die Bewirtschaftungsziele für Oberflächenwasserkörper, die mit dem Grundwasserkörper in hydraulischer Verbindung stehen, verfehlt werden. Änderungen des Grundwasserstandes führen zukünftig dazu, dass Landökosysteme, die direkt vom Grundwasser abhängig sind, signifikant geschädigt werden. Änderungen des Grundwasserstandes führen zukünftig dazu, dass das Grundwasser durch Zustrom von Salzwasser oder anderen Schadstoffen infolge räumlich und zeitlich begrenzter Änderungen der Grundwasserfließrichtung nachteilig verändert wird. Sollte eines der genannten Kriterien bereits vor Umsetzung des Vorhabens auf den Grundwasserkörper zutreffen, stellt jede weitere negative Veränderung eine Verschlechterung dar.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes eines Grundwasserkörpers liegt vor, wenn mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllt wird: In einem Grundwasserkörper mit gutem Zustand gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 1 und 2 der GrwV führt das Vorhaben zur Überschreitung eines maßgeblichen Schwellenwertes und die Voraussetzungen der Einstufung des chemischen Zustandes des betreffenden Grundwasserkörpers als gut trotz Überschreitung von Schwellenwerten nach § 7 Abs. 3 GrwV werden nicht erfüllt. In einem Grundwasserkörper mit gutem chemischen Zustand trotz Überschreitung von Schwellenwerten gemäß Voraussetzungen nach § 7 Abs. 3 GrwV führt das Vorhaben zum Wegfall der Voraussetzungen nach § 7 Abs. 3 GrwV. In einem Grundwasserkörper mit schlechtem chemischem Zustand führt das Vorhaben zur weiteren Erhöhung der Konzentration eines Schadstoffes mit Schwellenwertüberschreitung, zur erstmaligen Schwellenwertüberschreitung eines anderen Schadstoffes, zur erstmaligen Schwellenwertüberschreitung eines Schadstoffes, der bereits in den anderen Messstellen überschritten ist, in einer weiteren Messstelle. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot eines Grundwasserkörpers liegt vor, wenn das Vorhaben die Erreichung eines guten mengenmäßigen und chemischen Zustandes beeinträchtigt. Dieses Ziel wird zeitlich und inhaltlich im Bewirtschaftungs- /Maßnahmenplan konkretisiert. Ein Verstoß gegen das Verbesserungsgebot liegt dagegen nicht vor, wenn das Vorhaben selbst nicht zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele beiträgt.

Zur Beurteilung der Einhaltung des Verschlechterungsverbotes und des Verbesserungsgebotes der betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper hat die Stadt

Leipzig als Unterlage 18.2 den Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie vorgelegt. Der Fachbeitrag wurde auf der Grundlage der sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder und der sächsischen Beiträge zu den Maßnahmenprogrammen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder für den 2. Bewirtschaftungszeitraum von 2022 bis 2027 erarbeitet. Es erfolgten folgende Prüfschritte:

1. Identifizierung der vom Bauvorhaben betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper,
2. Beschreibung des derzeitigen chemischen und ökologischen Zustands des betroffenen Oberflächenwasserkörpers sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers,
3. Erfassung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Oberflächen- und Grundwasserkörper und
4. abschließende Bewertung der Auswirkungen bezugnehmend auf eine mögliche Verschlechterung des chemischen oder ökologischen Zustands des betroffenen Oberflächenwasserkörpers sowie des chemischen und mengenmäßigen Zustands des Grundwasserkörpers und die Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen nach §§ 27 und 47 WHG bzw. die Gefährdung der Zielerreichung oder der Verstoß gegen das Verbesserungsgebot.

Wie dargelegt soll zur Überführung der Gustav-Esche-Straße über den Bauerngraben ein Brückenbauwerk errichtet werden. Der Bauerngraben ist das östliche Teilstück der Alten Luppe. Beim Bau der Neuen Luppe wurde die Luppe mehrfach zerteilt. Die Alte Luppe ist nur noch rudimentär vorhanden. An der Alten Luppe kurz vor ihrer Mündung in die Neue Luppe befindet sich die repräsentative Messstelle, welche die Daten zur Beschreibung des Ist-Zustands des Oberflächenwasserkörpers Alte Luppe aufnimmt. Unmittelbar westlich des Brückenbauwerkes „Am Forsthaus“ befindet sich eine weitere Messstelle des Oberflächenwasserkörpers.

Die Alte Luppe ist ein nach Wasserrahmenrichtlinie berichtspflichtiger und vom Vorhaben betroffener Oberflächenwasserkörper. Sie gehört zur Planungseinheit untere Weiße Elster / Pleiße und der Flussgebietseinheit Elbe. Bewirtschaftungsziele für die Alte Luppe ergeben sich aus den Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder nach § 83 WHG bzw. Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG und über die sächsischen Beiträge zu den Maßnahmenprogrammen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder nach § 82 WHG bzw. Artikel 11 der Richtlinie 2000/60/EG, herausgegeben vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG). Die aktuell geltenden Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen bzw. Maßnahmenprogrammen betrachten den 3. Bewirtschaftungszeitraum von 2022 bis 2027.

Um die Einhaltung des Verschlechterungsverbotes und des Verbesserungsgebotes prüfen zu können, muss zunächst der Istzustand eines Oberflächenkörpers festgestellt werden, um ihn mit dem Planzustand vergleichen zu können. Die Alte Luppe ist als stark bis sehr stark veränderter Oberflächenwasserkörper eingestuft. Der Bauerngraben als östliches Teilstück der Alten Luppe ist als vollständig veränderter Oberflächenwasserkörper eingestuft. Die Alte Luppe ist nach den vom LfULG herausgegebenen Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder nach § 83 WHG bzw. Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den Zeitraum von 2022 bis 2027 wie folgt bewertet:

ökologischer Zustand	schlecht
chemischer Zustand	nicht gut

Die Bewertung des ökologischen Zustands als schlecht ist im Wesentlichen auf die starke bis sehr starke Veränderung zurückzuführen, beim Bau der Neuen Luppe aufgetreten sind. Die Bewertung des chemischen Zustands als nicht gut ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Grenzwerte für Quecksilber und Quecksilberverbindungen überschritten sind.

Nach den Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder sind verschiedene Maßnahmen geplant, um eine Verbesserung des Zustandes des Oberflächenwasserkörpers zu erzielen. Das sind der Neubau und die Anpassung von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von Misch- und Niederschlagswasser, Maßnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge durch Misch- und Niederschlagswassereinleitungen, Maßnahmen zur Auenentwicklung und zur Verbesserung von Habitaten, Maßnahmen zur Anpassung / Optimierung der Gewässerunterhaltung, Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen aus diffusen Quellen, Initiieren / Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung inklusive begleitender Maßnahmen und die Vitalisierung des Gewässers innerhalb des vorhandenen Profils. Die Bewirtschaftungsziele der Alten Luppe werden trotz dieser Maßnahmen sowohl für das Erreichen des guten ökologischen als auch für den guten chemischen Zustand bis 2027 nicht erreicht. Für den Oberflächenwasserkörper liegen Ausnahmeregelungen in Form von Fristverlängerungen vor, für den ökologischen Zustand nach 2027 und für den chemischen Zustand nach 2045.

Der vom Vorhaben betroffene Grundwasserkörper ist der Grundwasserkörper Großraum Leipzig. Der Zustand des Grundwasserkörpers ist nach den vom LfULG herausgegebenen Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder nach § 83 WHG bzw. Artikel 13 der Richtlinie 2000/60/EG für den Zeitraum von 2022 bis 2027 wie folgt bewertet:

mengenmäßiger Zustand	schlecht
chemischer Zustand	schlecht

Ursache für den schlechten chemischen Zustand ist die Überschreitung des Schwellenwerts von Sulfat. Dieses entstammt zum einen diffusen Quellen (Bergbau) und zum anderen unbekannter anthropogener Belastung. Die Wasserentnahme durch Industrie aus dem Grundwasserkörper überschreitet aktuell die verfügbaren Grundwasserressourcen, was zu einem sinkenden Wasserspiegel führt und zur schlechten Bewertung des mengenmäßigen Zustandes. Nach den Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder sind Maßnahmen zur Reduzierung der auswaschungsbedingten Nährstoffeinträge aus der Landwirtschaft sowie Untersuchungen zum Klimawandel geplant.

Im Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 18.2) wurde untersucht, ob infolge von bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkfaktoren des Vorhabens Beeinträchtigungen der vorhandenen Wasserkörper entstehen können. Hierfür wurden Art, Intensität, räumliche Reichweite und Zeitdauer der Beeinträchtigungen des Vorhabens für die einzelnen Qualitätskomponenten ermittelt und bewertet.

Für die Alte Luppe kommt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie zum Ergebnis, dass nach Abschluss der Bauarbeiten zum Brückenersatzneubau die Sohle des Bauerngrabens und die Böschungen naturnah mit einem Bodengemisch und Kies gestaltet bzw. wiederhergestellt werden. Die Erhöhung der lichten Weite des Bauwerkes führe zu einer Verbesserung bezüglich der Hydromorphologie des Bauerngrabens in diesem Bereich. Dadurch käme es zu einer langfristigen Verbesserung der hydromorphologischen Qualitätskomponente des Oberflächenwasserkörpers in diesem Gewässerabschnitt.

Betriebsbedingte Wirkungen auf den Oberflächenwasserkörper entstünden durch die Einleitung von Straßenoberflächenwasser aus den Entwässerungsabschnitten 3 und 4 in den Bauerngraben. Die Regenwasserbehandlungsanlage hätte einen ausreichenden Wirkungsgrad, um die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten. Für den Grundwasserkörper kommt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie zum Ergebnis, dass dieser nicht direkt beeinträchtigt werde. Die geringen Grundwasserflurabstände hätten allerdings zur Folge, dass während der Baumaßnahmen eine Wasserhaltung vorgesehen ist. Hierbei werde Grundwasser entnommen, gereinigt und bauzeitlich in den Bauerngraben geleitet. Es gäbe keine direkte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Grundwasserkörper. Bei Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften käme es zu keiner Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers Großraum Leipzig. Zusammengefasst kommt der Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie zum Ergebnis, dass das Vorhaben somit mit den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie gem. den §§ 27 ff. und 47 WHG vereinbar wäre.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde orientiert sich die Planung des Vorhabenträgers für das Brückenbauwerk über den Bauerngraben und für das Einlaufbauwerk in den Bauerngraben an den Bewirtschaftungszielen nach den §§ 27 bis 31 und 47 WHG für den Oberflächenwasserkörper Alte Luppe und den Grundwasserkörper Großraum Leipzig. Die Vorschaltung der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage vor der Einleitung von Oberflächenwasser in den Bauerngraben entspricht der Maßnahmenplanung der Berichte über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder, wonach der Neubau und die Anpassung von Anlagen zur Ableitung, Behandlung und zum Rückhalt von Misch- und Niederschlagswasser sowie zur Reduzierung der Stoffeinträge durch Misch- und Niederschlagswassereinleitungen vorzusehen sind. Der vorhandene Durchlass soll im Zuge der Neutrassierung der Gustav-Esche-Straße als ökologisch durchgängiges Brückenbauwerk neu errichtet werden. Maßgebend für die Gestaltung des Bauwerks sind die Anforderungen aus der ökologischen Durchgängigkeit des Bauerngrabens und dem nachhaltigen Ausbau der Gewässer im Auengebiet. Die lichte Weite vergrößert sich im Vergleich zum Bestand von 2,70 m auf 6,18 m. Die Erhöhung der lichten Weite des Bauwerkes und die damit verbundene Verbesserung der Hydromorphologie des Bauerngrabens entspricht dieser Maßnahmenplanung, wonach das Initiieren / Zulassen einer eigendynamischen Gewässerentwicklung inkl. begleitender Maßnahmen und die Vitalisierung des Gewässers vorzusehen ist. Wie dargestellt sind nach den Berichten über die sächsischen Beiträge zu den Bewirtschaftungsplänen der Flussgebietseinheiten Elbe und Oder Maßnahmen zur Verringerung des Schadstoff- und Nährstoffeintrags in das Grundwasser durch die Landwirtschaft geplant. Für Vorhaben des Straßenbaus sind also keine Maßnahmen vorgesehen, die für die Landwirtschaft geplanten bzw. zweckmäßigen Maßnahmen werden durch das Vorhaben jedoch jedenfalls nicht behindert. Das Bauvorhaben steht nicht im Widerspruch zum geplanten Maßnahmenprogramm des Freistaates Sachsen und ist demzufolge mit den Zielen der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vereinbar. Die gem. § 26 Abs. 1 SächsWG i. V. m. § 36 WHG erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen können erteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde genehmigt daher das Brückenbauwerk über den Bauerngraben und das Einlaufbauwerk in den Bauerngraben.

### 11.3 Bau und Betrieb von Abwasseranlagen

Nach § 54 Abs. 1 WHG ist das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) Abwasser. Die geplante Regenwasserbehandlungsanlage sowie der geplante Stauraumkanal mit angeschlossenen Entwässerungsleitungen in der Straße Am Ritterschlößchen

dienen der Sammlung, Behandlung und Ableitung des Oberflächenwassers / Abwassers. Diese sind somit Abwasseranlagen. Nach § 55 Abs. 2 SächsWG i. V. m. § 60 WHG bedarf die Errichtung und der Betrieb von Abwasseranlagen der wasserrechtlichen Genehmigung. Nach § 60 Abs. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Sie müssen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Nach § 55 Abs. 7 SächsWG darf die wasserrechtliche Genehmigung nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn die Anlage den Vorschriften des WHG, des SächsWG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung widerspricht, den jeweils in Betracht kommenden Regeln der Technik nicht entspricht, einem Bewirtschaftungsplan, einem Maßnahmenprogramm, den Grundsätzen der Wasserver- oder Abwasserentsorgung nach den §§ 42 oder 49 SächsWG, einem Abwasserbeseitigungskonzept des Abwasserbeseitigungspflichtigen oder einer anderen wasserwirtschaftlichen Planung widerspricht.

Die untere Wasserbehörde beim Umweltamt der Stadt Leipzig erklärte in ihrer Stellungnahme vom 2. November 2023, die in der Unterlage 18.1.2 durchgeführte Bewertung der Wirksamkeit der Regenwasserbehandlungsanlage nach DWA-A 102-2 könne nicht als Nachweis nach DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 anerkannt werden. Es könne nicht geprüft werden, ob mit der Anlage der erforderliche Wirkungsgrad nach DWA-A102-2 erreicht werden könne. Die DIBt-Zulassung der Regenwasserbehandlungsanlage des Deutschen Institutes für Bautechnik (DIBt-Zulassung) selbst sei nicht beigelegt worden. Eine eigene Recherche der unteren Wasserbehörde in Internet hätte ergeben, dass die Anlage nicht nach den Anforderungen des Merkblattes DWA-A 102-2/BWK-A 3-2 geprüft wurde, sondern auf der Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 138 sowie des Arbeitsblattes DWA-M 153. Ein Wirkungsgrad von 95% wie im Fachbeitrag nach WRRL angeführt, würde in der DIBt-Zulassung nicht ausgewiesen. In den Prospektseiten sei vielmehr ein Gesamtwirkungsgrad nach DWA-A 102-2 von 80% angegeben. Es ist daher fraglich, ob die Behandlungsanlage den im Fachbeitrag nach WRRL erforderlichen Wirkungsgrad von 83% hätte. Bauwerkszeichnungen für die Regenwasserbehandlungsanlage seien spätestens mit der Ausführungsplanung vorzulegen. Die Stadt Leipzig erwiderte, die DIBt-Zulassung der Regenwasserbehandlungsanlage werde der unteren Wasserbehörde vom beauftragten Ingenieurbüro zur Verfügung gestellt. Die untere Wasserbehörde beim Umweltamt der Stadt Leipzig erklärte in ihrer Stellungnahme zur Tektur vom 23. Oktober 2024, die Kritikpunkte seien durch die vom beauftragten Ingenieurbüro übersendeten DIBt-Zulassung nicht ausgeräumt. Diese Zulassung sei auf Grundlage des Arbeitsblattes DWA-A 138 erfolgt, nicht jedoch nach dem Merkblatt DWA-A102-2. Sie sei zudem lediglich bis zum 13. Februar 2025 befristet.

Im Januar 2025 legte die Stadt Leipzig daraufhin eine aktuellere allgemeine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Institutes für Bautechnik vom 20. September 2022 für die Regenwasserbehandlungsanlage zur Reinigung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung vor der Einleitung in den Bauerngraben vom Typ ViaPlus 6600 mit der Nr. Z-84.2-25, welche bis zum 20. September 2027 befristet ist, sowie Prüfergebnisse des TÜV Rheinland gem. den Zulassungsgrundsätzen des Deutschen Institutes für Bautechnik zur Reinigungsleistung der Regenwasserbehandlungsanlage vom 16. August 2019 vor.

Zu diesen, im Januar 2025 nachgereichten Unterlagen gab die untere Wasserbehörde mit E-Mail vom 24. Februar 2025 eine Stellungnahme ab. Nach den technischen Daten kann die geplante Anlage der Niederschlagswasserbehandlung vom Typ ViaPlus 6600 nach der vorliegenden DIBt-Zulassung Niederschlagswasserabflüsse aus 6.600 m<sup>2</sup> Kfz-Verkehrsfläche behandeln.

Sie hat eine maximale hydraulische Leistungsfähigkeit von 66 l/s. Nach der Planung soll der geplanten Anlage Niederschlagswasser von einer befestigten Fläche 16.243 m<sup>2</sup> zugeleitet werden. Durch Drosselung des zu behandelnden Niederschlagswasserabflusses auf 20 l/s wird gegenüber der zulässigen maximalen hydraulischen Leistungsfähigkeit von 66 l/s der Volumenstrom verringert und die Zeit zur Reinigung der Niederschlagswasserabflüsse erhöht. Nach Einschätzung der unteren Wasserbehörde aus der Stellungnahme vom 24. Februar 2025 kann davon ausgegangen werden, dass die gegenüber der DIBt-Zulassung erhöhte Anschlussfläche durch die Drosselung des zu behandelnden Niederschlagswasserabflusses kompensiert werden kann. Auf Grund der gegenüber der DIBt-Zulassung geänderten Anordnung der Niederschlagswasserbehandlungsanlage und der veränderten Zulaufsituation wäre ein jährlicher Austausch des im Filter- und Adsorptionselement der geplanten Niederschlagswasserbehandlungsanlage eingebrachten Substrats erforderlich. Hinsichtlich der Genehmigung für den Bau und den Betrieb der Entwässerungsleitungen, des Staukanals und der Einleitstelle bestehen seitens der unteren Wasserbehörde der Stadt Leipzig keine Einwände.

