

**Ihr/-e Ansprechpartner/-in**  
Katja Pogrietz

**Durchwahl**  
Telefon +49 341 9773220  
Telefax +49 341 977-1199

Katja.pogrietz@  
lds.sachsen.de

**Geschäftszeichen**  
(bitte bei Antwort angeben)  
32-0522/1435/16

Leipzig,  
14. Dezember 2023

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **ÖPNV-Maßnahme**

### **Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Kulkwitzer Straße und Antonienstraße**

Postanschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

Besucherschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
Altchemnitzer Straße 41  
09120 Chemnitz

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

Bankverbindung:  
IBAN  
DE22 8600 0000 0086 0015 22  
BIC MARK DEF1 860  
Deutsche Bundesbank

Verkehrsverbindung:  
Straßenbahnlinien  
5, 6, 522 (Rößlerstraße)  
Buslinie  
22 (Altchemnitzer Straße)

Für Besucher mit Behinderungen  
befinden sich gekennzeichnete  
Parkplätze vor dem Gebäude.  
Für alle anderen  
Besucherparkplätze gilt: Bitte beim  
Pfortendienst klingeln.

\*Bitte nutzen Sie für elektronisch  
signierte und verschlüsselte Dokumente  
ausschließlich die E-Mail-Adresse  
[post@lds.sachsen.de](mailto:post@lds.sachsen.de)



## 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>9</b>
1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	9
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Geologie .....	9
3 Archäologie und Denkmalschutz.....	10
4 Immissionsschutz.....	11
5 Kampfmittelbeseitigung .....	14
6 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen .....	14
7 Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr .....	15
8 Auflagen im privaten Interesse.....	15
<b>IV Zusagen .....</b>	<b>15</b>
<b>V Sofortvollzug .....</b>	<b>16</b>
<b>VI Kosten.....</b>	<b>16</b>
<b>B Sachverhalt.....</b>	<b>16</b>
<b>I Beschreibung des Vorhabens.....</b>	<b>16</b>
<b>II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....</b>	<b>16</b>
<b>C Entscheidungsgründe .....</b>	<b>20</b>
<b>I Verfahren .....</b>	<b>20</b>
1 Notwendigkeit der Planfeststellung; Zuständigkeit .....	20
2 Umfang der Planfeststellung .....	20
3 Verfahrensvorschriften .....	20
<b>II Planrechtfertigung .....</b>	<b>21</b>
<b>III Variantenprüfung .....</b>	<b>22</b>
<b>IV Umweltverträglichkeitsprüfung.....</b>	<b>24</b>
<b>V Öffentliche Belange .....</b>	<b>30</b>
1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	30
2 Archäologie und Denkmalschutz.....	31
3 Immissionsschutz.....	32
4 Klimaschutz und Nachhaltigkeit.....	45
5 Kommunale Belange .....	46
6 Naturschutz und Landschaftspflege .....	47
7 Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation.....	48
8 Raumordnung und Landesplanung.....	51
9 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs.....	51
10 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs .....	52



11	Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr .....	53
VI	Private Belange .....	53
1	Eigentum .....	53
2	Einwender .....	55
3	Ergebnis .....	58
VII	Sofortvollzug .....	58
VIII	Zusammenfassung / Gesamtabwägung .....	58
IX	Kostenentscheidung .....	59
X	Zahlungsmodalitäten .....	59
D	Rechtsbehelfsbelehrung .....	60

## Abkürzungsverzeichnis

10. SächsKVZ	Zehntes Sächsisches Kostenverzeichnis
Abs.	Absatz
A <sub>u</sub>	unterer Anhaltswert
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen
Az.	Aktenzeichen
BA	Bauabschnitt
BAnz.	Bundesanzeiger
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 Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandard und Emissionshöchstmengen)
BauGB	Baugesetzbuch
BayVGH	Bayrischer Verwaltungsgerichtshof
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOSTrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
CEF	continuous ecological functionality-measures; „vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen“
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks

dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V. , Berlin
DIN 4150	Deutsche Industrienorm Erschütterungen im Bauwesen
DIN 18024	Deutsche Industrienorm barrierefreies Bauen
DIN 18915	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten
DIN 18920	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Erdgeschoss
ERVV	Elektronischer Rechtsverkehr-Verordnung
f./ff.	folgende/fortfolgende
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
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ha	Hektar
IP	Immissionspunkt
i. Ü.	im Übrigen
i. V. m.	in Verbindung mit
KfZ	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
lfd.	laufend
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LVB	Leipziger Verkehrsbetriebe
LWW	Leipziger Wasserwerke GmbH
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
µg/m <sup>3</sup>	Mikrogramm pro Kubikmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NatSchAVO	Naturschutz-Ausgleichsverordnung
Nr.	Nummer
Nrn.	Nummern
Obj.-Dok.-Nr.	Objektdokumentationsnummer
OG	Obergeschoss
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAPIS	Raumplanungsinformationssystem der sächsischen Landesverwaltung
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung

RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen. Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
SächsBRKG	Gesetz über den Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz (Sächsisches Gesetz über den Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz)
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsGemO	Sächsische Gemeindeordnung
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsKrWBodSchG	Gesetz über die Kreislaufwirtschaft und den Bodenschutz im Freistaat Sachsen (Sächsisches Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz)
SächsÖKoVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über das Ökokonto und das Kompensationsflächenkataster (Sächsische Ökokonto- Verordnung)
SächsPBefGZuVO	Sächsische Personenbeförderungszuständigkeitsverordnung
SächsPBG	Sächsisches Polizeibehördengesetz
SächsPVDG	Sächsisches Polizeivollzugsdienstgesetz
SächsVwKG	Sächsisches Verwaltungskostengesetz
SächsVwOrgG	Gesetz über die Verwaltungsorganisation des Freistaates Sachsen (Sächsisches Verwaltungsorganisationsgesetz)
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
s.	siehe
s. o.	siehe oben
TR	Technische Regel
u. a.	unter anderem
UmwRG	Umweltrechtsbehelfsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VTA	Verkehrs- und Tiefbauamt
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A Tenor

#### I Feststellung des Plans

Die Landesdirektion Sachsen (im Weiteren Planfeststellungsbehörde genannt) stellt auf Antrag der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (im Weiteren als Vorhabenträgerin bezeichnet) gemäß § 28 Abs. 1, § 29 Abs. 1 und 1 a, § 11 Abs. 1 PBefG und § 2 Abs. 2 SächsPBefZuVO sowie § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG den Plan für die ÖPNV-Maßnahme „Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Kulkwitzer Straße und Antonienstraße“ nach Maßgabe der Ziffern A II bis A VI fest.

#### II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Planunterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
05 - 01 b	Lageplan Bau-km 1+649,227 bis 1+710,00	1:250	31.08.2023
05 - 02 c	Lageplan Bau-km 1+770,00 bis 2+040,00	1:250	11.10.2023
05 - 03 b	Lageplan Bau-km 2+040,00 bis 2+240,00	1:250	31.08.2023
05 - 04 b	Lageplan Bau-km 2+240,00 bis 2+385,91	1:250	31.08.2023
06.1 - 01	Höhenplan 1+480,846 - 1+780,869	1:500/50	26.08.2022
06.1 - 02	Höhenplan 1+780,869 – 2+116,322	1:500/50	26.08.2022
06.01 - 03 a	Höhenplan 2+116,322 – 2+375,064	1:500/50	16.05.2023
06.02 - 01	Höhenplan 1+485,00 – 1+785,000	1:500/50	26.08.2022
06.02 - 02	Höhenplan 1+785,000 - 2+120,000	1:500/50	26.08.2022
06.2 - 03 a	Höhenplan 2+120,000 – 2+379,122	1:500/50	16.05.2023
10.1 - 01	Grunderwerbsplan Bau-km 1+649,227 bis 1+710,00	1:250	25.08.2022
10.1 - 02 b	Grunderwerbsplan Bau-km 1+710,00 bis 1+980,00	1:250	31.08.2023
10.1 - 03	Grunderwerbsplan Bau-km 1+980,00 bis 2+180,00	1:250	25.08.2022
10.1 - 04 a	Grunderwerbsplan Bau-km 2+180,00 bis 2+310,69	1:250	15.05.2023
10.2b Seiten 1 bis 7	Grunderwerbsverzeichnis		30.08.2023
11.1 - 01 b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis	1:250	31.08.2023