Es liegt somit kein Versagungsgrund nach § 55 Abs. 7 SächsWG für die wasserrechtliche Genehmigung für den Bau und Betrieb der Regenwasserbehandlungsanlage zur Reinigung von Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung vor der Einleitung in den Bauerngraben vom Typ ViaPlus 6600 sowie des Stauraumkanals mit Maulprofil DN 1400/1050 mit angeschlossenen Entwässerungsleitungen mit Profil von DN 300 bis DN 500 für Niederschlagswasser aus der Straßenentwässerung der Straße Am Ritter-schlößchen als Anlagen der Sammlung, Behandlung und Ableitung des Oberflächenwassers vor, diese wird somit von der Planfeststellungsbehörde erteilt. Entsprechend der Empfehlung der unteren Wasserbehörde zur Aufnahme von Nebenbestimmungen aus der Stellungnahme vom 24. Februar 2025 verfügt die Planfeststellungsbehörde in der Nebenbestimmung A III 11.4, dass das Substrat in der Niederschlagswasserbehandlungsanlage abweichend von der der DIBt-Zulassung Nr. Z-84.2-25 jährlich vollständig gegen ein Substrat entsprechend dieser DIBt-Zulassung auszutauschen ist.

Gem. § 115 Abs. 3 SächsWG bedürfen Entscheidungen nach dem WHG und dem SächsWG der Schriftform. Gem. § 115 Abs. 3 SächsWG ist, soweit eine wasserrechtliche Entscheidung selbst von einer anderen öffentlich-rechtlichen Entscheidung ersetzt wird, die ersetzte Entscheidung ausdrücklich zu bezeichnen. Im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses werden somit alle erforderlichen und getroffenen wasserrechtlichen Entscheidungen, die in diesem Abschnitt behandelt werden, ausdrücklich genannt.

#### 11.4 Belange des Hochwasserschutzes

Zur Lage des Vorhabens im festgesetzten Überschwemmungsgebiet gab es von den Wasserbehörden anfangs widersprüchliche Aussagen. Die obere Wasserbehörde bei der Landesdirektion erklärte in ihrer Stellungnahme vom 25. Oktober 2023, nach Prüfung der eingereichten Unterlagen hätte sie festgestellt, dass sich das Plangebiet im Bereich der Brücke über den Bauerngraben im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Weißen Elster befände. Jedoch sei die Betroffenheit nur randlich und nicht im unmittelbaren Abflussbereich. Anforderungen zu Ausnahmen und Verbotstatbeständen in Überschwemmungsgebieten nach § 73 Absatz 2 SächsWG und § 78a WHG wären in den Unterlagen nicht beschrieben. Soweit die Belange des Hochwasserschutzes nicht entgegenstehen, könne die zuständige Wasserbehörde auf Antrag Ausnahmen von den Verboten zulassen, wenn sie im besonderen öffentlichen Interesse geboten sind. Die untere Wasserbehörde beim Umweltamt der Stadt Leipzig erklärte in ihrer Stellungnahme vom 2. November 2023 dagegen, das Vorhaben befände sich in keinem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Die Planfeststellungsbehörde prüfte die Frage der

Lage des Vorhabens im festgesetzten Überschwemmungsgebiet an Hand der Karten des Raumplanungsinformationssystems der sächsischen Landesverwaltung (RAPIS). Sie stellte dabei fest, dass die Brücke über den Bauerngraben zwar nördlich des festgesetzten Überschwemmungsgebietes der Weißen Elster, jedoch außerhalb des Überschwemmungsgebietes liegt. Die obere Wasserbehörde bestätigte dieses Prüfergebnis mit E-Mail vom 27. Oktober 2023.

Die Planfeststellungsbehörde kam zu dem Ergebnis, dass die Belange des Hochwasserschutzes nicht berührt werden. Das Vorhaben befindet sich in keinem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Die Zulassung von Ausnahmen von Verbotstatbeständen in Überschwemmungsgebieten nach § 73 Absatz 2 SächsWG und § 78a WHG ist demzufolge nicht erforderlich. Die Planunterlagen müssen demzufolge nicht auf die Voraussetzungen für derartige Ausnahmen von Verbotstatbeständen eingehen.

## VI Private Belange

### 1 Eigentum

Das geplante Vorhaben ist in erheblichem Umfang mit einer Inanspruchnahme von Grundstücken im privaten Eigentum verbunden. Der Großteil dieser Flächen liegt auf Anliegergrundstücken der vom grundhaften Ausbau betroffenen Straßen sowie der Gleisschleife. Diese Anliegergrundstücke werden entweder gewerblich oder zu Wohnzwecken genutzt und sind zu diesem Zwecke vermietet. Die Inanspruchnahme der Flächen soll dauerhaft zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Straßen und der Gleisschleife sowie des Neubaus des P+R-Platzes, der neuen Haltestelle an der Gleisschleife und des straßenbegleitenden Geh- und Radweges parallel der Straße Am Ritterschlößchen erfolgen. Zur Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans sind ebenfalls dauerhafte Inanspruchnahmen von gegenwärtig ungenutzten Flächen geplant. Darüber hinaus sollen Flächen vorübergehend bauzeitlich zum Zwecke der Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen in Anspruch genommen werden. Diese Inanspruchnahme von Grundstücken im privaten Eigentum führt zu Eingriffen in Eigentumsrechte, welche unvermeidbar sind, da es den Vorhabenträgern möglicherweise nicht in allen Fällen gelingen wird, alle erforderlichen Flächen freihändig zu erwerben.

#### 1.1 Enteignungsrechtliche Vorwirkung

Nach § 43 Abs. 1 SächsStrG haben die Träger der Straßenbaulast zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines festgestellten oder genehmigten Planes notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht. Nach § 43 Abs. 2 SächsStrG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Mit der Planfeststellung wird entschieden, welche Flächen für welchen Zweck benötigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet damit eine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Der Beschluss führt jedoch nicht zu einer Änderung des privatrechtlichen Eigentums. Eine solche Änderung erfolgt erst durch freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger oder notfalls in einem Enteignungsverfahren. Auch über die Höhe der Entschädigung ist in einem Planfeststellungsverfahren noch nicht zu entscheiden. Ist der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig, kann der betroffene Eigentümer in der Regel eine nachfolgende Enteignung nicht mehr abwenden, da regelmäßig geringere Eingriffe in das Eigentum im Vergleich zu dem durch die Planfeststellung zugelassenen Maß der Inanspruchnahme ausscheiden.

Bereits der Planfeststellungsbeschluss muss hinsichtlich der Enteignungsvorausset-

zungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz (GG) genügen. Mit dem rechtmäßigen und bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus Art. 14 Abs. 1 GG überwunden. Dieser Abwehranspruch wandelt sich nunmehr in ein Entschädigungsrecht (Art. 14 Abs. 3 GG). Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die entgegenstehenden Grundrechte aus Art. 14 Abs. 1 GG zu überwinden geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei insbesondere geprüft, ob die Eingriffe in das Eigentum verringert werden oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf führen können, ohne die Planungsziele zu beeinträchtigen.

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung besteht auch für Flächen, auf denen landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen festgestellt und damit verbindlich angeordnet worden sind. Die Rechtsprechung hat es für zulässig gehalten, auch im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens über die Inanspruchnahme von Grundstücken für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Demzufolge können auch Flächen gegen den Willen der Berechtigten für landschaftspflegerische Maßnahmen im Wege der Planfeststellung überplant werden. Ein Vorhabenträger ist also nicht darauf angewiesen, für solche Maßnahmen nur Grundstücke vorzusehen, deren Eigentümer mit einer Inanspruchnahme einverstanden sind. Bei dem Vorhaben sollen Grundstücke im Eigentum der DB AG, welche ehemals Bahnbetriebszwecken dienen, für die Realisierung von Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans in Anspruch genommen werden. Die Planfeststellungsbehörde begründete im Abschnitt über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs, weswegen sie das als rechtlich zulässig erachtet und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf diese Ausführungen.

## 1.2 Umfang des notwendigen Grunderwerbs

Die Eingriffe in das private Eigentum sind unvermeidbar. Insbesondere die technischen Ausbauparameter bedingen den notwendigen Grunderwerb in dem mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Umfang. Die Inanspruchnahme von privatem Eigentum ist begründet durch die Lageänderung des neuen Brückenbauwerkes, durch den Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschloßchen / Ludwig-Hupfeld Straße, durch den grundhaften Ausbau der Straßen in den Ausbauabschnitten, durch die Anlegung von Radverkehrsanlagen und den Ausbau der Gehwege in den Ausbauabschnitten der Straßen, durch die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn, durch die Anlegung des P+R-Platzes, durch den Ausbau der Gleisschleife, durch den Bau der neuen Haltestelle in der Gleisschleife sowie den Bau der Haltestelle S-Bahnhof Leutzsch in Mittellage der Georg-Schwarz-Straße.

## 1.3 Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen

Zum Zwecke der Baudurchführung sieht die Grunderwerbsplanung (Unterlage 10) vor, Flächen auf Anliegergrundstücken vorübergehend bauzeitlich zum Zwecke der Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen in Anspruch zu nehmen. Auch das führt zu Eingriffen in Eigentumsrechte, welche unvermeidbar sind, da anders die Baumaßnahme nicht realisierbar wäre. Die Planfeststellungsbehörde verpflichtete den Vorhabenträger in der Nebenbestimmung A III 12.1, Flächen auf Anliegergrundstücken, die vorübergehend für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden, nach Abschluss der Bauarbeiten unverzüglich zu beräumen. Bodenversiegelungen und Bodenverdichtungen sind zu beseitigen. Nach der Nebenbestimmung A III 12.2 ist während der Bauarbeiten si-

cher zu stellen, dass die beiden Supermärkte in der Philipp-Reis-Straße 80 und der Burgauenstraße 2 mit Ware beliefert werden können.

#### 1.4 Entschädigungsfragen, Restflächenübernahme, Ersatzlandbereitstellung

Über Entschädigungsfragen, die im Zusammenhang mit der unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundstücken stehen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Regelung solcher Fragen erfolgt nach § 43 Abs. 4 SächsStrG im gesonderten Verfahren vor der Enteignungsbehörde, soweit eine einvernehmliche Klärung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen scheitert. Entschädigungen für vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahmen werden im Allgemeinen in Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren behandelt. Sie können jedoch in Ausnahmefällen bereits im Rahmen von Besitzeinweisungsverfahren geregelt werden. Das Verfahren und die Höhe der Entschädigung regelt das Sächsische Enteignungs- und Entschädigungsgesetz i. V. m. dem Baugesetzbuch.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stehen die unvermeidbaren Eingriffe in das Grundeigentum der Planfeststellung nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Abwägung der eigentumsrechtlichen Positionen mit den mit dem Vorhaben verfolgten planerischen Zielsetzungen zu dem Ergebnis, dass die Planung den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz GG entspricht. Im Ergebnis überwiegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die öffentlichen Zielsetzungen für den Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken gegenüber den entgegenstehenden privaten Belangen. Die für das Vorhaben streitenden Belange sind geeignet, sich auch gegen die Grundrechtspositionen aus Art. 14 Abs. 1 GG der notfalls zu enteignenden Eigentümer durchzusetzen. Dies gilt in gleicher Weise auch für die mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen sowie die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans. Änderungen sind gegenüber der festgestellten Planung nicht in einer Weise möglich, die zu einer geringeren Inanspruchnahme von privatem Grundeigentum geführt hätten oder für andere private Eigentümer weniger schwerwiegend oder eher hinnehmbar gewesen wären. Eine abweichende Planung würde den öffentlichen Belangen insgesamt weniger gerecht werden.

## 2 Einwendungen

### Einwendung Nr. 1

Die Einwenderin ist Verwalterin eines gewerblich genutzten und mit einem gewerblich genutzten Gebäude bebauten Grundstücks in der Philipp-Reis-Straße. Sie vermietet das Grundstück und das Gebäude für gewerbliche Zwecke. Der Mieter betreibt dort einen Supermarkt. Auf dem Grundstück befindet sich ein Parkplatz für die Kundschaft des Supermarktes. Auf dem benachbarten Grundstück befindet sich die Gleisschleife. Auf diesem benachbarten Grundstück planen die beiden Vorhabenträger den Bau der Park und Ride-Anlage, der Gleisschleife und der Endhaltestelle für die Verstärkungslinie der Straßenbahnlinie 7E. Zu diesem Zwecke ist nach der Grunderwerbsplanung der Erwerb einer an der Grundstücksgrenze liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 1.712 m<sup>2</sup> Größe geplant. Für die Zeit der Baumaßnahmen ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 1.057 m<sup>2</sup> Größe geplant. Die zum Erwerb vorgesehene Teilfläche wird gegenwärtig für die Anlieferung von Waren für den Supermarkt genutzt. Auf dieser Teilfläche befinden sich weiterhin Stellplätze für die Kundschaft des Supermarktes. Auf einem weiteren benachbarten Grundstück plant die Vorhabenträgerin die Realisierung einer Maßnahme des landschaftspflegerischen Begleitplans. Die Zufahrt zu der Ausgleichsfläche von der Philipp-Reis-Straße aus ist

nur über das Grundstück der Einwenderin möglich. Die Vorhabenträgerin will zur Zufahrt zu der Ausgleichsfläche zum Zwecke der Unterhaltung und Pflege dieser Fläche die vorhandene Lieferzufahrt zum Supermarkt nutzen. Zu diesem Zwecke ist nach der Grunderwerbsplanung eine dingliche Belastung der als Lieferzufahrt genutzten Teilfläche des Grundstückes von 230 m<sup>2</sup> Größe geplant. Außerdem ist der Erwerb einer an der Grundstücksgrenze zur Ausgleichsfläche liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 13 m<sup>2</sup> Größe geplant.

Die Einwenderin hat mit Schreiben vom 27. Oktober 2023, welches am 30. Oktober 2023 bei der Planfeststellungsbehörde einging, Einwendungen erhoben. Darin widersprach sie der geplanten Inanspruchnahme ihrer Grundstücke durch Fremdnutzung, Erwerb, vorübergehende Fremd-Inanspruchnahme sowie durch zu belastende Flächen. Sie wertete die Planung als einen rechtswidrigen Eingriff in einen umfassend genehmigten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Der vorgesehene Aus- bzw. Neubau der Wendeschleife der Straßenbahn greife in die Anlieferungslogistik des Lebensmittelmarktes ein und würde die Anlieferung dauerhaft und endgültig unmöglich machen. Der Markt würde schlichtweg nicht mehr zu betreiben sein. Der Mietgegenstand wäre hierdurch in Gänze nicht mehr nutzbar und dauerhaft beeinträchtigt. Eine Schließung des Lebensmittelmarktes wäre die Folge. Aufgrund der langen Vertragslaufzeit des Lebensmittelmarktes wären erhebliche Schadensersatzforderungen durch den Mieter an die Einwenderin die Folge. Auch die geplante dingliche Belastung der vorhandenen Lieferzufahrt zum Supermarkt greife in die Anlieferungslogistik des Lebensmittelmarktes ein.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, sie hätte im Jahr 2016 die Gewährleistung des Anlieferverkehrs mit der Gebietsleiterin des damaligen Betreibers des Einkaufsmarktes abgestimmt. Mit der Planung des grundhaften Ausbau der Gleisschleife und mit dem benötigten Grunderwerb soll auch weiterhin der bestehende Supermarkt angebunden und betrieben werden können. Es würde weiterhin möglich sein, dass die Lieferfahrzeuge die bestehende Supermarktzufahrt über die Philipp-Reis-Straße und den rückwärtig am Gebäude angeordneten Anlieferungsbereich nutzen. Die Fahrzeuge könnten zu diesem Zweck die Gleise überfahren. Dazu werde ein eingedeckter Überweg der Gleisanlagen mit einer Breite von 6 m vorgesehen. Dieser ermögliche, dass die Lieferfahrzeuge wie bisher rangieren und rückwärts in die bestehende Anlieferzone einfahren können. Das Ausfahren aus dem Anlieferbereich könne dann ebenfalls über den neuen Überweg und die Fahrgassen des geplanten P&R-Platzes erfolgen. Alternativ bestünde auch weiterhin die Möglichkeit, das Gebäude wie bisher direkt zu umfahren. Der Erwiderung war ein Plan mit Schleppkurven für Sattelschlepper und ähnliche Fahrzeuge für beide beschriebenen Anlieferwege beigefügt. Die Stadt und die Verkehrsbetriebe erläuterten die aus ihrer Sicht bestehende Notwendigkeit des Baus der Park und Ride-Anlage, der Gleisschleife und der Endhaltestelle für die Straßenbahnlinie 7 zur Nutzung bei baubetriebsbedingter Einkürzung der Linie 7, bei Verkehrsstörungen im Leipziger Westen, für Veranstaltungsverkehre bei Großveranstaltungen mit integriertem P+R-Platz, als Endstelle und Wendemöglichkeit für künftige Buslinien sowie als Endstelle für eine zweite Straßenbahnlinie in der Georg-Schwarz-Straße.

Mit Antwortschreiben vom 30. April 2024 kritisierte die Einwenderin, dass die wesentliche und substantielle Abstimmung gerade nicht mit ihr stattgefunden hat, sondern mit einem Mitarbeiter des damaligen Mieters. Dieser könne nicht für den Eigentümer sprechen oder gar entscheiden. Das obläge ausschließlich dem jeweiligen Eigentümer des Grundstückes. Es sei für sie nicht ersichtlich, welche Fahrzeugdaten der Schleppkurve zugrunde liegen. Dass eine Überfahrt über ein fremdes Grundstück, dem P+R-Platz erfolgen soll, bewertet die Einwenderin als sehr schwierig.

Die Einwenderin nahm am Erörterungstermin teil. Sie trug im Wesentlichen ihre vorher bereits schriftlich geäußerte Kritik an der Planung mit Inanspruchnahme ihrer Grundstücke vor. Sie kritisierte, dass die Stadt Leipzig und die Leipziger Verkehrsbetriebe lediglich Vorschläge unterbereitet hätten, wie die weitere Belieferung des Supermarktes mit Waren technisch und tatsächlich realisiert werden könne. Sie erwarte jedoch Aussagen zum Wertausgleich für die Inanspruchnahme ihrer Grundstücke. Die Stadt Leipzig antwortete, zum Zwecke des Grunderwerbs würde das Liegenschaftsamt auf die Einwenderin zugehen. Über die Höhe des Wertausgleichs bzw. des Kaufpreises würde im Planfeststellungsverfahren keine Entscheidung erfolgen.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die verbleibenden nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Nutzbarkeit des Grundstücks der Einwenderin stellen keine Nachteile dar, die eine solche Qualität haben werden, dass sie zur Unzumutbarkeit der weiteren gewerblichen Nutzung führen könnten. Diese nachteiligen Auswirkungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Einwenderin zumutbar und müssen von ihr wegen des entgegenstehenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden.