	Bau-km 1+649,227 bis 1+710,00		
11.1 - 02 b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 1+710,00 bis 1+980,00	1:250	31.08.2023
11.1 - 03 b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 1+980,00 bis 2+180,00	1:250	31.08.2023
11.1 - 04 b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 2+180,00 bis 2+310,69	1:250	31.08.2023
11-02 b Seiten 1 bis 23	Regelungsverzeichnis		30.08.2023
14 - 01	Querschnitt A – A Regelquerschnitt der freien Strecke	1:50	25.08.2022
14 - 02	Querschnitt G – G Knoten Schwartzestraße Bau-km 1+780,00	1:50	25.08.2022
14 - 03 b	Querschnitt H – H Haltestelle Adler Bau-km 2+340,00	1:50	31.08.2023
14 - 04 c	Querschnitt Haltestelle Schwartzestraße Bau-km 1+945,00	1:50	11.10.2023

### III Nebenbestimmungen

#### 1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Jede Abweichung von dem durch die vorliegende Entscheidung genehmigten Plan ist der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde beurteilt, ob eine Planänderung von wesentlicher oder unwesentlicher Bedeutung vorliegt und ob dafür ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss oder davon abgesehen werden kann.
- 1.2 Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss Abstimmungserfordernisse zwischen der Vorhabenträgerin 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 des planfestgestellten Vorhabens sind der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung, schriftlich anzuzeigen. Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass diese die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt sind, ist dies anzuzeigen und zu begründen.

#### 2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Geologie

- 2.1 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Behörde eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und den verantwortlichen Bauleiter benennen.

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

Hierzu ist

- insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen etc. auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen.
  - der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.
  - dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, 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 anzuzeigen.
- 2.4 Soweit humushaltiger Oberboden (Mutterboden) im Bereich der Baustelle anfällt, ist dieser zu Beginn der Baumaßnahmen getrennt vom Unterboden abzuschleppen und funktionserhaltend zu sichern bzw. zu lagern.
- 2.5 Nicht verwertbarer Bodenaushub und mineralische Materialien sind anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 KrWG zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist in diesem Fall nicht zulässig.

### 3 Archäologie und Denkmalschutz

- 3.1 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Archäologie schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen. Die gesetzliche Anzeigepflicht beim Fund von Kulturdenkmalen bleibt unberührt.
- 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 Für die Eigentümer der im Folgenden genannten baulichen Anlagen wird ein Anspruch auf Ersatz notwendiger Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Vorhabenträgerin an den genannten Fassaden und Geschosslagen der auf den Grundstücken befindlichen Gebäude dem Grunde nach festgestellt:

IP-Nr.	Grundstück	Fassade Himmelsrichtung	Geschoss	Tag/Nacht
94	Dieskaustraße 72	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
95	Dieskaustraße 70	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
96	Kulkwitzer Straße 1	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
99	Dieskaustraße 62	Ost	EG, 1.OG	Nacht
100	Dieskaustraße 60	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Süd	EG	Nacht
120	Dieskaustraße 50	Südost	EG, 1.OG	Nacht
121	Dieskaustraße 48	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
122	Dieskaustraße 46	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
123	Dieskaustraße 44	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
124	Dieskaustraße 42	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
125	Dieskaustraße 40	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
126	Dieskaustraße 36	Ost	1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG, 5.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht

127	Creuzigerstraße 1	Nordost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
128	Creuzigerstraße 2	Süd	EG, 1.OG	Nacht
128	Creuzigerstraße 2	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
129	Dieskaustraße 30	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
130	Dieskaustraße 28	Südost	1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Süd	EG, 1.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Nordost	EG, 1.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Südost	1.OG, 2.OG, 3. OG	Nacht
144	Dieskaustraße 20	Südost	1.OG	Nacht
145	Dieskaustraße 16/14	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag und Nacht
157	Dieskaustraße 19	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
159	Dieskaustraße 17	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordost	EG	Nacht
161	Dieskaustraße 13	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
161	Dieskaustraße 13	Südwest	EG, 1.OG, 2.OG	Tag und Nacht
162	Dieskaustraße 11	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
163	Dieskaustraße 9	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
164	Dieskaustraße 7	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
165	Dieskaustraße 5	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
166	Dieskaustraße 3	Nordwest	1.OG	Nacht
168	Dieskaustraße 74	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht

- 4.2. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stelle eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 4.3. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baufahrzeuge sowie Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs- und Schadstoffemissionen als Mindestanforderung dem Stand der Technik entsprechen.
- 4.4. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Geräten sind die in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen“ unter Nr. 3 genannten Immissionsrichtwerte unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten.

Soweit trotz aktiver Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, ist den Eigentümern oder Nutzern von schutzwürdigen Räumen (z. B. Wohnräumen) auf Verlangen eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Die Höhe der Entschädigung ist nach Dauer und Intensität der Beeinträchtigungen zu bemessen.

Kommt eine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen über die Höhe der Entschädigung nicht zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 30a PBefG vorbehalten.

- 4.5. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Anwohner betroffener schutzwürdiger Wohnbebauungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens über den Zeitraum lärmintensiver Bauarbeiten zu informieren. Lärmintensive Bauarbeiten sind grundsätzlich nur werktags in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr durchzuführen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde.

Der Baulärm ist auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Liegen dringende verkehrliche Erfordernisse vor, die Bauarbeiten während der Nachtzeit, an Samstagen oder an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen erfordern, hat die Vorhabenträgerin die Anwohner der betroffenen schutzwürdigen Wohnnutzungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens rechtzeitig darüber zu informieren. Für die Anwohner der betroffenen schutzwürdigen Wohnbebauung ist ein Ansprechpartner mit Kontaktdaten und Erreichbarkeiten zu benennen.

- 4.6. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde, § 7 Abs. 2 der 32. BImSchV. Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind vom Vorhabenträger vor Beginn der Arbeiten vertraglich entsprechend zu verpflichten.
- 4.7. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Staubreduktion (z. B. Befeuchtungsmaßnahmen) ergriffen werden.

## 5 Kampfmittelbeseitigung

Sofern im Rahmen der Bauausführung Kampfmittel im Erdboden entdeckt werden, sind diese in vorgefundener Lage zu belassen, die Baustelle zu verlassen und der Fund unverzüglich der nächstgelegenen Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle zu melden. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.

## 6 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen

- 6.1 Soweit die technische Planung Berührungspunkte zu Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung aufweist, ist die Ausführungsplanung mit den Trägern dieser Anlagen abzustimmen. Dies gilt sowohl für bauzeitliche als auch anlagebedingte Maßnahmen. Die planungsrechtliche Zulassungsentscheidung entbindet die Vorhabenträgerin nicht von der Notwendigkeit, sich vor Baubeginn genauestens über die Lage von Leitungen und Kabeln im Baubereich zu informieren.
- 6.2 Sofern Leitungen oder zugehörige Betriebseinrichtungen infolge der Baumaßnahme zu sichern, anzupassen, zu beseitigen oder umzuverlegen und diese Maßnahmen nicht in den planfestgestellten Unterlagen aufgeführt sind, hat die Vorhabenträgerin die notwendigen Maßnahmen im Einverständnis mit dem Anlageneigentümer und -betreiber zu veranlassen. Sollte die Vorhabenträgerin für diese Maßnahmen nicht das Einverständnis der Anlageneigentümer und -betreiber erwirken können, hat sie für die Maßnahmen unter Einreichung von Planunterlagen eine fachplanungsrechtliche Zulassungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde zu beantragen. Die für die Maßnahmen einschließlich ihrer Planung notwendigen Kosten hat die Vorhabenträgerin zu tragen, sofern keine abweichende gesetzliche Regelung oder Vereinbarung mit dem jeweiligen Leitungsträger besteht oder getroffen wird.
- 6.3 Bei der Sicherung, Beseitigung, Anpassung, Um- oder Neuverlegung von Leitungen und Anlagen Dritter sind die geltenden technischen Bestimmungen einzuhalten.
- 6.4 Während der Bauausführung ist dafür Sorge zu tragen, dass bei Ablagerungen, Überfahrten über Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung entsprechende Schutz- bzw. Sicherungsmaßnahmen nach den anerkannten Regeln der Technik vorgesehen werden.
- 6.5 Der störungsfreie Betrieb von im Plangebiet befindlichen Leitungen und Anlagen sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sind für das jeweilige Ver- und Entsorgungsunternehmen auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind ihnen rechtzeitig vorher mitzuteilen.
- 6.6 Schutzstreifen bestehender Leitungen sind nach Möglichkeit von Ablagerungen und dergleichen freizuhalten. Sofern dies nicht möglich ist, sind in vorheriger Absprache mit dem jeweiligen Leitungsträger die Einzelheiten einschließlich etwaiger Schutz- und Sicherungsmaßnahmen festzulegen.