Unbegründet ist der Einwand, das Vorhaben würde die Belieferung des Supermarktes dauerhaft und endgültig unmöglich machen, er würde nicht mehr zu betreiben sein und müsste geschlossen werden. Die Stadt Leipzig hat mit dem der Erwiderung beigelegten Plan mit Schleppkurven für Sattelschlepper und ähnliche Fahrzeuge den Nachweis erbracht, dass die Belieferung des Supermarktes wie bisher erfolgen kann. Die Lieferfahrzeuge können über die bestehende Supermarktzufahrt von der Philipp-Reis-Straße aus den rückwärtig am Gebäude angeordneten Anlieferungsbereich erreichen. Zwar müssen sie dazu zukünftig die geplanten Gleise überfahren. Dazu wird jedoch ein eingedeckter Überweg der Gleisanlagen mit einer Breite von 6 m entstehen. Dieser wird ermöglichen, dass die Lieferfahrzeuge wie bisher rangieren und rückwärts in die bestehende Anlieferzone einfahren können. Auch im Planzustand besteht weiterhin die Möglichkeit, das Gebäude des Marktes wie bisher direkt zu umfahren. Zusätzlich dazu wird zukünftig das Ausfahren aus dem Anlieferungsbereich über den neuen Überweg und die Fahrgassen des geplanten P&R-Platzes möglich sein. Für das Ausfahren aus dem Anlieferungsbereich wird sich die bestehende Situation also sogar verbessern. Es gibt also keine tatsächlichen Umstände, die die Belieferung des Supermarktes unmöglich machen werden.

Es gibt auch keine rechtlichen Gründe, die die Belieferung des Supermarktes unmöglich machen werden. Zwar wird das Ausfahren aus dem Anlieferungsbereich über die Fahrgassen des geplanten P&R-Platzes über ein fremdes Grundstück erfolgen. Dieses wird zukünftig jedoch als öffentliche Verkehrsfläche dem Gemeingebrauch gewidmet sein. Nach § 14 Abs. 1 SächsStrG ist der Gebrauch öffentlicher Straße jedermann gestattet. Das Ausfahren aus dem Anlieferungsbereich über die Fahrgassen des geplanten P&R-Platzes ist im Rahmen des Gemeingebrauchs also rechtlich ohne Probleme möglich.

Wie dargestellt will die Stadt zur Zufahrt zu einer auf einem benachbarten Grundstück geplanten Ausgleichsfläche des landschaftspflegerischen Begleitplans zum Zwecke der Unterhaltung und Pflege dieser Fläche die vorhandene Lieferzufahrt zum Supermarkt nutzen. Auch diese beabsichtigte Mitbenutzung der Zufahrt führt nicht dazu, dass die Belieferung des Supermarktes unmöglich wird. Die Stadt Leipzig hat in ihrer Erwiderung klargestellt, dass die beabsichtigte Mitbenutzung der Zufahrt maximal einmal im Monat erfolgen und dass das zur Unterhaltung und Pflege genutzte Fahrzeug außerhalb der Lieferzufahrt auf der geplanten Ausgleichsfläche abgestellt wird. Eine spürbare Beeinträchtigung der Belieferung des Supermarktes erwartet die Planfeststellungsbehörde angesichts der Seltenheit und der kurzen Dauer der beabsichtigten Mitbenutzung der Zufahrt durch die Stadt Leipzig nicht.

Unbegründet ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Sorge der Einwenderin, die lange Mietvertragslaufzeit des Lebensmittelmarktes könnte Schadensersatzforderungen des Mieters gegenüber der Einwenderin begründen. Wie dargestellt kann der Lebensmittelmarkt auch nach dem Bau der Park und Ride - Anlage, der Gleisschleife und der Endhaltestelle für die Straßenbahnlinie weiter beliefert werden. Wie dargestellt ändern sich zwar die Eigentums- und Besitzverhältnisse einer Teilfläche des vermieteten Grundstückes. Wie dargestellt ändert das jedoch nichts an der tatsächlichen Möglichkeit für den Mieter und den Betreiber des Marktes, diesen wie bisher weiter zu beliefern bzw. beliefern zu lassen. Für die Planfeststellungsbehörde ist damit nicht erkennbar, dass die Änderung der Eigentums- und Besitzverhältnisse einer Teilfläche des vermieteten Grundstückes für den Mieter und den Betreiber des Marktes mit unzumutbaren Nachteilen verbunden sind, die Schadensersatzforderungen des Mieters gegenüber der Einwenderin und der Vermieterin begründen könnten. Das Grundstück ist für einen bestimmten Zweck vermietet, den Betrieb des Supermarktes. Wie dargestellt kann dieser Zweck auch dann noch erreicht werden, wenn das Grundstück verkleinert und wenn auf der abgetrennten Teilfläche die Park- und Ride - Anlage, die Gleisschleife und die Endhaltestelle für die Straßenbahnlinie errichtet wird. Es tritt damit zwar eine Vertragsänderung ein, jedoch ist damit keine Vertragsstörung verbunden, die den Zweck des Mietvertrages vereiteln oder stören und Schadensersatzforderungen des Mieters gegenüber der Einwenderin und der Vermieterin begründen könnte.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die von den beiden Vorhabenträgern geplanten, oben beschriebenen Beeinträchtigungen des Grundstückes der Einwenderin in Form des Erwerbs und Bebauung einer Teilfläche, der Mitbenutzung der Zufahrt sowie der bauzeitlichen vorübergehenden Inanspruchnahme durch das überwiegende öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens gerechtfertigt. Die Park & Ride Anlage wird zur Schaffung von Stellplätzen für den Individualverkehr aus dem Umland und für den Tourismus benötigt. Sie dient dazu, das Kfz-Aufkommen in der Innenstadt zu reduzieren. Dazu soll der Alltagsverkehr wie auch der Freizeit- und touristischer Verkehr verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen. Besondere Bedeutung wird die Park & Ride Anlage zur Verkehrsbewältigung bei Großveranstaltungen in der Innenstadt als auch im Bereich des Sportforums haben. Die Gleisschleife Philipp-Reis-Straße mit ihrem integrierten P&R-Platz bietet hierfür beste Verknüpfungsvoraussetzungen, da hier Umsteigemöglichkeiten sowohl zur

S-Bahn als auch zur Straßenbahn bestehen. Dazu bedarf es einer entsprechenden Kapazität an Stellplätzen für Kfz.

Die Gleisschleife und die Endhaltestelle für die Straßenbahnlinie 7E (Verstärkungslinie) sind für einen zukunftsfähigen Straßenbahnverkehr erforderlich. Bei Gleisbauarbeiten zwischen der Philipp-Reis-Straße und Böhlitz-Ehrenberg kann die Linie 7 nur bis zur Philipp-Reis-Straße fahren und muss dort wenden. Die Fahrgäste steigen um in den Bus, der den entfallenden Streckenabschnitt im Schienenersatzverkehr bedient. Zur Gewährleistung kurzer Umsteigewege wird der Schienenersatzverkehr das Innengleis nutzen. Einen solchen Schienenersatzverkehr wird es schon im Anschluss an den Neubau der Georg-Schwarz-Brücken geben, wenn die Leipziger Straße in Böhlitz-Ehrenberg ausgebaut wird. Bei störungsbedingten Behinderungen des Straßenbahnverkehrs in Neulindenau oder Grünau werden die Linien 8 und 15 zur Gleisschleife Philipp-Reis-Straße umgeleitet. Für die Aufstellung der umgeleiteten Linien werden zwei Gleise benötigt, zudem muss die Möglichkeit gegeben sein, dass sich Fahrzeuge unterschiedlicher Linien überholen können. Die Linie 7 gehört zu den am stärksten frequentierten Straßenbahnlinien der LVB und weist keine Kapazitätsreserven mehr auf. Bei weiterem Fahrgastwachstum wird mittelfristig eine zweite Verstärkerlinie in der Georg-Schwarz-Straße erforderlich, die an der Philipp-Reis-Straße enden wird. Die Verstärkerlinie wird erforderlich, wenn die Brachflächen zwischen der Philipp-Reis-Straße und den Bahngleisen bebaut werden. Für dieses Gebiet wird derzeit der Bebauungsplan „Bahnbogen Leutzsch“ erstellt. Die Planfeststellungsbehörde verweist im Übrigen darauf, dass sie im Interesse der Einwenderin mit der Nebenbestimmung A III 13.5 festgelegt hat, dass während der Bauarbeiten sicher zu stellen ist, dass der Supermarkt auf dem Grundstück der Einwenderin in der Philipp-Reis-Straße 80 sowie ein weiterer Supermarkt in der Burgauenstraße 2 mit Ware beliefert werden können.

Über Entschädigungsfragen, die im Zusammenhang mit der unmittelbaren Inanspruchnahme der Grundstücke der Einwenderin stehen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Bestimmung der Höhe des Wertausgleichs für die Inanspruchnahme der Grundstücke bzw. des Kaufpreises für die betroffene Teilfläche erfolgt in den Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Liegenschaftsamt der Stadt und der Einwenderin. Sollten diese zu keiner einvernehmlichen Klärung führen, erfolgt die Bestimmung der Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme der Grundstücke nach § 43 Abs. 4 SächsStrG im gesonderten Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren vor der Enteignungsbehörde. Sie können jedoch in Ausnahmefällen bereits im Rahmen von Besitzeinweisungsverfahren geregelt werden. Das Verfahren und die Höhe der Entschädigung regelt das Sächsische Enteignungs- und Entschädigungsgesetz i. V. m. dem Baugesetzbuch.

## Einwendung Nr. 2

Die Einwender sind Wohnungseigentümer in einem zu Wohnzwecken genutzten mehrgeschossigen Gebäude, welches auf einem Grundstück an der Kreuzung Leipziger Straße / Gutshofstraße / An der Luppe gelegen ist. Teilweise bewohnen die Einwender ihre Wohnungen selbst. Teilweise nutzen sie diese als Kapitalanlage. Das Grundstück ist an dem Teilabschnitt der Leipziger Straße gelegen, der im Kreuzungsbereich des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am

Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße liegt und der bei dem Vorhaben grundhaft ausgebaut werden soll. Zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße ist nach der Grunderwerbsplanung der Erwerb einer an dieser Straße liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 247 m<sup>2</sup> Größe geplant. Für die Zeit der Baumaßnahmen ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 403 m<sup>2</sup> Größe geplant.

Die Einwender werden anwaltlich vertreten. Ihr Rechtsanwalt hat in ihrem Auftrag gegen die Planung mit Schreiben vom 24. Oktober 2023, welches am 26. Oktober 2023 bei der Planfeststellungsbehörde einging, Einwendungen erhoben. Darin kritisierten sie, dass die Aussage im Erläuterungsbericht, wonach die erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum so gering als möglich gehalten werden, unzutreffend wäre. Die geplante Verbreiterung der Verkehrsflächen sei nur dadurch bedingt, dass die Straße für den Individualverkehr, insbesondere den Kfz-Verkehr, aufgeweitet werden solle. Bisher gäbe es stadteinwärts eine Fahrspur für den Kfz-Verkehr. Künftig solle sich die Straße stadteinwärts auf zwei Fahrspuren ausweiten. Zusätzlich solle der Gehweg verbreitert werden, obwohl er gegenwärtig nicht oder nur sehr gering durch Fußgänger genutzt werde. Der geplante Bau eines neuen Radweges sei nicht erforderlich. Die Unterlagen enthielten keinerlei Feststellungen zu seinem Bedarf. Sie zweifelten an, dass es eine Verkehrszählung oder -prognose gäbe. Sie vermuten, dass der Individualverkehr eher rückläufig und eine Verbreiterung der Leipziger Straße mit dem Ziel, eine zweite Fahrspur für den Pkw-Verkehr im Kreuzungsbereich zu gewinnen, daher nicht erforderlich wäre. Die Leipziger Straße solle einspurig bleiben. Es wäre wenig verständlich, dass ausschließlich im Bereich der Brücke zwei Fahrspuren erforderlich sein sollten. Sie befürchteten durch die Verschwenkung der Straßenbahngleise erhöhte Lärmemissionen in den Wohnungen. Sie kritisieren weiter, dass die Teilfläche des Grundstückes vor den Wohnhäusern während der Bauphase nahezu vollständig für die Bauarbeiten in Anspruch genommen werden solle. Damit wäre verbunden, dass die Hauseingänge nicht mehr erreichbar seien. Sie fragten, wie sichergestellt werden solle, dass die Wohnhäuser, die Fahrradstellplätze und die Rollatorbox bauzeitlich uneingeschränkt für Mieter, Anlieferverkehr, Pflegedienste etc. erreichbar blieben.

Die Stadt Leipzig und die Leipziger Verkehrsbetriebe erklärten in ihrer Erwiderung, die Dimensionierung und Ausbildung des Knotenpunktes sei auf der Grundlage der Verkehrsprognosen sowie der Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraßen (RASt) erfolgt. Für die Straßenbahnbetriebsanlagen wäre zur Erhöhung der Beförderungskapazität und zur Reduzierung der Reisezeiten eine Separierung der Gleisanlagen und die Vergrößerung des Gleismittenabstandes für den Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen vorgesehen. Im Bereich der Knotenpunktzufahrt Leipziger Straße erfolge keine bauliche Separierung der Straßenbahn, da dies weitere Flächeneingriffe bedingen würde. Es erfolge jedoch hier bereits die Fahrstreifenzuordnung der Zufahrt, um Behinderungen der Straßenbahn durch Kfz zu reduzieren. Bereits heute sei in der Leipziger Straße im Kreuzungsbereich ein Fahrbahnquerschnitt vorhanden, welcher je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen für Kfz aufweise. Ein Geradeaus- und Linksabbiegestreifen befände sich dabei im Gleisbereich. Zukünftig wäre ein Linksabbiegestreifen im Gleisbereich vorgesehen. Die Anordnung des Geradeausfahrstreifens neben der von Linksabbiegern befahrbaren Gleisanlage der LVB sei notwendig, um einen Rückstau des geradeaus fahrenden Kfz-Verkehrs auf das Gleis zu vermeiden und damit eine Beschleunigung des ÖPNV zu erreichen. Die Unterlage 22 enthielte die Leistungsfähigkeitsnachweise auf der Grundlage der Prognosedaten für die Verkehrsbelastung. Dabei würde für den Knotenpunkt eine Verkehrsqualitätsstufe D für den Kfz-Verkehr nachgewiesen, für die Spitzenverkehrszeit bedeute dies bereits beträchtliche Wartezeiten und häufiges Auftreten von Rückstau. Im Radverkehrsentwicklungsplan und im Hauptnetz Rad werde

die Verbindung als innergemeindliche Radhauptverbindung ausgewiesen. Auf Radverkehrsanlagen und Gehwege könne nicht verzichtet werden. Nach den Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraßen und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen wären an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr grundsätzlich überall erforderlich. Zur Reduzierung der notwendigen Flächeninanspruchnahmen würde zur Sicherung des Straßenkörpers als technische Lösung eine Stützwand vorgesehen, welche sich am Verlauf der heutigen Böschungskante orientiert. Die Angaben zu den Verkehrsbelegungen, aktuell für die Prognose 2035, seien in den Unterlagen 1 und 22 enthalten. Die Vorhabenträger verwiesen auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen. Die Beurteilungspegel an der Gutshofstraße 1-3 (Immissionspunkt 12) würden konstant bleiben oder sich geringfügig verringern. Lärmschutzmaßnahmen wären nicht notwendig.

Mit Schreiben vom 24. Mai 2024 reagierte der Anwalt der Einwender auf diese Erwiderung der beiden Vorhabenträger. Er kritisierte, dass den einsehbaren Unterlagen die in der Erwiderung erwähnten Verkehrszählungen bzw. Verkehrsprognosen nicht zu entnehmen wären. Er stellte die Erforderlichkeit der Aufweitung in zwei Pkw-Fahrspuren lediglich für die Fahrt über die Brücke in Frage und verwies darauf, dass künftig eher mit geringerem Individualverkehr durch Pkws zu rechnen ist als bisher. Aus Sicht der Einwender wäre es genauso gut möglich, die Verkehrsanlage auf der anderen Straßenseite zu verbreitern, da es dort keine Wohngebäude gibt. Die Einwendungen blieben auch nach der Erwiderung des Vorhabenträgers aufrechterhalten.

Die beiden Vorhabenträger verwiesen in ihrer Antwort wegen der Verkehrszahlen auf den Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4.2. Für die Leipziger Straße würden 9.500 Kfz in 24 h als Ergebnis der Verkehrszählung ausgewiesen. Im Ergebnis der Verkehrsprognose für 2035 wären 12.460 Kfz in 24 h zu erwarten. Die für die Gestaltung des neuen Knotenpunktes maßgebenden verkehrstechnischen Berechnungen wären in der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität enthalten. Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage hänge nicht von Verkehrsab- oder -zunahmen einer einzelnen Zufahrt ab, sondern berücksichtige vielmehr das Gesamtverkehrsaufkommen am Knotenpunkt. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage wäre bei der Änderung einzelner Knotenpunktzufahrten unzureichend, eine insgesamt gute Verkehrsqualität aller Verkehrsträger könne dann nicht erzielt werden. Es läge als Nachweis für die Prognose 20235 für den Kfz-Verkehr die Verkehrsqualitätsstufe D vor. Einige Wartezeiten würden im Grenzbereich zur nächst schlechteren Stufe liegen.

Wegen der Möglichkeit, die Straße auf der anderen Straßenseite zu verbreitern, verwiesen die Vorhabenträger auf die Variantendiskussion sowie darauf, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Leipziger Straße bereits ein umfangreicher Eingriff von bis zu 25 m ab der heutigen Gehwegkante geplant sei. Dort sei auch der Abbruch des Gebäudes Leipziger Straße 2 mit Nebenanlagen vorgesehen. Die in der Leipziger Straße sowie in der Georg-Schwarz-Straße vorhandenen Gleisanlagen der Straßenbahn sowie die vorhandene Bebauung würden Zwangspunkte darstellen. Eine weitere Verschiebung der Verkehrsanlage nach Nordosten würde eine Verschiebung der Gleisanlagen bedingen, bei der kein Anschluss am Bauende an das vorhandene Gleis mehr möglich wäre. Auf Höhe des auf der gegenüberliegenden Seite liegenden Supermarktes würde eine weitere Verschiebung die Nutzung dieses Objektes verhindern.

Die Einwender nahmen am Erörterungstermin teil. Dabei wurde mit den beiden Vorhabenträgern u. a. erörtert, ob die Möglichkeit bestünde, den geplanten

Linksabbiegestreifen, welcher von der Straßenbahn mitbenutzt werden soll, vor der Kreuzung Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße so weit zu verkürzen, dass er nicht auf Höhe des Grundstückes der Einwender beginne und ob dadurch die Möglichkeit bestünde, auf die Verbreiterung der Leipziger Straße auf Höhe des Grundstückes der Einwender zumindest teilweise zu verzichten. Weiter wurde mit den beiden Vorhabenträgern u. a. erörtert, ob die Möglichkeit bestünde, die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorzunehmen und ob dadurch die Möglichkeit bestünde, auf die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der Straßenseite, auf der das Grundstück der Einwender liegt, zu verzichten. Die Stadt Leipzig erklärte, dass beide Vorschläge nicht realisierbar wären und trug die bereits in der Erwiderung benannten Gründe vor. Im Erörterungstermin erläuterten die beiden Vorhabenträger auf Nachfrage weiter auch die Ergebnisse der beiden schalltechnischen Untersuchungen an der Fassade des Wohngebäudes der Einwender.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Nutzbarkeit des Grundstückes der Einwender stellen keine Nachteile dar, die eine solche Qualität haben werden, dass sie zur Unzumutbarkeit der weiteren Nutzung zu Wohnzwecken führen könnten. Diese zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Einwender zumutbar und müssen von ihnen wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden.

Die Stadt Leipzig will auf einer Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 247 m<sup>2</sup> Größe den grundhaften Ausbau der Leipziger Straße vornehmen. Der damit verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht ist für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde von erheblicher Bedeutung. Die Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 247 m<sup>2</sup> Größe, welche zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße nach der Grunderwerbsplanung vom Vorhabenträger erworben werden soll, stellt gegenwärtig überwiegend die Böschung zwischen dem Gebäude der Einwender und der höher gelegenen Leipziger Straße dar. Die Vorhabenträgerin will auf dieser Böschung den grundhaften Ausbau der Leipziger Straße vornehmen und zu diesem Zweck die schräge Böschung beseitigen und durch eine vertikale Stützwand ersetzen. Unmittelbar neben der Böschung befindet sich die Zuwegung zu den Hauseingängen Gutshofstraße 1 und 3. Wegen der starken Hangneigung der Böschung wird die Teilfläche des Grundstückes, die nach der Grunderwerbsplanung von der Vorhabenträgerin erworben werden soll, gegenwärtig nicht für die Zuwegung zu den beiden Hauseingängen genutzt. Die Inanspruchnahme dieser Teilfläche bzw. der Böschung wird für die Zuwegung zu den beiden Hauseingängen zur Verfügung stehende Fläche demzufolge nicht verringern. Es kommt demzufolge zu keiner Beeinträchtigung der Zuwegung zu den beiden Hauseingängen Gutshofstraße 1 und 3. Jedoch ist die Böschung gegenwärtig mit Vegetation versehen. Die Böschung inklusive der Vegetation soll beseitigt und durch eine vertikale Stützwand ersetzt werden. Eine gegenwärtig begrünte Böschung soll damit durch ein Ingenieurbauwerk technisch überprägt werden. Damit ist für die Einwender sowie auch für die übrigen Bewohner / Mieter der Häuser Gutshofstraße 1 und 3 ein Verlust an Wohn- und Lebensqualität verbunden, der für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls von

Bedeutung ist.

Die beschriebenen nachteiligen Auswirkungen müssen von den Einwendern sowie den übrigen Bewohnern bzw. Mietern wegen des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden. Nach § 22 Abs. 9 SächsStrG steht den Straßenanliegern auch kein Anspruch darauf zu, dass eine Straße nicht geändert wird. Es ist zunächst richtig zu stellen, dass die Planung des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße nicht die Anordnung einer durchgehenden zweiten Fahrspur pro Fahrtrichtung beinhaltet. Für die Anordnung einer zweiten Fahrspur pro Fahrtrichtung fehlt es an einem Verkehrsbedürfnis, insoweit ist der Vortrag der Einwender zwar richtig, die Vorhabenträgerin hat jedoch nicht behauptet, dass ein solches Verkehrsbedürfnis bestünde. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage auf Höhe des Grundstückes der Einwender begründet sich gar nicht aus der geplanten Anordnung einer durchgehenden zweiten Fahrspur in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist vielmehr begründet durch

1. den Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße,
2. die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn,
3. die Anlegung der Radverkehrsanlage und
4. den Ausbau des Gehweges.

Beim Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße müssen für den Verkehr in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung Aufstellbereiche für die verschiedenen Verkehrsarten eingerichtet werden. Die Aufstellbereiche müssen ausreichend dimensioniert sein, wenn der Knoten eine hinreichende Leistungsfähigkeit haben soll. Die Berechnung der Größe der Aufstellbereiche erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus dem Jahr 2015. Im Kfz-Verkehr ergibt sich für den Knotenpunkt insgesamt die Verkehrsqualitätsstufe D. Die Verkehrsqualitätsstufe D bedeutet für den Kfz-Verkehr beträchtliche Wartezeiten und ein häufiges Auftreten von Rückstau am Ender der Freigabezeit.

Für die Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung werden Aufstellbereiche für die Straßenbahn, für Linksabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen, für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße, für Rechtsabbieger in die Heinrich-Heine-Straße und für Radfahrer benötigt. Die Straßenbahn und die Linksabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen sollen einen gemeinsamen Aufstellbereich erhalten, welcher links angeordnet wird. Der mittlere Aufstellbereich soll für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Leutzsch / Georg-Schwarz-Straße vorbehalten sein. Der rechte Aufstellbereich soll von geradeaus fahrenden Fahrzeugen in Richtung Leutzsch / Georg-Schwarz-Straße und von Rechtsabbiegern in die Heinrich-Heine-Straße gemeinsam genutzt werden. Der gemeinsame Aufstellbereich für die Straßenbahn und die Linksabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen soll auf Höhe des Grundstückes der Einwender beginnen. Die Anlegung dieses Aufstellbereiches ist damit u. a. ursächlich für die geplante Verbreiterung der Verkehrsanlage und die Inanspruchnahme des Grundstückes der

Einwender. Aus diesem Grunde wurde im Erörterungstermin mit der Vorhabenträgerin u. a. erörtert, ob die Möglichkeit bestünde, den geplanten gemeinsamen Aufstellbereich für die Straßenbahn und die Linksabbieger so weit zu verkürzen, dass er nicht bereits auf Höhe des Grundstückes der Einwender beginnt. In der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität sind die Berechnungen zur erforderlichen Größe der Aufstellbereiche nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Anlage 1 Seite 7 enthalten. Danach wird bei Ausbildung der Aufstellbereiche in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung für den Knotenpunkt eine Verkehrsqualitätsstufe C für den Kfz-Verkehr erreicht (Angaben für die Zufahrt 1, Zeilen 1 bis 3 der Tabelle HBS-Bewertung 2015, Unterlage 22, Anlage 1 Seite 7). Bei dieser Qualitätsstufe ist der Verkehrszustand stabil. Eine Verkürzung der geplanten Länge des gemeinsamen Aufstellbereiches für die Straßenbahn und die Linksabbieger mit dem gleichzeitigen Verzicht auf den Fahrstreifen geradeaus/rechts würde dazu führen, dass die Linksabbieger einen so großen Rückstau vor dem Knoten verursachen würden, dass die Linksabbieger einen so großen Rückstau vor dem Knoten verursachen würden, dass die Einordnung zu den Aufstellflächen der einzelnen Fahrstreifen nicht möglich ist. Ankommende Fahrzeuge aus der Leipziger Straße sowie die Linksabbieger würden einen Rückstau vor dem Knoten verursachen, so dass auch die Straßenbahn und die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße von diesem Rückstau betroffen wären. Für den Knoten Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschloßchen / Heinrich-Heine-Straße könnte damit insgesamt für den Kfz-Verkehr kein stabiler Verkehrszustand erreicht werden.

Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge der Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn. Zum Zwecke der Erhöhung der Beförderungskapazität gibt es ein Umbauprogramm im Gleisnetz zum Einsatz von neuen, 2,40 m breiten Straßenbahnen. Dafür ist bei allen Baumaßnahmen im Gleisnetz, also nicht nur in der Leipziger Straße ein größerer Gleismittenabstand vorgesehen. Das Umbauprogramm im Gleisnetz ist Bestandteil des Nahverkehrsplans der Stadt. Die zweite Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig erfolgte mit Beschluss der Ratsversammlung vom 18. Dezember 2019. Im Abschnitt 5 „Anforderungen an das Nahverkehrsangebot“ sind darin u. a. folgende Ziele festgelegt:

- Erhöhung der Beförderungskapazität,
- Gewährleistung der Barrierefreiheit und
- ÖPNV Beschleunigung durch Separierung auf besonderen Bahnkörper sowie Lichtsignalsteuerung.

Mit der Erweiterung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m wird der Einsatz von 2,40 m breiten Straßenbahnen ermöglicht. Damit kommt es zu einer Erhöhung der Beförderungskapazität bis zu 25 % und einen besseren Fahrgastkomfort, da die neuen Straßenbahnen mehr Sitzplätze bieten werden. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn der Gleismittenabstand im gesamten Gleisnetz auf 2,80 m aufgeweitet wird. Wenn die Verkehrsbetriebe in einem kurzen Teilabschnitt der Leipziger Straße auf die Aufweitung des Gleismittenabstandes verzichten würden, hätte das zur Folge, dass im gesamten Netz keine neuen, 2,40 m breiten Straßenbahnen verkehren könnten.

Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge der Anlegung der Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens. Dieser ist im Interesse der Sicherheit der Radfahrer zwingend erforderlich. Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Kap. 6.1.7.2 hinreichend sicher nur auf verkehrsarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z. B. Tempo-30-Zonen) geführt werden. Schutzstreifen bieten nach Kap. 6.1.7.3 der RAST nur auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 1.000 Kfz am Tag hinreichende Sicherheit. Eine in der Leipziger Straße erfolgte Verkehrszählung ergab 9.500 Kfz in 24 h. Nach der Verkehrsprognose für 2035 sind 12.460 Kfz in 24 h zu erwarten. Eine hinreichende Sicherheit für Radfahrer kann in der Leipziger Straße demzufolge nur durch einen Radfahrstreifen oder einen Radweg erreicht werden. Die Stadt Leipzig entschied sich mit dem Radfahrstreifen schon für die platzsparende Variante. Nach Kap. 6.1.7.4 der RAST muss bei Radfahrstreifen eine nutzbare Breite von 1,60 m und ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn für Kfz von 25 cm vorhanden sein, in Summe also 1,85 m, wie es die Stadt in der Leipziger Straße auch plant. Hätte sie einen Radweg in der Leipziger Straße geplant, hätte sie nach Kap. 6.1.7.5, Tabelle 28 der RAST für diesen eine Regelbreite von 2 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von 0,75 m vorsehen müssen.

Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge einer geringfügigen Verbreiterung des Gehweges von 2,20 m auf 3 m. Auch diese Verbreiterung ist unverzichtbar. Nach Kap. 6.1.6.1 der RAST sind an angebauten Straßen Anlagen für den Fußgängerverkehr in Form von straßenbegleitenden Gehwegen überall erforderlich. Zwei Fußgänger sollen sich begegnen können. Dies erfordert neben der zum Gehen benötigten Breite der beiden Fußgänger einen Begegnungsabstand, der im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m bedingt. Auf dem Gehweg befinden sich jedoch auch Masten für die Fahrleitung der Straßenbahn, Wegweiser sowie Verkehrsschilder. Diese schränken den erforderlichen Begegnungsabstand / die erforderliche Seitenraumbreite für Fußgänger ein. Um die benötigte Seitenraumbreite von 2,50 m zu gewährleisten, plant die Stadt Leipzig daher eine Verbreiterung des Gehweges auf 3 m.

Die Planfeststellungsbehörde sieht auch in der Verbreiterung der Leipziger Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite um dadurch auf die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der Straßenseite, auf der das Grundstück der Einwender liegt, keine sinnvolle Lösung. Die Stadt Leipzig verwies zutreffend darauf, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Leipziger Straße bereits ein umfangreicher Eingriff von bis zu 25 m ab der heutigen Gehwegkante geplant ist. Zum Zwecke der Verbreiterung der Leipziger Straße auf dieser Straßenseite ist auch der Abbruch des Gebäudes Leipziger Straße 2 mit Nebenanlagen vorgesehen. Jedoch müssen die geplanten Gleisanlagen der Straßenbahn bei den Baumaßnahmen an die vorhandenen Gleisanlagen in der Leipziger Straße in Richtung Böhlitz-Ehrenberg angeschlossen werden. Diese vorhandenen Gleisanlagen stellen Zwangspunkte dar, die der Möglichkeit der Verbreiterung der Leipziger Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite Grenzen setzen. Eine weitere Verschiebung der Verkehrsanlage nach Nordosten würde eine Verschiebung der Gleisanlagen bedingen, bei der kein Anschluss am Bauende an das vorhandene Gleis mehr möglich wäre. Im Übrigen würden hierdurch eben-

falls Beeinträchtigungen hervorgerufen werden. Auf der gegenüberliegenden Seite der Leipziger Straße befindet sich so beispielsweise ein Supermarkt, der der Möglichkeit der Verbreiterung der Leipziger Straße auf dieser Straßenseite Grenzen setzt. Zum Zwecke der Verbreiterung der Leipziger Straße plant der Vorhabenträger nach der Grunderwerbsplanung den Erwerb einer an dieser Straße liegenden Teilfläche des mit dem Supermarkt bebauten Grundstückes von 369 m<sup>2</sup> Größe. Im Ergebnis der Verbreiterung der Leipziger Straße wird nur noch ein sehr geringer Abstand zwischen der Straße und dem Gebäude des Supermarktes bestehen. Dieser geringe Abstand setzt der Möglichkeit der noch weiteren Verbreiterung der Leipziger Straße eine Grenze.

Die Befürchtung der Einwender, durch die Verschwenkung der Straßenbahngleise könnten sich die Lärmimmissionen in den Wohnungen erhöhen, ist unbegründet. Der Vorhabenträger hat die schalltechnische Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen der Straßenbahn als Unterlage 17.2 vorgelegt. Die Berechnung der Beurteilungspegel an den schutzbedürftigen Nutzungen erfolgt nach der Anlage 1 der 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“. Die Berechnungen werden mit dem EDV-Programm Soundplan durchgeführt. Grundlage der Berechnungen ist ein dreidimensionales digitales Geländemodell, das aus der Übernahme der Planungsgrundlage resultiert. Für das Wohngebäude Gutshofstraße 1 bis 9 wurde in der schalltechnischen Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen der Straßenbahn der Immissionspunkt 12 gebildet. Dabei hat das erarbeitende Ingenieurbüro allerdings scheinbar die Straßenbezeichnungen Gutshofstraße mit der Leipziger Straße verwechselt. Die Planfeststellungsbehörde erläuterte mit E-Mail vom 26. Oktober 2023 den Einwendern diese Verwechslung. Das Gebäude der Einwender liegt in einem allgemeinen Wohngebiet. In der 16. BImSchV sind für allgemeine Wohngebiete als zu beachtende Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht festgelegt. Die schalltechnische Berechnung zu Verkehrslärmimmissionen der Straßenbahn kam zum Ergebnis, dass die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender praktisch unverändert bleiben bzw. sich geringfügig reduzieren werden (Anlage 2 der schalltechnischen Untersuchung Endzustand Gleisbau / Unterlage 17.2, dort auf Seite 4). Allerdings werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete bereits gegenwärtig überwiegend nicht eingehalten und können auch im Planzustand nicht eingehalten werden. Nur an der süd-westlichen Fassade des Gebäudes können die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Da die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender praktisch unverändert bleiben werden, stellt die Baumaßnahme ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete am Gebäude der Einwender keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar. Die Einwender haben gegenüber den Leipziger Verkehrsbetrieben deswegen keinen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an ihrem Gebäude.

Das gilt auch für die zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs. Die schalltechnische Berechnung zu Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs kam zum Ergebnis, dass die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um ca. 2 dB reduzieren werden (Anlage 2 der schalltechnischen Untersuchung Endzustand Straßenbau / Unterlage 17.1, dort auf Seite 4). Allerdings werden auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete durch die Verkehrslärmim-

missionen des Straßenverkehrs bereits gegenwärtig überwiegend nicht eingehalten und können auch im Planzustand nicht eingehalten werden. Auch bei den Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs besteht eine Ausnahme an der süd-westlichen Fassade des Gebäudes, an der die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Da die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um ca. 2 dB reduzieren werden, stellt die Baumaßnahme ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete am Gebäude der Einwender keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar. Die Einwender haben gegenüber der Stadt Leipzig deswegen keinen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an ihrem Gebäude.

### Einwendung Nr. 3

Die Einwender sind Eigentümer eines Grundstückes in der Straße Am Barnecker Gut. Es ist mit einem Einfamilienhaus bebaut, welches die Einwender selbst bewohnen. Das Grundstück ist an dem Teilabschnitt der Leipziger Straße gelegen, der im Kreuzungsbereich des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße liegt und der bei dem Vorhaben grundhaft ausgebaut werden soll. Zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße ist nach der Grunderwerbsplanung der Erwerb einer an dieser Straße liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 148 m<sup>2</sup> Größe geplant. Für die Zeit der Baumaßnahmen ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 41 m<sup>2</sup> Größe geplant.

Die Einwender werden anwaltlich vertreten. Ihr Rechtsanwalt hat in ihrem Auftrag gegen die Planung mit Schreiben vom 20. Oktober 2023, welches am 23. Oktober 2023 bei der Planfeststellungsbehörde einging, Einwendungen erhoben. Darin kritisierten sie, dass fast 20 % ihres Grundstückes für das Vorhaben in Anspruch genommen werden soll. Angesichts dessen wäre die Aussage im Erläuterungsbericht, wonach die erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum so gering als möglich gehalten werden, unzutreffend. Die geplante Verbreiterung der Verkehrsflächen sei nur dadurch bedingt, dass die Straße ausgeweitet werden solle. Bisher gäbe es stadteinwärts eine Fahrspur für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge. Künftig solle sich die Straße stadteinwärts für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge auf zwei Fahrspuren ausweiten. Für eine solche Baumaßnahme gäbe es kein Erfordernis. Sie bezweifeln, dass mit steigendem Pkw-Verkehr stadteinwärts an dieser Stelle zu rechnen ist und dass dazu eine Verkehrszählung und / oder eine Verkehrsprognose durchgeführt wurde. Sie gehen davon aus, dass künftig eher mit geringerem Individualverkehr zu rechnen sei und die Straße mithin in ihrem bisherigen Ausbauzustand, d. h. der einspurigen Verkehrsführung stadteinwärts, ausreichend dimensioniert sei, sodass es zum Zwecke des Ausbaus nicht die Inanspruchnahme der anliegenden Grundstücke bedürfe. Sie befürchten eine zusätzliche Lärmbelästigung für ihr Wohngebäude. Sie verweisen darauf, dass auf ihrem Grundstück an der Grundstücksgrenze zur Leipziger Straße eine Luftwärmepumpe auf einem Betonsockel installiert wäre, die Raum zur Luftzirkulation benötige und nicht versetzt werden könne.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, die Dimensionierung und Ausbildung des Knotenpunktes sei auf der Grundlage der Verkehrsprognosen sowie der Richtlinien für die Gestaltung von Stadtstraßen (RASt) erfolgt. Bereits heute sei in der Leipziger Straße ein Fahrbahnquerschnitt vorhanden, welcher je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen für Kfz aufweist. Die Planung beinhalte grundsätzlich jeweils einen Kfz-Fahrstreifen pro Fahrtrichtung für die durchgängigen Strecken. Die Dimensionierung der Knotenpunkte erfolge darauf aufbauend, jedoch müssten die Knotenpunktzufahrten entsprechend der

sicherzustellenden Leistungsfähigkeit mit zusätzlichen Fahrstreifen aufgeweitet werden. Insofern ergäbe sich für den Knotenpunkt mit zwei kreuzenden Hauptverkehrsstraßen und einer Straßenbahntrasse eine von den Strecken abweichende Gestaltung. Der entsprechende Nachweis zur Leistungsfähigkeit der geplanten Knotenpunkte sei der Unterlage 22 zu entnehmen. In der Spitzenverkehrszeit ergäben für den Kfz-Verkehr die Verkehrsqualitätsstufe D. Diese bedeute für den Kfz-Verkehr beträchtliche Wartezeiten und ein häufiges Auftreten von Rückstau. Damit läge der Nachweis vor, dass keine sparsamere Variante für diese Straßenkategorien möglich wäre. Eine Reduzierung der Anzahl der geplanten Fahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt wäre nicht möglich. Die Stadt Leipzig hätte verschiedene Verkehrszählungen durchgeführt und ihrer Planung die aktuelle Verkehrsprognose 2035 auf Basis des integrierten Verkehrsmodells der Stadt Leipzig durch Verkehrsmodellberechnungen zu Grunde gelegt. Auf dieser Grundlage hätte sie die Dimensionierung des Knotenpunktes nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen geplant. Im Ergebnis sei nachgewiesen, dass mindestens die Qualitätsstufe D und damit die erforderliche zufriedenstellende Leistungsfähigkeit erreicht wird. Die schalltechnische Untersuchung zum Straßenverkehrsweg würde zeigen, dass in Folge der Baumaßnahme keine zusätzliche Verkehrslärmbelastung zu erwarten wäre. An allen Fassaden und im Außenwohnbereich würden die Beurteilungspegel des Straßenverkehrsweges sinken. Die schalltechnische Untersuchung zum Schienenverkehrsweg Straßenbahn weise mit einer Ausnahme ebenfalls keine zusätzliche Verkehrslärmbelastung aus. Der Standort der Luftwärmepumpe befände sich nicht an der Flurstücksgrenze, die Luftwärmepumpe sei von der baulichen Maßnahme nicht betroffen. Bauzeitlich würde die Anlage gesichert. Vor Beginn und nach dem Ende der bauzeitlichen Nutzung der Böschungflächen erfolge eine Beweissicherung an den Anlagen.