- 7 Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr
  - 7.1 Über den terminlichen Ablauf der Baumaßnahmen sind die Polizeidirektion Leipzig, die Branddirektion Leipzig sowie die Integrierte Regionalleitstelle Leipzig frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
  - 7.2 Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sind ggf. erforderlich werdende Vollsperrungen und Umleitungen (inklusive eines Markierungs- und Beschilderungsplans) frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden.
- 8 Auflagen im privaten Interesse
  - 8.1 Betroffene Grundstückseigentümer, Gewerbetreibende und Pächter sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten über den Baubeginn und den Bauablauf sowie die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen einschließlich der Einschränkungen und/oder Sonderregelungen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu informieren. Den Betroffenen ist gleichzeitig ein verantwortlicher Ansprechpartner in Bezug auf die Baumaßnahme mitzuteilen.
  - 8.2 Es ist sicherzustellen, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken nur auf die zwingend notwendigen Flächen beschränkt bleibt.
  - 8.3 Der Zugang des Anliegerverkehrs für die während der Bauzeit betroffenen Grundstücke ist grundsätzlich zu gewährleisten. Unvermeidbare Einschränkungen der Erreichbarkeit sind den betroffenen Grundstückseigentümern, Gewerbetreibenden und Pächtern rechtzeitig mitzuteilen.
  - 8.4 Die Eigentümer von Grundstücksflächen erhalten ihre zeitweilig beanspruchten Flächen zurück, sobald diese für das Bauvorhaben nicht mehr benötigt werden. Vor Rückgabe sind diese Flächen in Abstimmung mit den Eigentümern soweit wie möglich in den Zustand zu versetzen, der vor der Inanspruchnahme bestand.
  - 8.5 Durch Bauverkehr, Bauausführung, Instandsetzungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten entstandene Schäden sind ordnungsgemäß zu beheben. In allen Fällen, in denen Schädigungen durch die Baumaßnahme zu befürchten sind, sind vorab Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

## IV Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche die Vorhabenträgerin in ihren schriftlichen Erwidern auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihr 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 Vorhabenträgerin, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

## V Sofortvollzug

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

## VI Kosten

- 1 Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- 2 Für diesen Bescheid werden Kosten in Höhe von 3.680 EUR festgesetzt.

## B Sachverhalt

### I Beschreibung des Vorhabens

Die Dieskaustraße besitzt im Straßennetz der Stadt Leipzig und im Streckennetz der LVB eine wichtige Funktion. Die verkehrende Straßenbahnlinie 3 verbindet die Innenstadt und das westliche Stadtgebiet mit Knautkleeberg.

Die Stadt Leipzig plant parallel die Umgestaltung der Dieskaustraße in den Ortsteilen Großzschocher und Kleinzschocher. Es handelt sich um eine zeitlich abgestimmte Baumaßnahme des Verkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig (VTA), der LVB und der Leipziger Wasserwerke unter Federführung des VTA.

Inhalt der zur Planfeststellung beantragten Planung ist die Aufweitung der Gleisanlagen in der Dieskaustraße zwischen Kulkwitzer Straße und Antonienstraße für den Einsatz von 2,40 m breiten Wagenzügen. Des Weiteren werden die Haltestellen Schwartzestraße und Adler (stadteinwärtig) als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn barrierefrei ausgebaut. Die stadtauswärtige Haltestelle Schwartzestraße wird jedoch nur auf einer Länge von 31,0 m barrierefrei, so dass die vorderen vier großen Türen eines Wagenzuges abgedeckt werden.

Des Weiteren werden die Fahrleitungsanlagen grundhaft erneuert und an die neue Lage der Gleise angepasst. Hierzu sind neue Masten und Wandbefestigungen vorgesehen. Zur Gewährleistung der Anforderungen an die Stromversorgung werden die im gesamten Baubereich vorhandenen Bahnstromanlagen erneuert.

### II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 31. August 2022 bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 19. September 2022 bis einschließlich 18. Oktober 2022 im Stadtplanungsamt der Stadtverwaltung Leipzig zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung war zuvor im Elektronischen Amtsblatt der Stadt Leipzig vom 3. September 2022 sowie im Amtsblatt, das am 10. September 2022 in gedruckter Form erschienen ist, bekanntgegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die Einwendungsfrist mit Ablauf des 18. November 2022 endet.

Während des Auslegungszeitraumes waren die Bekanntmachung und die Unterlagen auch auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde unter

<https://www.ids.sachsen.de/bekanntmachung> (Rubrik Infrastruktur - Straßenbahnen) sowie im UVP-Portal unter <https://www.uvp-verbund.de> einsehbar.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Übersendung von Unterlagen mit Schreiben vom 5. September 2022 unter Fristsetzung bis 18. November 2022 die von der Planung betroffenen Behörden und Unternehmen der öffentlichen Ver- und Entsorgung bzw. der Telekommunikation in öffentlichen Telekommunikationsnetzen und sonstige Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zur Planung gebeten.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 12. September 2022 über das Vorhaben und die öffentliche Auslegung informiert.

Es sind folgende Stellungnahmen abgegeben worden:

Behörde/Unternehmen/Umweltvereinigung	Schreiben/E-Mail vom:
Landesdirektion Sachsen, Abteilung 4 – Umwelt, Referate 43 und 44	10. November 2022 Fehlmeldung
Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt	15. November 2022 28. Juni 2023 25. September 2023
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Zentrale Stellungnahme des landesbeauftragten für Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen integriert)	15. November 2022
Landesamt für Archäologie Sachsen	14. September 2022
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen	18. November 2022
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	10. November 2022 7. Juni 2023
Polizeidirektion Leipzig	17. November 2022 29. Juni 2023
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	8. Dezember 2022
Landesamt für Geobasisinformation Sachsen	17. Oktober 2022
Polizeiverwaltungsamt – Kampfmittelbeseitigungsdienst	21. September 2022
Leipziger Wasserwerke GmbH	15. Juni 2023
Netz Leipzig GmbH	18. November 2022
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	20. Oktober 2022
MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH	8. September 2022
Behindertenverband Leipzig e.V.	7. November 2022
Industrie- und Handelskammer zu Leipzig	28. Oktober 2022
Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. im Namen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e.V.	3. November 2022

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat sich nicht zum Vorhaben geäußert.

Die Planfeststellungsbehörde hat, soweit postzustellungsfähige Anschriften vorlagen oder ermittelt werden konnten, die nicht ortsansässigen Eigentümer von Grundstücken, deren Inanspruchnahme laut Planung vorgesehen ist, mit Schreiben vom 13. September 2022 über die Planauslegung sowie den Inhalt der ortsüblichen Bekanntmachung informiert.

Einwendungen privater Betroffener wurden erhoben.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange, Äußerungen der Naturschutzvereinigungen und Einwendungen der Vorhabenträgerin übermittelt und ihr Gelegenheit zu einer schriftlichen Erwiderung gegeben. Die Vorhabenträgerin hat die Erwiderungen der Planfeststellungsbehörde gestaffelt per E-Mails vom 16. März 2023, 20. April 2023 und 3. Mai 2023 übersandt.

Aufgrund von Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin eine 1. Planänderung vorgenommen. Diese wurde der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 16. Mai 2023 vorgelegt.

Die 1. Tektur umfasste im Wesentlichen folgende Änderungen:

- eindeutige Darstellung der Planfeststellungsgrenzen in den Nebenflächen;
- Ergänzung des Anpassungsbereiches des provisorischen Baugleises am Bauanfang;
- Anpassung der Längsneigung < 6 % der Rampen der angehobenen Radfahrstreifen;
- Änderung der Gleisgradienten zur Schaffung eines Anpassungsbereiches von ca. 6,7 m am Bauende;
- Anpassung der Zufahrt Flurstück 135a Gemarkung Kleinzschocher;
- Verschiebung des FGU in den Haltestellenbereich Schwarzestraße;
- Anpassung des FGU an der Haltestelle Adler.

Den von der 1. Tektur in ihren Aufgabenbereichen/Zuständigkeiten berührten Träger öffentlicher Belange wurden per E-Mail vom 24. Mai 2023 bzw. mit Schreiben vom 30. Mai 2023 die jeweilige Erwiderung der Vorhabenträgerin sowie die Tekturunterlagen (komplett oder in Auszügen) übersandt mit der Möglichkeit, sich sowohl zur Erwiderung als auch zur Tektur Stellung zu nehmen.

Die Einwender erhielten mit Schreiben vom 24. Mai 2023 die Erwiderung sowie Auszüge aus den Tekturunterlagen zur Kenntnis und mit der Möglichkeit, die trotz Erwiderung noch zu klärenden Fragen zu übermitteln bzw. zur Tektur Einwendungen zu erheben.

Von der Tektur betroffene Private wurden durch die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24. Mai 2023 über die Planänderung und die Möglichkeit der Erhebung von Einwendungen informiert.

Den übrigen Trägern öffentlicher Belange wurden die Erwiderungen am 26. Mai 2023 zur Kenntnis gegeben und ihnen Gelegenheit gegeben sich – bei Bedarf – dazu zu äußern.

Soweit sich die Träger öffentlicher Belange oder Einwender geäußert haben, wird auf die jeweiligen Fachkapitel verwiesen.

Da sich aus der Anhörung ergeben hat, dass die geplante Zufahrt zum Flurstück 135 der Gemarkung Kleinzschocher nicht über das Flurstück 135a erfolgen kann, hat sich die Vorhabenträgerin dahingehend entschieden, die stadtauswärtige Haltestelle Schwartzestraße nicht zu 100% barrierefrei auszubilden.

Diese wesentliche Änderung erforderte eine 2. Tektur. Die Unterlagen der 2. Tektur, die im Wesentlichen folgende Änderungen umfassen, wurden der Planfeststellungsbehörde am 31. August 2023 übergeben:

- barrierefreier Ausbau der auswärtigen Haltestelle Schwartzestraße auf einer Länge von 31 m;
- Absenkung der Haltestelle im Bereich der Zufahrt zu Flurstück 135 auf eine Höhe von 7 cm über Schienenoberkante, was einer Bordansicht am Fahrbahnrand von 5 cm entspricht;
- Aufstellung eines FGU stadtauswärtiger Haltestellenbereich mit 0,50 m schmalen Seitenscheiben;
- Entfernung der geplanten Zufahrt über Flurstück 135a;
- Ergänzungen im Regelungsverzeichnis und Lageplänen zum Regelungsverzeichnis bezüglich Anlagen der Leipziger Wasserwerke GmbH.

Per Schreiben bzw. E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 7. September 2023 wurden diejenigen Träger öffentlicher Belange und Einwender, die von der 2. Tektur betroffen sind, über die Änderungen informiert und die Möglichkeit eingeräumt, sich zu den Änderungen zu äußern bzw. Einwendungen zu erheben.

Sofern sich Träger öffentlicher Belange und Einwender zur 2. Tektur geäußert haben, wird auf die jeweiligen Fachkapitel verwiesen.

Aufgrund von Äußerungen der Stadt Leipzig (Verkehrs- und Tiefbauamt-VTA) sowie einer anwaltlich vertretenen Einwenderin zur Erwidern der Vorhabenträgerin (2. Tektur) hat diese eine Ergänzung der zweiten Tektur vorgenommen. Diese beinhaltet folgende Änderungen:

- Änderung der Querneigung und Ergänzung der Vermaßung im Haltestellenbereich Schwartzestraße;
- Ergänzung der Plandarstellung zur Schleppkurve eines Transporters.

Das VTA sowie der anwaltliche Vertreter der Einwenderin wurden über die Änderungen entsprechend informiert.

Zum Sachverhalt wird ergänzend auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsakten sowie auf die nachstehenden Erwägungen verwiesen

## C Entscheidungsgründe

### I Verfahren

#### 1 Notwendigkeit der Planfeststellung; Zuständigkeit

Das Vorhaben hat die Änderung von Straßenbahnbetriebsanlagen zum Inhalt.

Die Notwendigkeit der Planfeststellung besteht für den Bau oder die Änderung von Straßenbahnbetriebsanlagen. § 28 Abs. 1 PBefG regelt, dass Straßenbahnbetriebsanlagen nur errichtet werden dürfen, wenn vorher der Plan festgestellt ist.

Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Landesdirektion Sachsen für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beruht auf § 29 Abs. 1 und Abs. 1 a sowie § 11 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 2 Abs. 2 SächsPBefGZuVO sowie § 1 SächsVwVfZG in Verbindung mit § 3 Abs. 1 VwVfG.

#### 2 Umfang der Planfeststellung

Nach § 75 Abs. 1 VwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit eines Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt.

Es werden dabei alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Neben der Planfeststellung sind andere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

Allerdings kann die Genehmigungswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses nur so weit reichen, wie das Vorhaben in den Planunterlagen, die der Entscheidung zugrunde liegen, dargestellt und überhaupt darstellbar ist und nur soweit, wie ein Vorhaben unter dem einschlägigen fachplanungsgesetzlichen Planfeststellungsvorbehalt - vorliegend unter dem Vorbehalt nach § 28 Abs. 1 S. 1 PBefG (Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen) - einschließlich der in der oben genannten Vorschrift des § 75 Abs. 1 VwVfG geregelten Möglichkeit von Festlegungen über notwendige Folgemaßnahmen steht.

#### 3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes i. V. m. dem Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen durchgeführt. Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 73 VwVfG durchgeführt. Von dem der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Ermessen, von einer förmlichen Erörterung in einem Erörterungstermin abzusehen, hat diese gemäß § 29 Abs. 1 a Nr. 2 PBefG Gebrauch gemacht und sich aus den folgend dargestellten Gründen für einen Verzicht auf einen Erörterungstermin entschieden:

Der Erörterungstermin hat zum Ziel, durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den gegensätzlichen Positionen, wie sie sich durch Stellungnahmen und Einwendungen herauskristallisiert haben, die Informations- und Entscheidungsgrundlage der Planfeststellungsbehörde zu verbreitern. Dieser Zweck konnte nicht erreicht werden,

weil keine Bedenken geäußert oder Hinweise gegeben worden sind, die weiterer Erläuterung bedurft hätten.

## II Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung liegt vor.

Nach § 28 Abs. 1 S. 2 PBefG 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 letztgenannten 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.

Die Planrechtfertigung im genannten Sinne besteht, wenn die Planung den Zielen des betreffenden Fachplanungsgesetzes, vorliegend 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 es 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. Dies ist nur dann der Fall, wenn das Vorhaben zum Wohl der Allgemeinheit objektiv erforderlich ist, etwa, weil nach den tatsächlichen Umständen ein dringendes Verkehrsbedürfnis besteht.