Mit Schreiben vom 24. Mai 2024 reagierte der Anwalt der Einwender auf diese Erwiderung der Stadt Leipzig. Er kritisierte, dass den einsehbaren Unterlagen die in der Erwiderung erwähnten Verkehrszählungen bzw. Verkehrsprognosen nicht zu entnehmen wären. Er stelle die Erforderlichkeit der Aufweitung in zwei Pkw-Fahrspuren lediglich für die Fahrt über die Brücke in Frage und verwies darauf, dass künftig eher mit geringerem Individualverkehr durch Pkws zu rechnen ist als bisher. Aus Sicht der Einwender wäre es genauso gut möglich, die Verkehrsanlage auf der anderen Straßenseite zu verbreitern, da es dort keine Wohngebäude gibt. Die Einwendungen blieben auch nach der Erwiderung des Vorhabenträgers aufrechterhalten.

Die Stadt Leipzig verwies in ihrer Antwort wegen der Verkehrszahlen auf den Erläuterungsbericht, Abschnitt 2.4.2. Für die Leipziger Straße würden 9.500 Kfz in 24 h als Ergebnis der Verkehrszählung ausgewiesen. Im Ergebnis der Verkehrsprognose für 2035 wären 12.460 Kfz in 24 h zu erwarten. Die für die Gestaltung des neuen Knotenpunktes maßgebenden verkehrstechnischen Berechnungen wären in der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität enthalten. Die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage hänge nicht von Verkehrsab- oder -zunahmen einer einzelnen Zufahrt ab, sondern berücksichtige vielmehr das Gesamtverkehrsaufkommen am Knotenpunkt. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage wäre bei der Änderung einzelner Knotenpunktzufahrten unzureichend, eine insgesamt gute Verkehrsqualität aller Verkehrsträger könne dann nicht erzielt werden.

Wegen der Möglichkeit, die Straße auf der anderen Straßenseite zu verbreitern, verwies die Stadt auf die Variantendiskussion sowie darauf, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Leipziger Straße bereits ein umfangreicher Eingriff von bis zu 25 m ab der heutigen Gehwegkante geplant sei. Dort sei auch der Abbruch des Gebäudes Leipziger Straße 2 mit Nebenanlagen vorgesehen. Die in der Leipziger Straße sowie in der Georg-Schwarz-Straße vorhandenen Gleisanlagen der

Straßenbahn sowie die vorhandene Bebauung würden Zwangspunkte darstellen. Eine weitere Verschiebung der Verkehrsanlage nach Nordosten würde eine Verschiebung der Gleisanlagen bedingen, bei der kein Anschluss am Bauende an das vorhandene Gleis mehr möglich wäre. Auf Höhe des auf der gegenüberliegenden Seite liegenden Supermarktes würde eine weitere Verschiebung die Nutzung des Objektes verhindern.

Die Einwender nahmen am Erörterungstermin teil. Dabei wurde mit den beiden Vorhabenträgern u. a. erörtert, ob die Möglichkeit bestünde, die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorzunehmen und ob dadurch die Möglichkeit bestünde, auf die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der Straßenseite, auf der das Grundstück der Einwender liegt, zu verzichten. Die Stadt Leipzig erklärte, dass dieser Vorschlag nicht realisierbar wäre und trug die bereits in der Erwiderung benannten Gründe vor. Im Erörterungstermin erläuterten die beiden Vorhabenträger auf Nachfrage weiter auch die Ergebnisse der beiden schalltechnischen Untersuchungen an der Fassade des Wohngebäudes der Einwender.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Nutzbarkeit des Grundstücks der Einwender stellen keine Nachteile dar, die eine solche Qualität haben werden, dass sie zur Unzumutbarkeit der weiteren Nutzung zu Wohnzwecken führen könnten. Diese nachteiligen Auswirkungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde für die Einwender zumutbar und müssen von ihnen wegen des entgegenstehenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden.

Die Vorhabenträgerin will auf einer Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 148 m<sup>2</sup> Größe den grundhaften Ausbau der Leipziger Straße vornehmen. Der damit verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht ist für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde von erheblicher Bedeutung. Die Teilfläche des Grundstückes der Einwender von 148 m<sup>2</sup> Größe, welche zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße nach der Grunderwerbsplanung von der Vorhabenträgerin erworben werden soll, stellt gegenwärtig die Böschung zwischen dem Grundstück der Einwender und der höher gelegenen Leipziger Straße dar. Die Vorhabenträgerin will auf dieser Böschung den grundhaften Ausbau der Leipziger Straße vornehmen und zu diesem Zweck die schräge Böschung beseitigen und durch eine vertikale Stützwand ersetzen. Die Böschung ist gegenwärtig mit Vegetation versehen. Die Böschung inklusive der Vegetation soll beseitigt und durch eine vertikale Stützwand ersetzt werden. Eine gegenwärtig begrünte Böschung soll durch ein Ingenieurbauwerk technisch überprägt werden. Damit ist für die Einwender ein Verlust an Wohn- und Lebensqualität verbunden, der für die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls von Bedeutung ist.

Die beschriebenen nachteiligen Auswirkungen müssen von den Einwendern wegen des entgegenstehenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens in Kauf genommen werden. Nach § 22 Abs. 9 SächsStrG steht den Straßenanliegern kein Anspruch darauf zu, dass eine Straße nicht geändert wird. Da die Teilfläche des Grundstückes der Einwender, welche zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße vom Vorhabenträger erworben werden soll, gegenwärtig die Böschung zwischen dem Einfamilienhaus der Einwender und der höher gelegenen Leipziger Straße darstellt, ist diese bereits gegenwärtig durch die

Einwender nur eingeschränkt nutzbar. Es ist zunächst richtig zu stellen, dass die Planung des grundhaften Ausbaus der Leipziger Straße nicht die Anordnung einer zweiten Fahrspur pro Fahrtrichtung beinhaltet. Für die Anordnung einer zweiten Fahrspur pro Fahrtrichtung fehlt es an einem Verkehrsbedürfnis, insoweit ist der Vortrag der Einwender zwar richtig, der Vorhabenträger hat jedoch nicht behauptet, dass ein solches Verkehrsbedürfnis bestünde. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage auf Höhe des Grundstückes der Einwender begründet sich gar nicht aus der geplanten Anordnung einer zweiten Fahrspur in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist vielmehr begründet

1. durch den Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße,
2. durch die Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn,
3. durch die Anlegung der Radverkehrsanlage und
4. den Ausbau des Gehweges.

Beim Ausbau des Knotens Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße müssen für den Verkehr in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung Aufstellbereiche für die verschiedenen Verkehrsarten eingerichtet werden. Die Aufstellbereiche müssen ausreichend dimensioniert sein, wenn der Knoten eine hinreichende Leistungsfähigkeit haben soll. Die Berechnung der Größe der Aufstellbereiche erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) aus dem Jahr 2015. Für die Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung werden Aufstellbereiche für die Straßenbahn, für Linksabbieger in die Straße Am Ritterschlößchen, für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße, für Rechtsabbieger in die Heinrich-Heine-Straße und für Radfahrer benötigt. Für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße sind zwei Aufstellbereiche vorgesehen, der mittlere und der rechte. Der rechte Aufstellbereich soll von geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße und von Rechtsabbiegern in die Heinrich-Heine-Straße gemeinsam genutzt werden. Die Anlegung dieser Aufstellbereiche ist u. a. ursächlich für die geplante Verbreiterung der Verkehrsanlage und die Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwender. In der Unterlage 22 zur Verkehrsqualität sind die Berechnungen zur erforderlichen Größe der Aufstellbereiche nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Anlage 1 Seite 7 enthalten. Danach wird bei Ausbildung der Aufstellbereiche in der Leipziger Straße in stadteinwärtiger Richtung für den Knotenpunkt eine Verkehrsqualitätsstufe C für den Kfz-Verkehr erreicht (Angaben für die Zufahrt 1, Zeilen 1 bis 3 der Tabelle HBS-Bewertung 2015, Unterlage 22, Anlage 1 Seite 7). Bei dieser Qualitätsstufe ist der Verkehrszustand stabil. Ein Verzicht auf einen der beiden geplanten Aufstellbereiche für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge in Richtung Georg-Schwarz-Straße würde dazu führen, dass die geradeaus fahrenden Fahrzeuge einen so großen Rückstau vor dem Knoten verursachen würden, dass auch die Straßenbahn und die Links- und die Rechtsabbieger von diesem Rückstau betroffen wären. Für den Knoten Leipziger Straße / Georg-Schwarz-Straße / Am Ritterschlößchen / Heinrich-Heine-Straße könnte damit insgesamt für den Kfz-Verkehr kein stabiler Verkehrszustand erreicht werden.

Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge der Aufweitung des Gleismittenabstandes der Straßenbahn. Zum Zwecke der Erhöhung der Beförderungskapazität gibt es ein Umbauprogramm im Gleisnetz zum Einsatz von neuen, 2,40 m breiten Straßenbahnen. Dafür ist bei allen Baumaßnahmen im Gleisnetz, also nicht nur in der Leipziger Straße ein größerer Gleismittenabstand vorgesehen. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge der Anlegung der Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens. Dieser ist im Interesse der Sicherheit der Radfahrer zwingend erforderlich. Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr nicht hinreichend sicher nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen geführt werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2. Die Verbreiterung der Verkehrsanlage ist auch Folge einer geringfügigen Verbreiterung des Gehweges von 2,20 m auf 3 m. Auch diese Verbreiterung ist nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen unverzichtbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist auch dazu zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch keine Möglichkeit, die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorzunehmen und dadurch auf die Verbreiterung der Leipziger Straße auf der Straßenseite, auf der das Grundstück der Einwender liegt, zu verzichten. Der Vorhabenträger verwies zutreffend darauf, dass auf der gegenüberliegenden Seite der Leipziger Straße bereits ein umfangreicher Eingriff von bis zu 25 m ab der heutigen Gehwegkante geplant ist. Auch dazu verweist die Planfeststellungsbehörde zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2.

Die Befürchtung der Einwender, der Ausbau der Leipziger Straße würde zu einer zusätzlichen Lärmbelastigung für ihr Wohngebäude führen, ist unbegründet. Die Stadt Leipzig hat die schalltechnische Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs als Unterlage 17.1 vorgelegt. Für das Wohngebäude der Einwender Am Barnecker Gut wurde in der schalltechnischen Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen der Immissionspunkt 11 gebildet. Dabei hat das erarbeitende Ingenieurbüro allerdings scheinbar die Straßenbezeichnungen Am Barnecker Gut mit der Leipziger Straße verwechselt. Die Planfeststellungsbehörde erläuterte mit E-Mail vom 26. Oktober 2023 den Einwendern diese Verwechslung. Das Gebäude der Einwender liegt in einem allgemeinen Wohngebiet. In der 16. BImSchV sind für allgemeine Wohngebiete als zu beachtende Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht festgelegt. Die schalltechnische Berechnung zu Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs kam zum Ergebnis, dass die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um ca. 2 bis 5 dB reduzieren werden. Im Außenwohnbereich werden sich die Beurteilungspegel um ca. 4 dB reduzieren (Anlage 2 der schalltechnischen Untersuchung Endzustand Straßenbau / Unterlage 17.1, dort auf Seiten 3 und 4). Die prognostizierte Verringerung der Verkehrslärmimmissionen ist dadurch bedingt, dass das geplante Brückenbauwerk die Schallausbreitung verändern wird und dass ein anderer Straßenbelag für die Leipziger Straße vorgesehen ist. Die Brückenrampe wird künftig erheblich steiler verlaufen, die für den Schall maßgebliche Be-

gungskante wird an der Oberkante der Stützwand höher liegen. Dadurch wird ein lärmindernder Effekt in Höhe des Erdgeschosses des Gebäudes und im Außenwohnbereich auftreten. Die Prognoseberechnung berücksichtigt auch den vorgesehenen Einbau einer lärmindernden Straßendeckschicht für die Leipziger Straße, welcher im Vergleich zur vorhandenen Deckschicht eine Emissionsverringerung gemäß Tabelle 4a der RLS-19 mit sich bringt.

Allerdings werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete bereits gegenwärtig überwiegend nicht eingehalten und können auch im Planzustand nicht eingehalten werden. Nur an der süd-westlichen Fassade des Gebäudes können die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Da die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um bis zu 5 dB reduzieren werden, stellt die Baumaßnahme ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete am Gebäude der Einwender keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar. Die Einwender haben gegenüber der Stadt Leipzig deswegen keinen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an ihrem Gebäude. Änderungen des Beurteilungspegels zwischen 1 und 2 dB werden von der Rechtsprechung als vom menschlichen Ohr spürbare Änderungen angesehen. Änderungen des Beurteilungspegels ab 3 dB sind nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV deswegen als wesentliche Änderungen definiert. Die Planfeststellungsbehörde geht demzufolge davon aus, dass die im Ergebnis des Ausbaus der Leipziger Straße prognostizierte Verringerung der Verkehrslärmimmissionen des Straßenverkehrs eine für die Einwender spürbare Verbesserung der Lärmbelastung mit sich bringen wird.

Das gilt auch für die zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs. Die schalltechnische Berechnung zu Verkehrslärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs kam zum Ergebnis, dass die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um ca. 0,1 bis 2,9 dB reduzieren werden. Im Außenwohnbereich werden sich die Beurteilungspegel um ca. 1,7 dB reduzieren (Anlage 2 der schalltechnischen Untersuchung Endzustand Gleisbau / Unterlage 17.2, dort auf Seiten 3 und 4). Die Planfeststellungsbehörde geht demzufolge davon aus, dass die im Ergebnis des Ausbaus der Leipziger Straße prognostizierte Verringerung der Verkehrslärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs für die Einwender eine spürbare Veränderung der Lärmbelastung mit sich bringen wird. Allerdings werden auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete durch die Verkehrslärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs bereits gegenwärtig überwiegend nicht eingehalten und können auch im Planzustand nicht eingehalten werden. Auch bei den Verkehrslärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs besteht eine Ausnahme an der süd-westlichen Fassade des Gebäudes, an der die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Da die Beurteilungspegel am Gebäude der Einwender sich um bis zu 2,9 dB reduzieren werden, stellt die Baumaßnahme ungeachtet der partiellen Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete am Gebäude der Einwender keine wesentliche Änderung nach der 16. BImSchV dar. Die Einwender haben gegenüber den Leipziger Verkehrsbetrieben deswegen keinen Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen an ihrem Gebäude.

Die Planfeststellungsbehörde erwartet auch keine Beeinträchtigung des

Betriebes der Heizung für das Einfamilienhaus der Einwender in Form der vorhandenen Luftwärmepumpe. Diese befindet sich im ausreichenden Abstand zur Flurstücksgrenze. Sie muss wegen des vom Vorhabenträger geplanten Baus der Stützwand demzufolge nicht versetzt werden. Zwar plant der Vorhabenträger, die Fläche um die Luftwärmepumpe herum vorübergehend bauzeitlich in Anspruch zu nehmen. Dabei wird die Anlage jedoch gesichert. Vor Beginn und nach dem Ende der bauzeitlichen Nutzung der Böschungsflächen erfolgt eine Beweissicherung an allen baulichen Anlagen.

#### Einwendung Nr. 4

Die Einwenderin ist Eigentümerin eines Grundstückes in der Gustav-Esche-Straße. Es ist mit einem gewerblich genutzten Gebäude mit Nebenanlagen bebaut. Die Einwenderin vermietet das Grundstück zu gewerblichen Zwecken, u. a. für einen Gastronomie- und Beherbergungsbetrieb. Das Grundstück ist an den Teilabschnitten der Gustav-Esche-Straße und der Straße Am Ritterschloßchen gelegen, die bei dem Vorhaben grundhaft ausgebaut werden sollen. Zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Gustav-Esche-Straße ist die Verlegung der Zufahrt zum Grundstück der Einwenderin geplant. Diese soll neu errichtet und an die geänderte Gradiente der Gustav-Esche-Straße angeschlossen werden. Weiter ist zu diesem Zweck die Beseitigung des Zaunes und des Tores vorgesehen. Diese sollen an der geänderten Grenze zwischen der Gustav-Esche-Straße und dem Grundstück der Einwenderin neu errichtet werden. Außerdem ist zum Zwecke des grundhaften Ausbaus der Gustav-Esche-Straße der Abriss einer auf dem Grundstück befindlichen, schon seit längerer Zeit nicht mehr genutzten baulichen Nebenanlage vorgesehen. Schließlich ist zu diesem Zweck noch nach der Grunderwerbsplanung der Erwerb einer an dieser Straße liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 209 m<sup>2</sup> Größe geplant. Für die Zeit der Baumaßnahmen ist eine vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin mit einer Größe von 750 m<sup>2</sup> geplant.

Die Einwenderin hat gegen die Planung mit E-Mail vom 27. Oktober 2023, welche am selben Tag bei der Planfeststellungsbehörde einging, Einwendungen erhoben. Darin wendet sie sich gegen die geplante Nutzung der an Gustav-Esche-Straße liegenden Teilfläche des Grundstückes für den grundhaften Ausbau, da sich dort die Zufahrt und die Zuwegung zum Gastronomie- und Beherbergungsbetrieb befindet. Eine Nutzung durch Dritte oder gar ein Verkauf dieser Fläche könne nicht erfolgen, da sie unerlässlich für den Betrieb der Gastronomie wäre. Auch eine temporäre Nutzung von Flächen während der etwaigen Bauphase könne durch sie nicht in Aussicht gestellt werden, da dort ein Biergartenbetrieb stattfindet.