Das Vorhaben wird dieser Anforderung gerecht. Es ist im fachplanungsrechtlichen Sinne gerechtfertigt, d. h. vernünftigerweise geboten. Seine Verwirklichung, also die Erreichung der mit der Planung verfolgten Ziele, liegt im öffentlichen Interesse.

Der öffentliche Personennahverkehr ist gem. § 2 Abs. 1 ÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der öffentliche Personennahverkehr 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. In verdichteten Räumen ist ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen, um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll in verdichteten Räumen der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Schienengebundene Verkehrsleistungen sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden.

Ziel der Baumaßnahme ist die Aufweitung der Gleisachsen für 2,40 m breite Fahrzeuge sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Schwartzestraße und Adler (stadteinwärtig) als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn.

Mit dem Umbau zu barrierefreien Haltestellen kommt die Vorhabenträgerin ihrer Verpflichtung aus dem Mindeststandard 14 der Zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nach, wonach bei allen Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen sind. Hiernach sind nicht barrierefreie Fahrzeuge, Haltestellen und Informationsmedien entsprechend den im Folgenden benannten Standards

anzupassen.

Rechtsgrundlage für den Mindeststandard 14 ist § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, wonach der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Da die gesetzlich vorgeschriebene Frist bereits überschritten ist, ist die Umsetzung durch das Vorhaben bereits angezeigt.

Weiter soll der Beförderungskomfort und die Attraktivität des ÖPNV auch durch den zukünftigen Einsatz von 2,40 m breiten Wagenzügen gesteigert werden. Bestehende Hindernisse zur Nutzung der Straßenbahnen für Menschen mit Behinderung sowie damit für diese einhergehenden Gefahren sollen beseitigt werden. Auch dies stellt einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung des Vorhabens dar.

### III Variantenprüfung

Die Variantenwahl der Vorhabenträgerin ist nicht zu beanstanden.

Für die fachplanerische Abwägungsentscheidung ist die Variantenauswahl von grundsätzlicher Bedeutung. Der ständigen Rechtsprechung des BVerwG entspricht es, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots sich auch und gerade auf eine Berücksichtigung planerischer Alternativen richten. Dabei ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch eigene abweichende Überlegungen zu ersetzen. Vielmehr kontrolliert die Planfeststellungsbehörde, ob die vom Vorhabenträger getroffene Entscheidung rechtmäßig ist. Daraus erwächst die Pflicht, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials ernsthaft in Betracht kommende Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen. Dabei darf sich die Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung nicht auf die Prüfung beschränken, ob sich eine andere als die gewählte Linienführung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, sie muss vielmehr eine vollständige Prüfung der jeweiligen Alternativen unter Abwägung der jeweils dafür und dagegen sprechenden Belange vornehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016, 4 A 5/14).

Die Planunterlagen enthalten eine Mehrzahl an möglichen und durch die Vorhabenträgerin geprüfte Varianten.

Zu den in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören grundsätzlich auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden.

Stellt sich in einer Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternative nicht erreicht werden kann, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Planfeststellungsbehörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenvarianten im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und in ihre Überlegungen ebenso einbeziehen wie die von ihr favorisierte Trasse (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, 9 B 10/09).

Für den Vorhabenbereich wurden im Einzelnen vier Varianten, unter Beachtung der allgemein vorgegebenen technischen Standards, betrachtet und untersucht.

Variante 1 sieht die Ausbildung der Haltestellen Schwartzestraße als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn in Bestandslage mit Querungshilfe vor. Die Trassierung erfolgt bestandsnah außer in den Kreuzungsbereichen Rolf-Axen-Straße und Wiegandstraße, da die Gleisachse aufgrund der Querungshilfen aufgeweitet werden muss.

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 dahingehend, dass die stadteinwärtige Kap-Haltestelle Schwartzestraße ca. 30 m südlich des jetzigen Standortes gegenüber der stadtauswärtigen Haltestelle Schwartzestraße (Bereich Dieskaustraße 59 bis 63) befindet. Zudem ist die Einrichtung einer Zeitinsel südlich der Haltestellen erforderlich. Die Trassierung erfolgt bestandsnah.

Variante 3 sieht stadtauswärts eine Kap-Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn ca. 60 m nördlich zur Bestandslage im Bereich Dieskaustraße 42 bis 50 sowie stadteinwärts eine solche Haltestelle ca. 30 m nördlich zur Bestandslage auf Höhe der Dieskaustraße 51 vor. Die Trassierung erfolgt asymmetrisch analog zu den Fahrbahnen.

Variante 4 unterscheidet sich von den Varianten 1 bis 3 dahingehend, dass neben den Haltestellen Schwartzestraße auch die stadteinwärtige Haltestelle Adler in Bestandslage als Haltestellenkap mit angehobener Fahrbahn ausgebildet wird. Die stadtauswärtige Haltestelle Schwartzestraße befindet sich ca. 20 m südlich des jetzigen Standortes gegenüber der stadtauswärtigen Haltestelle im Bereich Dieskaustraße 59 bis 61). Die Trassierung erfolgt bestandsnah.

Bei der Betrachtung der Varianten für die Haltestellen kam die Vorhabenträgerin zu folgenden Ergebnissen:

Für Variante 1 spricht, dass ein bestandsnaher Ausbau erfolgt. Als Nachteil wird bei der stadtauswärtigen Haltestelle Schwartzestraße die Schließung zweier Zufahrten in der Dieskaustraße 48 und 50 gesehen. Weiter von Nachteil ist, dass aufgrund der Lage der stadteinwärtigen Haltestelle Schwartzestraße die Erschließung bzw. Anbindung an die Dieskaustraße von zwei Baugrundstücken (Flurstück Nrn. 144, 144 a und 148 a der Gemarkung Kleinzschocher) zukünftig verhindert wird. Zudem führen die Querungshilfen in den Kreuzungsbereichen zur Verlangsamung des Straßenbahnverkehrs.

Variante 2 hat den Vorteil, dass bei der stadteinwärtigen Haltestelle Schwartzestraße die Zufahrt zu den Grundstücken Dieskaustraße Nr. 59 und 61 über das überfahrbare Kap erfolgt. Gegen Variante 2 spricht, dass durch die stadtauswärtige Haltestelle Schwartzestraße zwei Zufahrten geschlossen werden (Dieskaustraße 48 und 50). Zudem ist an der stadteinwärtigen Haltestelle Schwartzestraße kein durchgängiger Radfahrstreifen vorgesehen, so dass eine Mischverkehrsfläche entsteht.

Für Variante 3 spricht, dass die Erschließung von zwei Baugrundstücken (Flurstück Nrn. 144, 144 a und 148 a der Gemarkung Kleinzschocher) zukünftig uneingeschränkt möglich ist und die Zufahrt zum Grundstück Dieskaustraße 50 unverändert bleibt. Von Nachteil ist, dass durch die stadtauswärtige Haltestelle Schwartzestraße die bestehende Zufahrt an der Dieskaustraße 48 geschlossen wird. Um diese zu erhalten, müsste der vordere Haltestellenbereich abgesenkt werden. Dies hätte zur Folge, dass der Haltestellenbereich, der die ersten beiden Türen abdeckt, nicht barrierefrei ausgebildet werden kann. Davon ist jedoch abzusehen, damit eine Kontinuität im

Streckennetz sichergestellt werden kann. Weiter mangelt es an einer Querungshilfe am Knoten Schwartzestraße.

Variante 4 hat den Vorteil, dass die südliche Zuwegung zu o.g. Haltestelle durch eine LSA gesichert ist. Nachteilig ist, dass die stadtauswärtige Haltestelle nicht vollständig barrierefrei errichtet werden kann, da sich der Haltestellenbereich, an dem sich die fünfte Tür des Wagenzugs befindet, durch die Bordabsenkung nicht auf gleicher Ebene mit der Fahrbahn befindet. Jedoch ist die barrierefreie Ausführung des vorderen Haltestellenbereichs, welcher die ersten vier großen Türen abdeckt, möglich. Weiter von Nachteil ist, dass aufgrund der Lage der stadteinwärtigen Haltestelle Schwartzestraße die Erschließung bzw. Anbindung an die Dieskaustraße von zwei Baugrundstücken (Flurstück Nrn. 144 a und 148 a der Gemarkung Kleinzschocher) zwar zukünftig direkt von der Dieskaustraße aus verhindert wird. Da das Flurstück 144 der Gemarkung Kleinzschocher jedoch nicht in Anspruch genommen wird, kann die Zufahrt über dieses Grundstück erfolgen.