Die Stadt Leipzig erklärte in ihrer Erwiderung, beim grundhaften Ausbau der Gustav-Esche-Straße wäre die Herstellung von beidseitigen Gehwegen, Radfahrstreifen sowie der Fahrbahn vorgesehen. Zu diesem Zwecke sei es notwendig, mit einem Umfang von 209 m<sup>2</sup> in das Grundstück der Einwenderin einzugreifen. Eine Reduzierung durch einen Verzicht auf den Gehweg oder den Radfahrstreifen wäre nicht möglich. Sie hätte berücksichtigt, dass die vorhandene Grundstückszufahrt in neuer Position wiederhergestellt wird und an die bestehende Zuwegung des Flurstückes angebunden wird. Die Anbindung des Gebäudes, des Biergartens und die Zuwegung zur Gastronomie könne damit auch künftig gewährleistet werden, ebenso wie die Erreichbarkeit der ausgewiesenen Stellflächen für Kfz. Als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche wäre ein technologischer Streifen in einer Breite von ca. 5 m entlang der geplanten Böschungs- bzw. Gehwegkante vorgesehen, welcher der baulichen Herstellung des Straßenkörpers während der Bauphase dienen und das zeitweilige Benutzen als Arbeits-

raum sicherstellen solle. Ein Verzicht darauf wäre aus bautechnologischer Sicht nicht möglich. Die Stadt geht von ca. sechs Wochen aus, in denen der technologische Streifen benötigt werde.

Die Einwendung wird als unbegründet zurückgewiesen.

Die von der Einwenderin als nachteilig empfundenen Auswirkungen stellen keine Nachteile für das Grundstück dar, die eine solche Qualität haben werden, dass sie zur Unzumutbarkeit der weiteren gewerblichen Nutzung führen könnten. Die beschriebenen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere die für die Erschließung des Grundstückes sind zumutbar und müssen aus Gründen des im Kapitel zur Planrechtfertigung dargelegten überwiegenden öffentlichen Interesses von ihr hingenommen werden. Nach § 22 Abs. 9 SächsStrG steht den Straßenanliegern kein Anspruch darauf zu, dass eine Straße nicht geändert wird.

Nach § 22 Abs. 4 SächsStrG hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz für wegfallende Zufahrten zu schaffen, wenn durch die Änderung oder die Einziehung von Straßen auf Dauer bestehende Zufahrten unterbrochen oder ihre Benutzung erheblich erschwert wird. Dieser Pflicht kommt die Stadt Leipzig gegenüber allen Anliegern und auch gegenüber der Einwenderin nach. Alle Zufahrten zu Anliegergrundstücken, auch die zum Grundstück der Einwenderin werden von ihr an den geänderten Straßenquerschnitt der auszubauenden Straßen, im Falle der Einwenderin an den der Gustav-Esche-Straße angepasst und wiederhergestellt (vgl. lfd. Nr. 1.5.10 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11). Der Anliegerverkehr bleibt im Wesentlichen in unveränderter Form gewährleistet. Damit ist sichergestellt, dass der Mieter der Einwenderin die für seinen Gastronomie- und Beherbergungsbetrieb benötigten Waren anliefern kann und dass seine Kundschaft die Kfz-Stellplätze erreichen und benutzen kann. Der Biergarten wird im Übrigen nicht auf der Teilfläche des Grundstückes betrieben, die an die Gustav-Esche-Straße angrenzt und die in einer Breite von ca. 5 m vom Gehweg als technologischer Streifen bauzeitlich in Anspruch genommen werden soll. Die Erreichbarkeit des Gastronomie- und Beherbergungsbetriebes ist damit auch während der Durchführung der Baumaßnahme gewährleistet (vgl. hierzu auch die Nebenbestimmung A III 13.5). Die Planfeststellungsbehörde erwartet daher keine erheblichen und / oder spürbaren Beeinträchtigungen des Gastronomiebetriebes, die der festgestellten Planung entgegenstehen würde.

Die dennoch auftretenden Beeinträchtigungen des Gastronomiebetriebes sind aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen. Die geplante Inanspruchnahme einer an der Gustav-Esche-Straße liegenden Teilfläche des Grundstückes der Einwenderin von 209 m<sup>2</sup> Größe ist Folge der geplanten Abflachung der Kurve, die beim Abbiegen aus der Gustav-Esche-Straße in die Straße Am Ritterschlößchen bzw. in die Gegenrichtung durchfahren werden muss. Diese Ausbaumaßnahme dient der Verbesserung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Fahrzeugverkehrs. Die geplante Inanspruchnahme dieser Fläche ist weiter auch Folge die Anlegung der Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens. Dieser ist im Interesse der Sicherheit der Radfahrer zwingend erforderlich. Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr nicht hinreichend sicher nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

geführt werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2. Die geplante Inanspruchnahme des Grundstückes ist schließlich auch Folge der Anlage eines Gehweges. Auch dieser ist nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen unverzichtbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist auch dazu zur Vermeidung von Wiederholungen auf ihre Ausführungen in der Entscheidung über die Einwendung Nr. 2.

## VII Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat den Plan des Vorhabens zum Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken einschließlich des Umbaus der Straße am Ritterschlößchen in dem aus dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses ersichtlichen Umfang festgestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses den entscheidungserheblichen Sachverhalt ermittelt. Der tatsächlichen und rechtlichen Bewertung ist schließlich der Abwägungsprozess gefolgt, in dem alle vom Vorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und, soweit das möglich war, durch Nebenbestimmungen in Einklang gebracht worden sind. Belange, die mit dem Straßen- und dem Gleisbauvorhaben nicht in Übereinstimmung zu bringen waren, mussten auf Grund der städteplanerischen und verkehrlichen Bedeutung der Baumaßnahme zurückstehen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stellt die von den beiden Vorhabenträgern erarbeitete Planung eine ausgewogene und vernünftige verkehrliche Lösung dar, um den Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs, des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßen-, Regional- und S-Bahnen gerecht zu werden.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss hat die Planfeststellungsbehörde alle von dem Vorhaben betroffenen Belange in einen sachgerechten Ausgleich zueinander gebracht, soweit dies möglich und geboten war. Sie hat sich davon überzeugt, dass die Planung in dem durch die Entscheidung zugelassenen Umfang und unter Beachtung der Nebenbestimmungen funktionsfähig und ausgewogen ist. Besser oder ebenso geeignete Planungsvarianten sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Letztendlich hat sie sich in Anbetracht der verkehrlichen und städteplanerischen Bedeutung für den Ersatzneubau der Georg-Schwarz-Brücken einschließlich des Umbaus der Straße Am Ritterschlößchen entschieden und damit nicht vereinbare Interessen zurücktreten lassen. Der Planfeststellungsbeschluss ist verhältnismäßig und entspricht den Anforderungen des § 39 SächsStrG und des § 28 PBefG.

## VIII Sofortvollzug

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 39 Abs. 10 SächsStrG. Danach hat die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

## IX Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin (Stadt Leipzig) hat als Antragstellerin gemäß §§ 9 Abs. 1, 13 Abs. 1 Satz 1 SächsVwKG die Kosten des Verfahrens zu tragen. Gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 SächsVwKG sind Gemeinden von der Zahlung von Gebühren für individuell zure-

chenbare öffentlich-rechtliche Leistungen befreit.

Die Gebührenbefreiung entbindet den Antragsteller nicht von der Pflicht, die Auslagen zu erstatten, soweit diese in einem Planfeststellungsverfahren nicht regelmäßig als Aufwendungen anfallen. Diese werden durch gesonderten Bescheid gegenüber der Vorhabenträgerin festgesetzt.

## D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Leipzig, Rathenaustraße 40, 04179 Leipzig schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des Gerichts erhoben werden. Die Klage kann nach Maßgabe der §§ 55a und 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung auch elektronisch erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO) kann beim Verwaltungsgericht Leipzig gestellt werden.

Die Klage ist innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung zu begründen. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden

  
Christiane Hirndorf  
Abteilungsleiterin Infrastruktur

# Anlagen

- **Anlage I:** Maßnahmenblätter für die landschaftspflegerischen Maßnahmen
- **Anlage II:** Formblätter FIS-WrV

# Anlage I

Die nachfolgenden Maßnahmenblätter für die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind verbindlicher Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Es sind die Maßnahmen zum Schutz und zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft in Form von Vermeidungsmaßnahmen (V), Ausgleichs- (A), Gestaltungs- (G) und Ersatzmaßnahmen (E) aufgelistet.

Es werden Konfliktsituation, Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung komprimiert dargestellt.

## Inhalt

Maßnahme 1 V <sub>CEF</sub> : Fischotter- und bibergerichter Ausbau der Brücke am Forsthaus über den Bauerngraben .....	2
Maßnahme 2 V <sub>CEF</sub> : Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar) .....	3
Maßnahme 3 V <sub>CEF</sub> : Gebäudeabbruch außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar).....	5
Maßnahme 4 V <sub>CEF</sub> : Langfristige Vorabkontrolle Gehölze und Bauwerke auf Vorhandensein von Wochenstuben oder Winterquartieren .....	6
Maßnahme 5 V <sub>CEF</sub> : Artenschutzfachliche Baubegleitung der Gehölzfällungen und Gebäudeabbrüche .....	7
Maßnahme 6 V <sub>CEF</sub> : Beschränkung der besonders lautstarken Baumaßnahmen an der Brücke am Bauerngraben (Abbruch, Rammarbeiten, Herstellung Mittelverbau) auf außerhalb der Brutzeit .....	8
Maßnahme 7 V <sub>CEF</sub> : Absammeln von Zauneidechsen aus dem Baubereich .....	9
Maßnahme 8 V <sub>CEF</sub> : Umweltbaubegleitung (UBB).....	10
Maßnahme 9 V: Schutz der Oberflächengewässer .....	11
Maßnahme 10 V: Boden- und Grundwasserschutzmaßnahmen .....	13
Maßnahme 11 V: Schutz der Gehölzbestände/ Bautabuzone .....	15
Maßnahme 12 V: Anwendung von AVV Lärm und 32. BImSchV, Maßnahmen zur Staubbindung bzw. Staubvermeidung.....	16
Maßnahme 13 V: Wiederherstellung bauzeitlich genutzter Flächen .....	17
Maßnahme 1 A <sub>CEF</sub> : Schaffung von Ersatzquartieren (Fledermauskästen) .....	19
Maßnahme 2 A <sub>CEF</sub> : Schaffung von Ersatzquartieren (Nischenbrutkästen) für Nischenbrüter.....	21
Maßnahme 3 A <sub>CEF</sub> : Schaffung von Ersatzquartieren (Höhlenbrüterkästen) für Höhlenbrüter.....	22
Maßnahme 4 A <sub>CEF</sub> : Schaffung von Ersatzquartieren für den Turmfalken .....	23
Maßnahme 5 A <sub>CEF</sub> : Schaffung von Ersatzquartieren für Zauneidechsen .....	25 <sup>a</sup>
Maßnahme 6 A: Naturnahe Böschungsgestaltung im Uferbereich des Bauerngrabens .....	26
Maßnahme 7 A: Neupflanzung von straßenbegleitenden Bäumen und Ansaat von Landschaftsrasen .....	28 <sup>a</sup>
Maßnahme 8 A: Anpflanzung Heckenstruktur/ Strauchgruppen .....	29 <sup>a</sup>
Maßnahme 9 A: Begrünung der Terrassenfläche/ Schaffung von Zauneidechsenhabitaten .....	31 <sup>a</sup>
Maßnahme 1 G: Anpflanzung von Einzelbäumen entlang des Radweges/ Heinrich-Heine-Straße ..	32
Maßnahme 1 Eöko Kompensationsmaßnahme Nr. 960 „Fläche westlich AGRA-Hügel“ (Vorhabenbezogene Ökokontomaßnahme).....	34 <sup>a</sup>
Maßnahme 2 Eöko – Aufforstung Willisch III/2.Teilfläche (Vorhabenbezogene Ökokontomaßnahme) .....	35 <sup>a</sup>
Maßnahme 3 Eöko – Kompensationsmaßnahme Nr. 1020 “Streuobstwiese ernte mich“ (Vorhabenbezogene Ökokontomaßnahme).....	36



**Maßnahme 2 V<sub>CEF</sub>: Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und Wochenstubenzeit der Fledermäuse (Oktober-Februar)**

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>2 V<sub>CEF</sub></b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Vermeidungsmaßnahme</i> Baufeldfreimachung (Fällung von Gehölzen) außerhalb der Brutzeit der Vögel und außerhalb der Wochenstubenzeit der Fledermäuse, im Zeitraum von Oktober bis Februar		<b>Maßnahmentyp</b> <b>V</b> Vermeidungsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> <b>CEF=</b> funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl. 1 - 3		
<b>Lage der Maßnahme</b> Mit Gehölzen, einschl. Sukzessionsgehölzen bestandene Abschnitte der Trasse und des Baufeldes		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<p><b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> <i>Baubedingte Störung in besonders faunistisch sensiblen Bereichen, Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände für Europäische Brutvögel und Fledermäuse (Mopsfledermaus (<i>Barbastella barbastellus</i>), Breitflügelfledermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>), Große / Kleine Bartfledermaus (<i>Myotis brandtii / mystacinus</i>), Wasserfledermaus (<i>Myotis daubentoni</i>), Großes Mausohr (<i>Myotis myotis</i>), Kleinabendsegler (<i>Nyctalus leisleri</i>), Großer Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>), Rauhaufledermaus (<i>Pipistrellus nathusii</i>), Zwergfledermaus (<i>Pipistrellus pipistrellus</i>), Mückenfledermaus (<i>Pipistrellus pygmaeus</i>), Braunes / Graues Langohr (<i>Plecotus auritus / austriacus</i>))</i></p> <p>Im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen ist die Beseitigung von Gehölzstrukturen (auch der Sukzessionsgehölze) im Baufeld nicht vermeidbar (Baufeldfreimachung). Diese Strukturen stellen potentielle Bruthabitate für verschiedene Europäische Brutvogelarten dar. Weiterhin sind in diesen Strukturen möglicherweise Fortpflanzungs- und Ruheplätze der oben aufgeführten Fledermausarten vorhanden.</p> <p>Eine Verletzung und/ oder Tötung von Tieren oder deren Jungen aufgrund der geplanten Baufeldräumung (möglicher Verlust besetzter Nester, Gefährdung von Fledermäusen bei der Gehölzrodung während der Vegetationsperiode) ist daher nicht von vornherein auszuschließen. Mit der Beschränkung der Baufeldfreimachung auf das Winterhalbjahr (Bauzeitenregelung) werden der Verlust von Individuen und besetzten Nestern und die Gefährdung im besetzten Fledermausquartieren vermieden und die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung nicht erfüllt.</p>		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Gehölze, Sukzessionsgehölze, potentielle Habitate für Vögel und Fledermäuse		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Vermeidung der Beschädigung von Fortpflanzungsstätten sowie der Gefährdung von Individuen der Europäischen Brutvogelarten, insbesondere nicht flügge Jungvögel oder Eier und Nester oder Individuen der vorkommenden Fledermausarten		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vor Baubeginn	<input checked="" type="checkbox"/> während der Bauzeit	
<input type="checkbox"/> mit Baubeginn	<input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens	
<b>Beeinträchtigung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vermieden in Verbindung mit Maßnahme 3 V <sub>CEF</sub> , 8 V <sub>CEF</sub>	<input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme	
<input type="checkbox"/> ausgeglichen	<input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen	

<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> 2 V <sub>CEP</sub>	
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>			
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> <u>Gehölzfällung</u> Die Baufeldfreimachung (Fällung) muss im Winterhalbjahr erfolgen, außerhalb der Brutzeit der Vögel (Brutzeit: 1. März bis 30. September). Im Falle nicht vermeidbarer Flächenbeanspruchungen außerhalb dieses Zeitraums wird durch eine ökologische Baubegleitung sichergestellt, dass eine Entfernung von Vegetationsbeständen oder von Bodenschichten nur durchgeführt wird, wenn die Flächen frei von Brutgeschehen sind.			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b> alle zu entfernenden Gehölzstrukturen im gesamter Baufeld: 250 Bäume, davon 6 Bäume mit Baumhöhle ca. 1,38 ha Gehölzfläche			
<b>Zielbiotop:</b> --	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbi-</b> --	<i>ha / St. / m</i>
<b>otop:</b>			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> Umweltbaubegleitung während der Ausführungsphase.			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			



**Maßnahme 4 V<sub>CEF</sub>: Langfristige Vorabkontrolle Gehölze und Bauwerke auf Vorhandensein von Wochenstuben oder Winterquartieren**

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschloßchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>4 V<sub>CEF</sub></b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Vermeidungsmaßnahme</i> Langfristige Vorabkontrolle Gehölze und Bauwerke auf Vorhandensein von Wochenstuben oder Winterquartieren zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl. 1 bis 3		<b>Maßnahmentyp</b> <b>V</b> Vermeidungsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> <b>CEF=</b> funktionserhaltende Maßnahme
<b>Lage der Maßnahme</b> gesamtes Baufeld		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> <i>Vermeidung von erheblichen Störungen streng geschützter Arten durch Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen (Konflikt Tiere:T3)</i>		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Gehölze, Gebäude		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Da im Zuge der Baufeldfreimachung Gehölzbestände und Gebäude beseitigt werden müssen, ist mit ausreichender Vorlaufzeit zu prüfen, ob sich hier besonders sensible Quartiere (wie Wochenstuben) befinden, um erhebliche Störungen für die lokale Population zu vermeiden.		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor Baubeginn <input type="checkbox"/> während der Bauzeit <input type="checkbox"/> mit Baubeginn <input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b> <input checked="" type="checkbox"/> vermieden <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b>  Die zu fällenden Gehölze und die abzureißenden Gebäude werden min. 1 Jahr vor Fällung bzw. Abbruch auf Vorhandensein von Wochenstuben und Winterquartieren überprüft, um für diese sensiblen Quartiertypen langfristig Schutzkonzepte entwickeln zu können.  Nach aktuellem Bauablaufplan sind die Gehölzfällungen und erste Gebäudeabbrüche im November 2024 geplant, d.h. die Voruntersuchungen zu Wochenstuben müssen im Sommer 2023, die zu Winterquartieren im Herbst/ Winter 2023 erfolgen.		
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b> zu fällende Gehölze (250 Bäume, davon 6 Höhlenbäume (§ 30)) und Abbruchgebäude (9) im Baufeld		
<b>Zielbiotop:</b> --	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbi-</b> --
		<i>ha / St. / m</i>
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -		
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -		
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -		



**Maßnahme 6 V<sub>CEF</sub>: Beschränkung der besonders lautstarken Baumaßnahmen an der Brücke am Bauerngraben (Abbruch, Rammarbeiten, Herstellung Mittelverbau) auf außerhalb der Brutzeit**

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschloßchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>6 V<sub>CEF</sub></b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Vermeidungsmaßnahme</i> Beschränkung der besonders lautstarken Baumaßnahmen an der Brücke am Bauerngraben (Abbruch, Rammarbeiten, Herstellung Mittelverbau) auf außerhalb der Brutzeit		<b>Maßnahmentyp</b> <b>V</b> Vermeidungsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> <b>CEF=</b> funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl. 3		
<b>Lage der Maßnahme</b> Brücke am Bauerngraben		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> <i>Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände</i> Die Gehölze im Umfeld der Brücke „Am Forsthaus“ stellen potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Brutvögel dar und verlieren durch Lärm während der Bauarbeiten ihre Funktion (T3).		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Vorhandenes Brückenbauwerk (Brücke über den Bauerngraben („Am Forsthaus“))		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Um erhebliche Störungen für die Brutvögel zu vermeiden, werden die lärmintensiven Arbeiten an der Brücke am Bauerngraben außerhalb der Brutzeit ausgeführt bzw. bereits vor Beginn der Brutzeit begonnen		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b> <input type="checkbox"/> vor Baubeginn <input checked="" type="checkbox"/> während der Bauzeit <input type="checkbox"/> mit Baubeginn <input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b> <input checked="" type="checkbox"/> vermieden in Verbindung mit 8 V <sub>CEF</sub> <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Durch die Maßnahme 6 V <sub>CEF</sub> werden besonders lärmintensive Bauarbeiten am Bauerngraben während der Brutzeit/ Reproduktionszeit der Vogelarten (Paarung, Brut, Jungenaufzucht im Zeitraum ab Ende Februar bis Ende August) vermieden, in dem Bauarbeiten, die die Vorbelastung durch Verkehrslärm deutlich überschreiten (wie die Brückenbauarbeiten: Abbruch, Rammarbeiten, Herstellung Mittelverbau) auf den Zeitraum außerhalb der Brutzeit (Ende August – Ende Februar) verschoben. Ist aufgrund von Ausführungszwängen keine vollständige Verschiebung lärmintensiver Arbeiten außerhalb der Brutzeit möglich, so ist ein frühzeitiger Baubeginn vor Beginn der Brutzeit mit der zuständigen UNB abzustimmen, um den Abbruch einer bereits begonnen Brut zu vermeiden. Da diese lärmintensiven bauzeitlichen Störungen zeitlich begrenzt sind (Abbruch des vorhandenen Durchlasses unter der Gustav-Esche-Straße innerhalb weniger Stunden) und nach Fertigstellung der lärmintensiven Arbeiten die angrenzenden Brutgebiete wieder zu Verfügung stehen, ist aufgrund dieser Vorhabenswirkung keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes lokaler Brutvogelpopulationen zu erwarten.		
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b> Bauwerk über den Bauerngraben		
<b>Zielbiotop:</b> --                      ha / St. / m	<b>Ausgangsbiotop:</b> --                      ha / St. / m	
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen:</b> -		
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle:</b> -		
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung:</b> -		



**Maßnahme 8 V<sub>CEF</sub>: Umweltbaubegleitung (UBB)**

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschloßchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> 8 V <sub>CEF</sub>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> Vermeidungsmaßnahme Umweltbaubegleitung (UBB)		<b>Maßnahmentyp</b> V Vermeidungsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> CEF= funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl. 1 bis 3		
<b>Lage der Maßnahme</b> Gesamtes Baufeld		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände baubedingte Gefährdung der biotischen und abiotischen Umwelt.		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> -		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Die fachgerechte Umsetzung aller artenschutzrechtlichen Maßnahmen in der Vorbereitung und während der Bauphase wird durch eine Umweltbaubegleitung gesichert und dokumentiert. So wird gewährleistet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in der Bauphase unterlassen und naturschutzrechtlichen Auflagen, Umweltgesetze, Regelwerke, Normen und naturschutzrechtlichen Vorgaben beachtet werden.		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor Baubeginn <input checked="" type="checkbox"/> während der Bauzeit <input checked="" type="checkbox"/> mit Baubeginn <input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b> <input checked="" type="checkbox"/> vermieden <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Die UBB beginnt direkt nach der Baurechtserlangung, erstreckt sich über die Ausführungsplanung, wirkt bei der Erarbeitung (und später Fortschreibung) des integrierten Bauzeitplans mit und begleitet die Bauausführung bis zum Abschluss der Umsetzung des Projektes. Die UBB begleitet die Umsetzung aller Vermeidungsmaßnahmen des Biotop- und Artenschutzes, Gewässer-, Boden- und Immissions-schutzes, dabei insbesondere auch die Umsetzung der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zur Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten (CEF-Maßnahmen).  Bestandteil der UBB ist auch die Aktualisierung und Anpassung von Schutz-, Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen des LBP's an die Situation vor Baubeginn. Die UBB berät bei der Aufstellung von Ausführungsplanungen und Leistungsverzeichnissen, unterstützt in Fragen der Baustelleneinrichtungen, bei Fragen des Bauablaufes und begleitet die Bauausführung in naturschutzfachlichen Fragen. Die UBB nimmt an Bauanlaufberatungen und in regelmäßigen Abständen an Baubesprechungen teil. Kontrolliert im Zuge der Bauausführung die Einhaltung der umweltfachlichen Auflagen und die Einhaltung der Baufeldgrenzen und hält die Ergebnisse ihrer Tätigkeit in Berichten fest.		
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b> gesamter Eingriffsbereich		
<b>Zielbiotop:</b> --                      ha / St. / m	<b>Ausgangsbi-</b> --                      ha / St. / m <b>otop:</b>	
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -		
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -		

Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>8 V<sub>CEF</sub></b>
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b>		
-		

**Maßnahme 9 V: Schutz der Oberflächengewässer**

Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>9 V</b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> Vermeidungsmaßnahme Schutz der Oberflächengewässer zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl. 3		<b>Maßnahmentyp</b> <b>V</b> Vermeidungsmaßnahme
<b>Lage der Maßnahme</b> Baufeld am Bauerngraben		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> Mögliche Beeinträchtigungen von Gewässer im Zuge der Bauausführung (Ow1, Ow2) Mögliche betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Gewässers durch Einleitung von Straßenabwässern (Ow3)		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Vorhandenes Brückenbauwerk über den Bauerngraben mit z.T. unversiegelte und z.T. teilversiegelte Böschungen		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Erhalt der Leistungsfähigkeit der Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen durch Vermeidung bzw. Minderung von Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser, Entsprechung der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) im Sinne der Erreichung eines guten ökologischen Zustand		
<b>Beeinträchtigung</b> <input checked="" type="checkbox"/> vermieden in Verbindung mit Maßnahme 8 V <sub>CEF</sub> <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Hier ist insbesondere der Schutz des Bauerngrabens zu beachten. Die Hinweise des Merkblattes für die Ausführung von Baumaßnahmen an und in Gewässern und des Merkblattes zum Umgang mit Frischbeton, Mörtel und Abbruchmaterialien bei Bauarbeiten an, in, unter und über Gewässern sind im Rahmen der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu beachten. Zudem sind Vorkehrungen zu treffen, die Einträge von Schadstoffen und Schwebstoffen in Gewässer vermeiden bzw. minimieren (z. B. Spritzschutz). Vor Einbau der Verrohrung (verhindert bauzeitliche Stoffeinträge) und vor Errichtung der Fangdämme erfolgt der Abfang der im Baubereich befindlichen Fische durch Elektrofischung. Gefangene Fische werden nach dem Aufwachen flussabwärts wieder ausgesetzt.  Der bauzeitliche Oberflächenwasserabfluss und die darin gelösten Stoffe werden <b>durch eine vorge-schaltete Reinigungs- und Sedimentationsanlage in den Bauerngraben</b> eingeleitet. Ablagerungen, Baustofflager, BE-flächen im Umfeld des Bauerngrabens sind auszuschließen Bei Durchführung einer bauzeitlichen Wasserhaltung erfolgt keine direkte Einleitung in den Bauerngraben. Es ist ein Sedimentationsbauwerk vorgesehen.		

<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>9 V</b>	
<p>Bauzeitlich werden erschütterungsarme Verfahren vorgesehen. Baustelleneinrichtungsfläche (Lagerung von Material und Baufahrzeugen) werden auf bereits versiegelten Flächen vorgesehen (außerhalb des Baufeldes am Bauerngraben).</p> <p>Auch für den Endzustand ist eine vorgeschaltete Reinigungs- und Sedimentationsanlage (z. B. verbesserte Regenwasserbehandlungsanlage) vorzusehen, um die betriebsbedingten Straßenabläufe vorgeeignet in den Bauerngraben einzuleiten.</p> <p>Es erfolgt die Wiederherstellung des Sohlebereichs ohne Befestigung, sondern lediglich Profilierung mit Boden und Kies.</p>			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		Baufeld am Bauerngraben	
<b>Zielbiotop:</b>	--	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbiotop:</b>
			--
			<i>ha / St. / m</i>
<b>Zeitliche Zuordnung</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme vor Beginn der Bauarbeiten	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme im Zuge der Bauarbeiten	
	<input type="checkbox"/>	Maßnahme nach Abschluss der Bauarbeiten	
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b>			
-			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b>			
Umweltbaubegleitung während der Bauphase (8 V <sub>CEF</sub> ).			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b>			
-			



<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b>	<b>Vorhabenträger</b>	<b>Maßnahmen-Nr. -</b>	
Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschloßchen	Stadt Leipzig	<b>10 V</b>	
<p>Es sind biologisch abbaubare Betriebs- und Schmiermittel einzusetzen sowie ein sachgerechter Umgang damit, feste Abstell- und Betankungsflächen für Baumaschinen und das Vorhalten von Havariebekämpfungsmitteln zu gewährleisten. Ggf. kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereitzustellen. Zudem sind Vorkehrungen zu treffen, die Schadstoffeinträge in den Boden vermeiden bzw. minimieren (z. B. Spritzschutz).</p> <p>Werden bei der Bauausführung (z.B. Tiefbaumaßnahmen zur Umverlegung der Abwasserschächte und straßenseitigen Rück- und Tiefbaumaßnahmen) schädliche Bodenveränderungen festgestellt, die aufgrund der langjährigen verkehrstechnischen Nutzung der betreffenden Flächen und der angrenzenden Altlastenstandorte nicht ausgeschlossen werden können, ist das Amt für Umweltschutz zur Festlegung der weiteren Verfahrensweise zu informieren.</p> <p><u>Grundwasserschutz</u></p> <p>Sind im Ausbaubereich Grundwassermessstellen (GWM) vorhanden, sind diese vor Zerstörung zu schützen. Ist ein Rückbau von GWM erforderlich, ist dies beim Amt für Umweltschutz (Untere Wasserbehörde) zu beantragen.</p> <p>Das im Rahmen des Bauvorhabens anfallende Abbruch- und Aushubmaterial ist zu untersuchen (Material- sowie auch Baugrunduntersuchung) und fachgerecht zu entsorgen (vgl. STN AfU, 21.10.2019, Altlasten/ Bodenschutz, Anlage 3 zum LBP (U 19.1)).</p>			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		<b>gesamter Eingriffsbereich einschließlich Bauflächen</b>	
<b>Zielbiotop:</b>	--	<b>Ausgangsbiotop:</b>	--
	ha / St. / m		ha / St. / m
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b>			
-			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b>			
Umweltbaubegleitung während der Bauphase (8 V <sub>CEF</sub> ).			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b>			
-			





Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Rit- terschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> 12 V
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -		
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> Umweltbaubegleitung während der Bauphase (8 V <sub>CEF</sub> ).		
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -		

**Maßnahme 13 V: Wiederherstellung bauzeitlich genutzter Flächen**

Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Rit- terschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> 13 V
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Vermeidungsmaßnahme</i> Wiederherstellung baubedingt genutzter Flächen		<b>Maßnahmentyp</b> V Vermeidungsmaßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl.1-3		
<b>Lage der Maßnahme</b> Bauzeitlich beanspruchte Flächen im Baufeld		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> Inanspruchnahme der Baufeldflächen und damit mögliche Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen (Konflikt Bo1) und Gewässer (Konflikt Ow2)		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Unversiegelte /teilversiegelte Böden, Gehölz- und Vegetationsbestände		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Erhalt und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit der Boden- und Wasserhaushaltsfunktionen durch Vermeidung bzw. Minderung der Beeinträchtigungen der Bodenfunktion, darüber hinaus auch Vermeidung bzw. Minderung von Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Wasser, Schaffung von Vegetationsstandorten		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b>		
<input type="checkbox"/> vor Baubeginn	<input type="checkbox"/> während der Bauzeit	
<input type="checkbox"/> mit Baubeginn	<input checked="" type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens	
<b>Beeinträchtigung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vermieden	<input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme	
<input type="checkbox"/> ausgeglichen	<input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen	
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		

<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>13 V</b>	
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Nach Abschluss der Baumaßnahmen werden die bauzeitlich genutzten Flächen wiederhergestellt, so dass die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser zeitlich begrenzt bleiben und sich im Anschluss die natürlichen Funktionen wieder entwickeln können. Es erfolgt nach einer Bodenlockerung (Tiefenlockerung) der Wiedereinbau der abgetragenen Bodenschichten (gemäß DIN 18915) im Bereich der Baustelleneinrichtungen und der Arbeitsstreifen. Zudem werden die bauzeitliche genutzten Flächen hinsichtlich der Vegetationsbedeckung in ihren vorbauzeitlichen Zustand gebracht (z. B. Neuansaat von Krautfluren, Konkretisierung im Zuge der Ausführungsplanung).			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		Baufeldbereich (ca. 0,4 ha)	
<b>Zielbiotop:</b>	--	ha / St. / m	<b>Ausgangsbiotop:</b>
			--
			ha / St. / m
<b>Zeitliche Zuordnung</b>	<input type="checkbox"/>	Maßnahme vor Beginn der Bauarbeiten	
	<input type="checkbox"/>	Maßnahme im Zuge der Bauarbeiten	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme nach Abschluss der Bauarbeiten	
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> Umweltbaubegleitung während der Bauphase (8 V <sub>CEF</sub> ).			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			

**Maßnahme 1 A<sub>CEF</sub>: Schaffung von Ersatzquartieren (Fledermauskästen)**

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Rit- terschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>1 A<sub>CEF</sub></b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Ausgleichsmaßnahme</i> Schaffung von Ersatzquartieren (Fledermauskästen) für die potentiell vorkommenden neun Fledermausarten (Mopsfledermaus ( <i>Barbastella barbastellus</i> ), Breitflügelfledermaus ( <i>Eptesicus serotinus</i> ), Große / Kleine Bartfledermaus ( <i>Myotis brandtii / mystacinus</i> ), Wasserfledermaus ( <i>Myotis daubentoni</i> ), Großes Mausohr ( <i>Myotis myotis</i> ), Kleinabendsegler ( <i>Nyctalus leisleri</i> ), Großer Abendsegler ( <i>Nyctalus noctula</i> ), Rauhautfledermaus ( <i>Pipistrellus nathusii</i> ), Zwergfledermaus ( <i>Pipistrellus pipistrellus</i> ), Mückenfledermaus ( <i>Pipistrellus pygmaeus</i> ), Braunes / Graues Langohr ( <i>Plecotus auritus / austriacus</i> ))		<b>Maßnahmentyp</b> <b>A</b> Ausgleichsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> <b>CEF=</b> funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Abstimmung zu Lage und Anzahl der Ersatzquartiere erfolgt in der nächsten Planungsphase		
<b>Lage der Maßnahme</b> Abstimmung zu Lage der Ersatzquartiere erfolgt in der nächsten Planungsphase		
<b>Begründung der Maßnahme</b>		
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> <i>Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände</i>		
Von der Baufeldfreiräumung und den Gebäudeabbrüchen sind potentiell Fledermausarten betroffen. Die Spalten- bzw. Ganzjahresquartiere, welche im Zuge der Baufeldfreiräumung bzw. der Gebäudeabbrüche verloren gehen, müssen zur Verhinderung des Tatbestandes der Zerstörung von Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) ersetzt werden.		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Gehölzbestände, Gebäude		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Vermeidung des Eintretens eines Verbotstatbestandes (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) hinsichtlich der Inanspruchnahme bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vor Baubeginn <input type="checkbox"/> während der Bauzeit <input type="checkbox"/> mit Baubeginn <input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vermieden <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b>		
Bei der Fällung von Bäumen im Baufeld und beim Abriss von Gebäuden gehen möglicherweise Quartiere von Fledermäusen an diesen Strukturen verloren. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen und zur Wahrung der kontinuierlichen Funktionsfähigkeit der Lebensstätten müssen die Ersatzquartiere vor Fällung bzw. Abbruch an anderen geeigneten Bäumen oder Gebäuden im Umfeld realisiert werden. Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor Fällung bzw. Abbruch zu ermitteln. Da nicht jedes Ersatzquartier den Ansprüchen der jeweiligen Arten vollständig entspricht, wird empfohlen, für jedes verloren gehende genutzte Quartier 2 Ersatzquartiere vorzusehen.		