Im Ergebnis hat sich die Vorhabenträgerin für Variante 4 als Vorzugsvariante entschieden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Hierfür spricht insbesondere, dass zukünftig auch die Flurstücke Nrn. 144 a und 148 a der Gemarkung Kleinzschocher noch über das Flurstück Nr. 144 der Gemarkung Kleinzschocher erschlossen werden können. Zudem gewährleistet die Bordabsenkung im hinteren Teil der Haltestelle, dass weiterhin die ersten Türen barrierefrei erreichbar sind, was dem Standard für den behindertengerechten Ausbau der Haltestellen entspricht. Auch kann das Grundstück Flurstück 135 der Gemarkung Kleinzschocher weiter direkt über die Dieskaustraße angedient werden. Der Planfeststellungsbehörde drängt sich neben den geprüften Varianten auch keine weitere als vorzugswürdig auf, insbesondere wurden auch im Anhörungsverfahren keine ggf. noch alternativ zu prüfenden Varianten vorgeschlagen. Die Vorhabenträgerin hat keine objektiv in Betracht kommende, sinnvolle Alternative unberücksichtigt gelassen und die Einschätzung, dass die ausgewählten Varianten für Gleislagen und die Führung des Radverkehrs unter Abwägung der berührten öffentlichen Belange die besten Lösungen darstellen, ist nachvollziehbar. Insbesondere hat die Vorhabenträgerin sich bei der Auswahl von sachgerechten Kriterien leiten lassen und ihnen ein ihrer objektiven Bedeutung entsprechendes Gewicht beigemessen.

## IV Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG sind bei der Planfeststellung die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die verfahrensrechtlichen Anforderungen an die Prüfung der Umweltverträglichkeit ergeben sich aus den Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). 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 § 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 Umbau der Straßenbahnanlagen in der Dieskaustraße 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 BOStrab. Danach ist der Bau der Neubau oder die Änderung von Betriebsanlagen.

Die allgemeine Vorprüfung wird nach §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG angeführten Kriterien durchgeführt. Eine UVP-Pflicht besteht dann, wenn das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Nach Anlage 3 zum UVPG sind zu berücksichtigende Kriterien die Merkmale des Vorhabens, sein geplanter Standort sowie die Art und Merkmale möglicher Auswirkungen. Nach § 2 Abs. 1 UVPG sind Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Nach § 7 Abs. 3 UVPG entfällt die Vorprüfung nach den Absätzen 1 und 2, wenn der Vorhabenträger die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt und die zuständige Behörde das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. Für diese Vorhaben besteht die UVP-Pflicht. Die Entscheidung der zuständigen Behörde ist nicht anfechtbar. Zu den Planunterlagen gehört als Unterlage 19.3 auch ein UVP-Bericht. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 9) steht: „Seitens der LVB wird daher ein UVP-Bericht nach § 16 UVPG erstellt und ein Verfahren gemäß § 4 UVPG beantragt.“ Damit ist durch die Vorhabenträgerin ein Antrag nach § 7 Abs. 3 UVPG gestellt, weil das Entfallen der Vorprüfung auch von ihr als zweckmäßig erachtet wird.

Dem Antrag wurde stattgegeben, da die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zweckmäßig ist. Nach der Begründung der Bundesregierung für den Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung (BT-Drs. 18/11499) kann die Möglichkeit, die Durchführung einer UVP zu beantragen, für den Vorhabenträger insbesondere dann vorteilhaft sein, wenn er ohnehin damit rechnet, dass die Vorprüfung das Bestehen einer UVP-Pflicht ergeben wird. In einem solchen Fall spart der Antrag Zeit und Aufwand für die Vorprüfung. Ferner vermeidet der Vorhabenträger rechtliche Unsicherheiten, die im Falle eines Verfahrens ohne UVP bei einem UVP-vorprüfungspflichtigen Vorhaben für den Bestand der Genehmigung entstehen könnten (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 2 UmwRG).

Es spricht einiges dafür, dass eine allgemeine Einzelfallvorprüfung zum Ergebnis gekommen wäre, dass eine UVP-Pflicht besteht. Die zum Vorhaben erstellte schalltechnische Untersuchung stellt eine Vorbelastung des vom Straßenbahnverkehrs ausgehenden Verkehrslärms an Wohngebäuden fest, welche eine erhebliche Umweltauswirkung auf das Schutzgut Mensch bzw. menschliche Gesundheit darstellt. Diese Vorbelastung hat ein Maß erreicht, welches eine Gesundheitsgefährdung für die Anwohner darstellt. Der durch das Vorhaben bedingte erhebliche bauliche Eingriff in den Schienenweg führt zusätzlich zu dieser bereits vorhandenen erheblichen Vorbelastung zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei gleichzeitiger Überschreitung der jeweiligen Immissionsgrenzwerte.

Antragsgemäß wurde somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Diese ist nach § 4 UVPG unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, die Zulassungsentscheidungen dienen. Sie 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 sind 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
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 Vorhabenträgerin hat die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Vorhabens im UVP-Bericht (Planunterlage 19) dargestellt und diese einer Bewertung bezüglich ihrer Umweltverträglichkeit unterzogen.

Die Beschreibung des Vorhabens erfolgte im vierten Abschnitt des UVP-Berichtes. Die Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens erfolgte im fünften Abschnitt des UVP-Berichtes. 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 siebenten und achten

Abschnitt des UVP-Berichtes werden die von der Vorhabenträgerin geprüften vernünftigen Alternativen sowie die Vorzugsvariante beschrieben. Die Wahl der Vorzugsvariante wird an Hand ihrer Vor- und Nachteile im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten begründet. 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.

Die zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden im neunten Abschnitt des UVP-Berichtes beschrieben. Die Beurteilung der möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die zwischen diesen Schutzgütern bestehenden Wechselwirkungen erfolgte nach bau-, anlage- und betriebsbedingten Konflikten. 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. Folgende zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im UVP-Bericht beschrieben:

- Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit

Anlage- und betriebsbedingt ist mit hohen Verkehrslärmbelastungen aus dem Straßenbahnverkehr zu rechnen. Diese sind der Grund, weswegen die Vorhabenträgerin selbst erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch bzw. menschliche Gesundheit prognostiziert, einen UVP-Bericht erstellt und die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt hat. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist die Verkehrslärmbelastung in der Dieskaustraße bereits im Ist-Zustand sehr hoch. Nach den Ergebnissen der Immissionsprognose aus der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17) überschreiten die durch den Straßenbahnverkehr verursachten Beurteilungspegel an den der Straßenseite zugewandten Fassaden an mehreren Gebäuden in der Dieskaustraße, der Kulkwitzer Straße, der Creuzigerstraße und der Hirzelstraße bereits ohne Ausbau der Gleisanlagen den Wert von 60 dB(A) in der Nacht.

Im Zuge des Ausbaus der Gleisanlagen der Straßenbahn kommt es zur Aufweitung des Gleismittenabstandes für den Einsatz breiterer Straßenbahnen. Diese Baumaßnahmen stellen erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne der 16. BImSchV dar. Im Ergebnis der Immissionsprognosen in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17) wurde ermittelt, dass die Gleisbaumaßnahme als wesentliche Änderung eines Verkehrsweges zu bewerten ist. Es sind 31 unmittelbar angrenzende, mehrgeschossige Wohnhäuser in der Dieskaustraße, der Kulkwitzer Straße, der Creuzigerstraße und der Hirzelstraße betroffen. Aufgrund der Ergebnisse der Immissionsprognosen in den schalltechnischen Untersuchungen bestehen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen an 31 Gebäuden (Dieskaustraße 74, 72, 70, 62, 60, 54, 50, 48, 46, 44, 42, 40, 36, 30, 28, 24, 20, 19, 17, 16/14, 15, 13, 11, 9, 7, 5, 3; Kulkwitzer Straße 1 und Creuzigerstraße 1- 2 sowie Hirtzelstraße 1a).