<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen		<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	
		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>1 Acer</b>	
Sollten besonders sensible Quartiertypen wie Wochenstuben oder Winterquartiere betroffen sein, ist zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit ggf. ein Monitoring vorzusehen (2 – 3 Jahre).			
Die Lage von Quartiere an den neuen Brückenbauwerken erfolgt in Abstimmung mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe, dass die Quartiere geklebt werden. Schrauben/ Bohren u. dgl. ist nicht möglich. Für weitere Quartiere im Umfeld der Baumaßnahme erfolgen die Abstimmungen im Rahmen der nächsten Planungsphase (Ausführungsplanung).			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		ca. 8 Stk. (Festlegung der endgültigen Stückzahl im Zuge der Baufeldkontrolle vor Baubeginn (4V <sub>CEF</sub> ))	
<b>Zielbiotop:</b>	Quartiere an Brücken/ Bäu- men (o.ä.)	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbi- otop:</b> Brücken/ Bäume <i>ha / St. / m</i>
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> - (Stadteigene Flächen bzw. Nutzungsvereinbarungen mit den Eigentümern)			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -			
<b>Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> Umweltbaubegleitung während der Ausführungsphase.			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung</b> Abstimmung der Lage von Quartiere an den neuen Brückenbauwerken mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe und der weitere Quartiere im Umfeld der Baumaßnahme			





Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>3 A<sub>CEF</sub></b>
Die Lage von Nistkästen an den neuen Brückenbauwerken erfolgt in Abstimmung mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe, dass die Quartiere geklebt werden. Schrauben/ Bohren u. dgl. ist nicht möglich. Für weitere Nistkästen im Umfeld der Baumaßnahme erfolgen die Abstimmungen im Rahmen der nächsten Planungsphase (Ausführungsplanung).		
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>	ca. 8 Stk. (Festlegung der endgültigen Stückzahl im Zuge der Baufeldkontrolle vor Baubeginn (5V <sub>CEF</sub> ))	
<b>Zielbiotop:</b> Nistplätze an Brücken/ Bäumen (o.ä.)	ha / St. / m	<b>Ausgangsbiotop:</b> Brücken/ Bäume ha / St. / m
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> - (Stadteigene Flächen bzw. Nutzungsvereinbarungen mit den Eigentümern)		
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -		
<b>Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> Umweltbaubegleitung während der Ausführungsphase.		
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung</b> Abstimmung der Lage von Quartiere an den neuen Brückenbauwerken mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe und der weitere Quartiere im Umfeld der Baumaßnahme		

**Maßnahme 4 A<sub>CEF</sub>: Schaffung von Ersatzquartieren für den Turmfalken**

Maßnahmenblatt		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>4 A<sub>CEF</sub></b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Ausgleichsmaßnahme</i> Schaffung von Ersatzquartieren für den Turmfalken	<b>Maßnahmentyp</b> <b>A</b> Ausgleichsmaßnahme <b>Zusatzindex</b> <b>CEF=</b> funktionserhaltende Maßnahme	
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Abstimmung zu Lage und Anzahl der Ersatzquartiere erfolgt in der nächsten Planungsphase		
<b>Lage der Maßnahme</b> Gebäuden im Umkreis des Baufeldes, Abstimmung zu Lage und Anzahl der Ersatzquartiere erfolgt in der nächsten Planungsphase		
<b>Begründung der Maßnahme</b> <b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Turmfalke infolge Gebäudeabbruch		
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Abzureißendes Gebäude		
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b> Vermeidung des Eintretens eines Verbotstatbestandes (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) hinsichtlich der Inanspruchnahme bzw. Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten.		
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor Baubeginn <input type="checkbox"/> während der Bauzeit <input type="checkbox"/> mit Baubeginn <input type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		

<b>Maßnahmenblatt</b>		
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> 4 ACEF
<b>Beeinträchtigung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> vermieden <input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit Maßnahme <input type="checkbox"/> ausgeglichen <input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>		
<b>Beschreibung der Maßnahme</b>		
<p>Beim Abriss von Gebäuden gehen möglicherweise Nistplätze des Turmfalken an diesen Strukturen verloren. Zur Vermeidung von Verbotstatbeständen und zur Wahrung der kontinuierlichen Funktionsfähigkeit der Lebensstätten müssen die Ersatzquartiere vor Abbruch an anderen geeigneten Gebäuden im Umfeld realisiert werden.</p> <p>Die Anzahl der benötigten Ersatzquartiere ist vor Abbruch zu ermitteln. Die Lage der Nisthilfen an den neuen Brückenbauwerken erfolgt in Abstimmung mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe, dass die Quartiere geklebt werden. Schrauben/ Bohren u. dgl. ist nicht möglich. Für weitere Quartiere im Umfeld der Baumaßnahme erfolgen die Abstimmungen im Rahmen der nächsten Planungsphase (Ausführungsplanung).</p>		
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		
1 Stk. (Festlegung der endgültigen Stückzahl im Zuge der Baufeldkontrolle vor Baubeginn (5V <sub>CEF</sub> ))		
<b>Zielbiotop:</b>	Nistplätze an Brücken/ Gebäude (o.ä.)	<b>Ausgangsbiotop:</b> Brücken/ Gebäude
	<i>ha / St. / m</i>	<i>ha / St. / m</i>
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> - (Stadteigene Flächen bzw. Nutzungsvereinbarungen mit den Eigentümern)		
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> -		
<b>Hinweise zur Kontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> Umweltbaubegleitung während der Ausführungsphase.		
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung</b> Abstimmung der Lage von Quartiere an den neuen Brückenbauwerken mit der Brückenbauabteilung des VTA unter der Maßgabe und der weitere Quartiere im Umfeld der Baumaßnahme		





<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Rit- terschlößchen		<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	
		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>6 A</b>	
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Im Rahmen des Ersatzneubaus des Brückenbauwerkes über den Bauerngraben ist der Steinsatz im Böschungsbereich (außerhalb Brückenbauwerk) zu begrünen, z. T. mit Initialbepflanzung. In Bestandslücken standortgerechte Bepflanzungen vorgesehen.			
Als Pflanzen sind hier Schwarzerlen ( <i>Alnus glutinosa</i> ) als Forstware 1-2-jährig verpflanzt ca. 50-80 cm mit Herkunftsnachweis zu verwenden. Zum Schutz vor der "Erlenkrankheit" ist nachzuweisen, dass sämtliche gelieferten Schwarzerlen ( <i>Alnus glutinosa</i> ) nicht mit Phytophthora infiziert sind. Dazu ist mit dem Herkunftsnachweis die Erklärung der Baumschule über die Freiheit der Erlen von Phytophthora vorzulegen. Ohne einen entsprechenden Nachweis dürfen keine Pflanzen eingesetzt werden.			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		45 m <sup>2</sup>	
<b>Zielbiotop:</b>	Naturnahe Uferböschung	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbio- otop:</b> Uferböschung (Bauerngra- ben)
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> -			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> - Nach der 3jährigen Fertigstellung und Entwicklungspflege werden die Uferböschungen in die dauerhafte Unterhaltungspflege der Stadt Leipzig übernommen.			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			



Maßnahmenblatt			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>7 A</b>
<b>Zielbiotop:</b> Baumreihen/ Gras-Krautflur	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbiotop:</b> Baumreihen/ Gras-Krautflur Straße, Wege	<i>ha / St. / m</i>
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> Grunderwerb bzw. städteigene Flächen			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> - Nach der 3jährigen Fertigstellung und Entwicklungspflege werden die Laubbäume in die dauerhafte Unterhaltungspflege der Stadt Leipzig übernommen.			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			

**Maßnahme 8 A: Anpflanzung Heckenstruktur/ Strauchgruppen**

Maßnahmenblatt			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>8 A</b>
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Ausgleichsmaßnahme</i> Anpflanzung Heckenstrukturen/ Strauchgruppen			<b>Maßnahmentyp</b> <b>A</b> Ausgleichsmaßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl.1-2			
<b>Lage der Maßnahme</b> Straße Am Ritterschlösschen, am P+R Platz			
<b>Begründung der Maßnahme</b> <b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> Gehölzverluste innerhalb des Baufeldes (Konflikte Bo2, Gw1, B2, L1)			
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Unversiegelte, teilversiegelte Flächen, Gehölz- und Vegetationsbestände			
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b>  Die Maßnahme dient der Wiederherstellung von in Anspruch genommenen Biotopen bzw. Lebensraumfunktionen im Baufeld, der strukturelle Aufwertung durch dauerhafte Durchwurzelung, Förderung des Bodenlebens, Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschafts- und Ortsbildes.			
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b>			
<input type="checkbox"/> vor Baubeginn	<input type="checkbox"/> während der Bauzeit		
<input type="checkbox"/> mit Baubeginn	<input checked="" type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b>			
<input type="checkbox"/> vermieden	<input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit weiteren Maßnahmen		
<input checked="" type="checkbox"/> ausgeglichen	<input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>			





Maßnahmenblatt			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen		<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	
		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>9 A</b>	
<b>Zielbiotop:</b>	Zau- neidechsen- habitat/ Hecken/ Strauchgrup- pen/ Gras-Krautflur	<i>ha / St. / m</i>	<b>Ausgangsbi- otop:</b> Unversiegelte, teilversiegelte, versiegelte Flächen, Ge- hölz- und Ve- getationsbe- stände, Ru- deralflur
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> Grunderwerb			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> - Nach der 3jährigen Fertigstellung und Entwicklungspflege werden die Gebüsch- und Krautstrukturen in die dauerhafte Unterhaltungspflege der Stadt Leipzig übernommen.			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			

**Maßnahme 1 G: Anpflanzung von Einzelbäumen entlang des Radweges/ Heinrich-Heine-Straße**

Maßnahmenblatt			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen		<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	
		<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>1 G</b>	
<b>Bezeichnung der Maßnahme</b> <i>Gestaltungsmaßnahme</i> Anpflanzung von Einzelbäumen entlang des Radweges/ Heinrich-Heine-Straße			<b>Maßnahmentyp</b> <b>G</b> Gestaltungsmaßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: 9.2, Bl.1			
<b>Lage der Maßnahme</b> Grünflächen, insbesondere entlang der Heinrich-Heine-Straße			
<b>Begründung der Maßnahme</b>			
<b>Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort</b> -			
<b>Ausgangszustand der Maßnahmenflächen</b> Unversiegelte, teilversiegelte Flächen, Gehölz- und Vegetationsbestände			
<b>Zielkonzeption der Maßnahme</b>			
<b>Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahme</b>			
<input type="checkbox"/> vor Baubeginn	<input type="checkbox"/> während der Bauzeit		
<input type="checkbox"/> mit Baubeginn	<input checked="" type="checkbox"/> nach Fertigstellung des Bauvorhabens		
<b>Beeinträchtigung</b>			
<input type="checkbox"/> vermieden	<input type="checkbox"/> ausgeglichen in Verbindung mit weiteren Maßnahmen		
<input type="checkbox"/> ausgeglichen	<input type="checkbox"/> nicht ausgeglichen		

<b>Maßnahmenblatt</b>			
<b>Projektbezeichnung</b> Georg-Schwarz-Brücken, einschließlich Umbau Am Rit- terschlößchen	<b>Vorhabenträger</b> Stadt Leipzig	<b>Maßnahmen-Nr. -</b> <b>1 G</b>	
<b>Umsetzung der Maßnahme</b>			
<b>Beschreibung der Maßnahme</b> Nach Abschluss der Baumaßnahmen und nach der Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen erfolgen an den geeigneten Stellen die Neuansaat von Rasen und Neupflanzungen von Bäumen.  Es werden: 48 17 Laubbäume gemäß Maßnahmenplan gepflanzt.  Es sind standortgerechte Laubbaumarten (Arten bzw. Sorten gem. Empfehlungen in der GALK-Liste) zur Ergänzung der bestehenden Gehölzbestände zu verwenden. Abstand in der Reihe von ca. 10 m. Verwendung von Hochstämmen mit mindestens 20 – 25 cm Stammumfang Bezüglich der erforderlichen Mindestabstände zu den Anlagen der DB ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Landschaftspflege und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Krautige Vegetation wird mittels Ansaat (max. 7 g/m <sup>2</sup> ) mit Regiosaatgut für Wiesen frischer Standorte (z.B. Rieger-Hoffmann) wiederbegrünt.			
<b>Gesamtumfang der Maßnahme</b>		0,076 ha, 48 17 Einzelbäume	
<b>Zielbiotop:</b> Baumreihe	ha / St. / m	<b>Ausgangsbi- otop:</b>	Unversiegelte, teilversiegelte Flächen, Gehölz- und Vegetationsbestände
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> Grunderwerb bzw. stadtteigene Flächen			
<b>Hinweise zur Verwaltung erworbener Liegenschaften für landschaftspflegerische Maßnahmen</b> -			
<b>Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen</b> - Nach der 3jährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege werden die Laubbäume in die dauerhafte Unterhaltungspflege der Stadt Leipzig übernommen.			
<b>Hinweise zur Funktionskontrolle</b> -			
<b>Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung</b> -			





# Anlage II

Die nachfolgenden Unterlagen zu wasserrechtlichen Genehmigungs- und Erlaubnistatbeständen (Formblätter FIS-WrV/Wasserbuch) sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

# Projekt: Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken einschließlich Umbau Am Ritterschlosslöfchen

## Erfassung relevanter wasserrechtlicher Entscheidungen bei Straßenbauvorhaben für das Programm FIS WvV / Wasserbuch

Erläuterungen: TB = Tatbestand; OW = Oberflächenwasser, GW = Grundwasser  
 TB-Nr. laut Programm FIS WvV: 51 Entnahme/ Ableiten von Grundwasser, 72 Aufstauen/ Absenken/ Umleiten von Grundwasser  
Tatbestände zu Gewässerbenutzungen

	TB 1	TB 2	TB 3	TB 4	TB 5	TB 6
	in Zeile 1 bis 5 zutreffenden Tatbestand nur ankreuzen und evtl. Bemerkungen einfügen					
	TB-Nr.					
1	Einleitung Straßenabwasser in OW	X				
2	Einleitung Straßenabwasser in GW		X			
3	Einleitung GW in OW (≥ 1 Jahr)					
4	GW-Entnahme (≥ 1 Jahr)					
5	GW Aufstauen, Absenken					
	<b>Kurzbeschreibung TB</b> (z.B. Einleiten von gesammeltem Straßen-OW an Einleitstelle 1, Einleitstelle 2, Einleiten von GW...)	Einleiten von gesammeltem Straßen-OW an Einleitstelle 1	Versickern von gesammeltem Oberflächenwasser an Einleitstelle 2			
6	<b>Zweck TB</b> (z.B. Straßenentwässerung für S 256 n. Einleitstelle 1, Regenentwässerung Brückenumrundung BW 2)	Straßenentwässerung für die Straße Am Ritterschlosslöfchen in Einleitstelle 1	Straßenentwässerung für Parkplatz, Gehweg und Grundstückszufahrt Straße Am Ritterschlosslöfchen/Gustav-Esche-Straße in Einleitstelle 2			
7		20 l/s	< 5 l/s			
8	<b>Einleitmenge (l/s)</b>					
9	<b>Gewässername</b>	Bauerngraben				
10	<b>Uferseite</b> (flussabwärts) (z.B. links, rechts, beidseitig, mittig)	links				
11	<b>Gemarkungen</b>	Leutzsch	Leutzsch			
12	<b>Flurstücks-Nummern</b>	340	177/4, 177/5			
13	<b>Koordinate, Nordwert</b> (7 Vorkomma-Stellen)	5693068,782	5692992,842			
14	<b>Koordinate, Ostwert</b> (6 Vorkomma-Stellen)	313049,968	313072,518			
15	<b>Geländehöhe in m über NHN</b>	101,65	104,07			
16	<b>Rechtsgrundlage</b>	§ 26 SächsWG Wasserrechtliche Genehmigung (zu § 36 WHG)	§ 26 SächsWG Wasserrechtliche Genehmigung (zu § 36 WHG)			

<sup>1</sup> Amtliches Lagebezugssystem ETRS89\_UTM33

# Projekt: Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken einschließlich Umbau Am Ritterschloßböchen

## Erfassung relevanter wasserrechtlicher Entscheidungen bei Straßenbauvorhaben für das Programm FIS WrV / Wasserbuch

Erläuterungen: TB = Tatbestand; OW = Oberflächenwasser, GW = Grundwasser

TB-Nr. laut Programm FIS WrV: 11 Bau und Betrieb Abwasser-Ableitungsanlage, 13 Bau und Betrieb Abwasserbehandlungsanlage

### Tatbestände zu Abwasseranlagen

	TB 1	TB 2	TB 3	TB 4	TB 5	TB 6
	in Zeile 1 bis 3 zutreffenden Tatbestand nur ankreuzen und evtl. Bemerkungen einfügen					
TB-Nr.						
1	Entwässerungsleitung, Mulden-Rigolen-System	X	X			
2	Regenrückhaltebecken, Versickerungsbecken, Pumpwerk					
3	Leichtflüssigkeitsabscheider, Koaleszenzabscheider, Abwasserbehandlungsanlage			X		
4	<b>Kurzbeschreibung TB</b> (z.B. Bau Entwässerungsleitung von ... bis ... Bau Regenrückhaltebecken, Bau Regenrückhaltebecken, ...)	Bau und Betrieb Entwässerungsleitung von DN 300 - DN 500 von Bau-km 0+764,85 bis 1+239,16	Bau und Betrieb eines Stauraumkanals Maulprofil DN 1400/1050 von Bau-km 0+764,85 bis 1+239,16	Bau und Betrieb Abwasserbehandlungsanlage gem. DWA 102-2 vor Einleitung in den Bauerngraben		
5	<b>Zweck TB</b> (z.B. Reinigung des Straßenabwasserabwassers, Rückhaltung von großen Regenwassermengen, ...)	Rückhaltung von großen Regenwassermengen	Rückhaltung von großen Regenwassermengen	Reinigung des Straßenenwasserungsabwassers		
6	<b>Einleitmenge (l/s)</b>			20 l/s (inkl. 5 l/s DB AG)		
7	<b>Gewässername</b>			Bauerngraben		
8	<b>Uferseite</b> (flussabwärts) (z.B. links, rechts, beidseitig, mittig)			links		
9	<b>Gemarkungen</b>			Leitzsch		
10	<b>Flurstück-Nummern</b>			340		
11	<b>Koordinate, Nordwert</b> (7 Vorkomma-Stellen)			5693068,782		
12	<b>Koordinate, Ostwert</b> (6 Vorkomma-Stellen)			313049,968		
13	<b>Geländehöhe in m über NHN</b>			101,65		
14	<b>Rechtsgrundlage</b>			\$ 26 SachsWG Wasserrechtliche Genehmigung (zu § 36 WHG)		

# Projekt: Ersatzneubau Georg-Schwarz-Brücken einschließlich Umbau Am Ritterschlößchen

## Erfassung relevanter wasserrechtlicher Entscheidungen bei Straßenbauvorhaben für das Programm FIS WrV / Wasserbuch

Erläuterungen: TB = Tatbestand; OW = Oberflächenwasser, GW = Grundwasser  
 TB-Nr. laut Programm FIS WrV: 30 Errichtung, Beseitigung, Veränderung, 35 Gewässerausbau

### Tatbestände zu Maßnahmen an, in, unter, über Gewässern

	TB 1	TB 2	TB 3	TB 4	TB 5	TB 6
	in Zeile 1 bis 3 zutreffenden Tatbestand nur ankreuzen und evtl. Bemerkungen einfügen					
TB-Nr.						
1	Einleitbauwerk, Auslaufbauwerk	X Einleitbauwerk				
2	Stützmauer, Durchlass, Gewässerkreuzung, Brücke	X Brücke				
3	Bachumverlegung, Renaturierung					
4	<b>Kurzbeschreibung TB</b> (z.B.: Einleitstelle 1 in den Landwehgraben, Auslaufbauwerk an der Flöha Einleitstelle 2, Errichtung Stützwand, Umverlegung Bach .... Renaturierung Flusssohle in der Wiltsch am Fluss- bett.....)	Einleitstelle 1 in den Bauerngraben	Ersatzneubau Brücke			
5	<b>Zweck TB</b> (z.B. Straßenentwässerung, Uferbeilegung, Ausgleichsmaßnahme, ...)	Straßenentwässerung	Ersatzneubau			
6	<b>Gewässername</b>	Bauerngraben	Bauerngraben			
7	<b>Uferseite</b> (flussabwärts) (z.B. links, rechts, beidseitig, mittig)	links	beidseitig			
8	<b>Gemarkungen</b>	Leutzsch	Leutzsch			
9	<b>Flurstück-Nummern</b>	340	340			
10	<b>Koordinate, Nordwert</b> <sup>1</sup> (7 Vorkomma-Stellen)	5693068,782	5693066,221			
11	<b>Koordinate, Ostwert</b> <sup>1</sup> (6 Vorkomma-Stellen)	313049,968	313068,576			
12	<b>Geländehöhe in m über NHN</b>	101,65	103,65			
13	<b>Rechtsgrundlage</b>	§ 26 SächswVG Wasserrechtliche Genehmigung (zu § 36 WHG)				

<sup>1</sup> Amtliches Lagebezugssystem ETRS89\_UTM33