Aufgrund des Zusammenwirkens des Straßenbauvorhabens der Stadt Leipzig mit dem Gleisbauvorhaben der Vorhabenträgerin wurden auf Basis der bestehenden örtlichen Gegebenheiten und den Prognosewerten 2035 in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17) weiter die Summenpegel aus den Straßen- und

Schienenverkehrsgeräuschen berechnet. Die Zahl der Gebäude, an deren Fassaden der Wert von 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird, erhöht sich im Ergebnis der Berechnung der Summenpegel aus den Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen von 31 auf 55. An zwei Gebäuden in der Dieskaustraße wird im Ergebnis der Berechnung der Summenpegel an den der Straßenseite zugewandten Fassaden sogar der Wert von 70 dB(A) am Tag überschritten (Dieskaustraße 13 und 14/16).

Baubedingt ist mit Baulärm und Erschütterungen an Arbeitstagen zwischen 7 und 20 Uhr und am Samstag bis 15 Uhr zu rechnen. Unter Berücksichtigung der auf der Dieskaustraße bestehenden hohen Vorbelastungen durch den Verkehrslärm ist nach dem UVP-Bericht lediglich von temporären und nicht erheblichen baubedingten Auswirkungen auf den Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit auszugehen.

Es wird ferner dargestellt, dass es durch das Vorhaben zu einem Eingriff in privates Eigentum kommt. Der Eingriff, welcher in Form von Grunderwerb vom Vorhaben ausgeht, soll nach dem UVP-Bericht, S. 20 eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch bzw. menschliche Gesundheit darstellen. Diese Bewertung wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Privates Eigentum ist zwar rechtlich geschützt, nicht jedoch nach dem UVPG. Darüber hinaus ist die Inanspruchnahme von Privateigentum im Ergebnis der 2. Tektur nicht mehr aktuell, da das gegenständliche Grundstück nicht mehr in Anspruch genommen wird.

- Schutzgut Fläche, Boden

Die Anlage einer Zufahrt führt zu einer Flächeninanspruchnahme einer unversiegelten, mit einer Hecke bewachsenen Grünfläche mit einer Größe von 40 m<sup>2</sup>. Dies ist im Ergebnis der 2. Tektur nicht mehr aktuell, da die Hecke nicht mehr in Anspruch genommen wird.

- Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Die Anlage einer Zufahrt führt zu einer Beseitigung einer Hecke mit einer Größe von 40 m<sup>2</sup>. Dies ist im Ergebnis der 2. Tektur nicht mehr aktuell, da die Hecke nicht mehr in Anspruch genommen wird.

- Schutzgut Klima und Luft

Baubedingt kommt es bei der Ausführung der Bauarbeiten zeitlich befristet zu erhöhten Staubemissionen.

- Schutzgüter Wasser, Kultur- und sonstige Sachgüter

Für die Schutzgüter Wasser, Landschaft, bzw. Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sind keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten.

Die Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, erfolgt im zehnten Abschnitt des UVP-Berichtes. Es handelt sich dabei um die in den Maßnahmenblättern beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlage 1, Anhang 2). Eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung ist im elften Abschnitt des UVP-Berichts enthalten. Der vom Vorhabenträger vorgelegte UVP-Bericht (Planunterlage 19) enthält damit den notwendigen Inhalt nach § 16 UVPG.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 24 f. UVPG auf der Grundlage der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen, die Aussagen zu den Umweltauswirkungen enthalten, sowie aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingeholt wurden, durchgeführt. Maßgeblich waren neben den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen insbesondere die Stellungnahmen des Landesamtes für Denkmalschutz sowie des Amtes für Umweltschutz der Stadt Leipzig. Die Planfeststellungsbehörde hat sich inhaltlich in den Kapiteln zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Denkmalschutzes und des Immissionsschutzes 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 kann festgestellt werden, dass das Gleisbauvorhaben zum Teil mit erheblichen Umweltauswirkungen auf die 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 Zulassung des Vorhabens durch diesen Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen ist. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens werden im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge wie folgt bewertet:

Für das Schutzgut Mensch einschließlich menschliche Gesundheit werden anlage- und betriebsbedingt hohe Verkehrslärmbelastungen aus dem Straßenbahnverkehr sowie aus den Summenpegeln von Straßenbahn- und Straßenverkehr auftreten. Für die Schutzgüter Klima und Luft sind lediglich unerhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten. Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden, Wasser, Landschaft, bzw. Stadtbild, Kultur- und sonstige Sachgüter sind keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben zu erwarten.

Soweit diese genannten Umweltauswirkungen negativ bewertet wurden, erfolgte ihre weitere Berücksichtigung bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens, insbesondere bei der Entscheidung über das Bestehen von Ansprüchen auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen sowie über die landschaftspflegerischen Maßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde stellte fest, dass die Eigentümer von 38 Gebäuden entlang der Dieskaustraße und in Nebenstraßen einen Anspruch auf Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen an ihren Gebäuden gegenüber der Vorhabenträgerin haben. Damit wird sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung an diesen Gebäuden eingehalten werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf das Kapitel zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Immissionsschutzes. Zum Ausgleich bzw. zum Ersatz dieser Umweltauswirkungen plant die Vorhabenträgerin landschaftspflegerische Maßnahmen. Die Planfeststellungsbehörde schätzt ein, dass diese geeignet sind, die mit dem Vorhaben oben beschriebenen Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen bzw. zu ersetzen und verweist auf das Kapitel zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

In Auswertung der vom Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen sowie der eingegangenen Stellungnahmen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass bei plankonformer Umsetzung des Gleisbauvorhabens, bei der Realisierung von passiven Schallschutzmaßnahmen an 38

Gebäuden entlang der Dieskaustraße und in Nebenstraßen und unter Beachtung der zur Vermeidung, Minimierung, zum Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und der von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigung der Planung entgegenstehen. Dieses Zwischenergebnis ist in der abschließenden Abwägung berücksichtigt worden. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf das Kapitel zur Gesamtabwägung.

## V Öffentliche Belange

### 1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft vereinbar.

Die abfallrechtlichen Nebenbestimmungen beruhen auf den Vorschriften des BBodSchG, KrWG und des SächsKrWBodSchG. Dessen Anwendbarkeit ergibt sich aus § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 KrWG sowie § 3 Abs. 1 BBodSchG. Erdaushub ist Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 KrWG. Entsprechend den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft gemäß § 6 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.

Gemäß § 7 Abs. 3 KrWG hat die Verwertung von Abfällen ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen. Dies ist dann der Fall, wenn die Verwertung im Einklang mit den Vorschriften des KrWG sowie anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften steht. Sie erfolgt schadlos, wenn nach Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigung und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind und insbesondere keine Schadstoffanreicherung im Wertstoffkreislauf erfolgt. Hierzu sind die anfallenden Abfälle entsprechend ihres Schadstoffgehaltes zu untersuchen.

Bei der Verwertung der Abfälle sind je nach deren Verwendungszweck die technischen Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ - aktueller Stand (Allgemeiner Teil 11/2003, TR Boden 11/2004) zu beachten. Die Einhaltung dieser Richtlinie bzw. Verordnung sichert die ordnungsgemäße Verwertung der anfallenden Abfälle ab.

Daneben hat die Vorhabenträgerin die Regelungen des Bodenschutzes zu beachten. Gemäß § 1 BBodSchG sind die Funktionen des Bodens zu sichern bzw. wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren. Dabei hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen bereits nicht hervorgerufen werden, §§ 4, 7 BBodSchG.

In Umsetzung dieser gesetzlichen Regelungen wurden Nebenbestimmungen zum Schutz des Bodens in den verfügenden Teil des Beschlusses (A III 2) aufgenommen. Bei Beachtung dieser Regelungen ist nicht zu besorgen, dass schädliche, d. h. die Funktion des Bodens beeinträchtigende Veränderungen erfolgen, so dass auf Dauer keine Gefahren, erhebliche Nachteile bzw. erhebliche Beeinträchtigungen für Einzelne

und/oder die Allgemeinheit entstehen.

Mit Grund und Boden ist sparsam und schonend umzugehen. Dementsprechend sind Boden- und Flächenbeeinträchtigungen durch die Anlage temporärer Bau- und Montageplätze gering zu halten und nicht mehr benötigte Flächen zurückzubauen. Der Boden ist als Raum und Fläche wieder so herzustellen, dass dieser seine natürlichen Bodenfunktionen entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 a bis c BBodSchG wieder wahrnehmen kann.

Die in den Tenor aufgenommene Anzeigepflicht hinsichtlich schädlicher Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 16 Abs. 1 SächsKrWBodSchG.

## 2 Archäologie und Denkmalschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Archäologie und des Denkmalschutzes vereinbar.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, an den Gebäuden in der Kreuziger Straße 2 und Kulkwitzer Straße 1 neue Wandbefestigungen sowie an den Gebäuden Dieskaustraße 2, 20, 36 und 87 bestehende Wandbefestigungen rückzubauen und neue Wandbefestigungen anzubringen. Bei den vorgenannten Gebäuden handelt es sich um Kulturdenkmale nach § 2 Abs. 1 SächsDSchG.

Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 2 SächsDSchG darf ein Kulturdenkmal nur mit Genehmigung der Denkmalbehörde in seinem Erscheinungsbild oder seiner Substanz verändert oder beeinträchtigt werden. Maßstab der Beurteilung für die Frage der Beeinträchtigung ist in subjektiver Hinsicht das Empfinden des für Belange des Denkmalschutzes aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachters. In objektiver Hinsicht erfasst der Tatbestand jede nachteilige Veränderung des Erscheinungsbildes. Dagegen setzt die Genehmigungs- oder Zustimmungspflicht nicht voraus, dass die Beeinträchtigung von besonderem Gewicht oder deutlich wahrnehmbar ist (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 4. Juni 1991, BRS 52 Nr. 127).

Die Befestigung der Wandanker ist als nachteilige Veränderung des Erscheinungsbildes des Kulturdenkmals ohne Weiteres wahrzunehmen, da durch die Wandanker samt der angebrachten Abspannung der Fahrleitungsanlage Teile der Fassade verdeckt werden.

Die Anbringung der Wandbefestigungen an den denkmalgeschützten Gebäuden bedarf demzufolge einer denkmalenschutzrechtlichen Genehmigung, über die wegen der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit zu entscheiden war.

Nach pflichtgemäßen Ermessen wurde die Genehmigung erteilt. Der Gesamteindruck des Kulturdenkmals wird durch die anzubringenden Wandbefestigungen nicht empfindlich gestört wird.

Der Forderung des Landesamtes für Denkmalpflege vom 18. November 2022, dass bei der Erneuerung von Aufhängungen diese möglichst an den gleichen Stellen an den denkmalgeschützten Fassaden wieder befestigt werden sollten, wurde insoweit nachgekommen, als statische Gründe keinen anderen Befestigungspunkt verlangen. Hierzu wurde in einer mit Stellungnahme vom 16. März 2023 beigebrachten Auflistung dargestellt, wo eine Anbringung der Wandanker in gleicher Lage erfolgt bzw. an welchen Gebäuden aufgrund der Statik eine Neuordnung vorgesehen ist.

Seitens des Landesamtes für Archäologie wurde in der Stellungnahme vom 14. September 2022 lediglich um Aufnahme eines Hinweises zur Meldepflicht von Bodenfunden nach § 20 SächsDSchG gebeten. Dem wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmung A III 3.2 Rechnung getragen.

Soweit das Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (LfD) in seiner Stellungnahme vom 18. November 2022 darauf hingewiesen hat, dass sich im Straßenraum vor den Häusern Dieskaustraße Nrn. 12, 50 und 51 Brunnenschächte und Abdeckplatten dreier denkmalgeschützter Handschwengelpumpen befänden, die an Ort und Stelle zu bewahren und in die Umgestaltungsmaßnahmen einzubeziehen seien, ist dies für das vorliegende Planfeststellungsverfahren irrelevant. Die vorbenannten Brunnen und Abdeckplatten sind durch das Vorhaben der Stadt Leipzig betroffen, welches nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

Im Übrigen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Stadt Leipzig das Landesamt für Denkmalpflege in die weitere Planung bzw. Umsetzung der Maßnahmen einbezieht.

### 3 Immissionsschutz

Bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben sowohl mit den Belangen des Lärm- und Erschütterungsschutzes als auch des Schutzes vor Luftschadstoffen vereinbar.

#### 3.1 Verkehrslärmbedingte Immissionen

Der Schutz der Anlieger vor Straßenbahnverkehrslärm vollzieht sich nach den gesetzlichen Bestimmungen auf drei verschiedenen, in nachstehender Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Planungen für den Bau von Verkehrswegen haben zunächst im Grundsatz das in § 50 S. 1 BImSchG geregelte „Gebot der Lärm vermeidenden Trassierung“ zu beachten. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für bestimmte Nutzungen vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und Auswirkungen schwerer Unfälle im Sinne von Art. 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 S. 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz insoweit zwar ein besonderes Gewicht, aber keinen generellen Vorrang (BVerwGE 71, 163/165). Die Vorschrift entfaltet im vorliegenden Fall aber zum einen keine Wirkung, weil die Planung - siehe Abschnitt C IV 8 - nicht raumbedeutsam im Sinne von § 3 Nr. 6 ROG und damit auch im Sinne von § 50 S. 1 BImSchG ist. Zum anderen ist es angesichts der Bindung der umzubauenden Straßenbahnanlagen an der Gorkistraße offenkundig, dass der Vorhabenträgerin im Rahmen der eigenen Planungsziele für die Trassenführung kein planerischer Spielraum verbleibt, der für die Erzielung nennenswerter Lärmvermeidungseffekten ausgenutzt werden könnte.

Weiterhin ist beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG - aktiver Lärmschutz). Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden, hat der Betroffene gegen

den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für Schallschutzmaßnahmen (§ 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG - passiver Lärmschutz). Weitergehende Entschädigungen werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gewährt (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG).

Die Bundesregierung hat mit der 16. BImSchV von der Ermächtigung gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG Gebrauch gemacht und Grenzwerte für den Schutz der Nachbarschaft festgelegt. Die in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte stellen das Zumutbare gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dar.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A);
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A);
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A);
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bezogen auf die konkrete Maßnahme stellt sich vorliegend die Situation wie folgt dar:

Vorliegend stellt das Vorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff dar, weil es zu deutlichen Fahrbahn- und Gleisverlegungen aufgrund der Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 2,80 m kommt. Dies führt in der Folge aufgrund des hierdurch bedingten Heranrückens der Gleise an die bestehende Bebauung zu einer Verringerung des Abstandes zwischen Verkehrsweg und zu schützender Bebauung.

Weiter war daher zu prüfen, ob durch den 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 mindestens 60 dB (A) in der Nacht bzw. der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht (weiter) erhöht wird.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die schalltechnische Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen als Unterlage 17 vorgelegt. Grundlage der schalltechnischen Berechnung ist die durch die Vorhabenträgerin vorgenommene Einstufung der an den Schienenweg angrenzenden Gebiete als „Allgemeines Wohngebiet“. Aufgrund eines fehlenden rechtsgültigen Bebauungsplans erfolgte die Einstufung durch die Ermittlung der tatsächlichen Nutzungen. Vor Ort wurde hierzu festgestellt, dass die an den Schienenweg angrenzenden Gebiete überwiegend durch Wohnnutzung geprägt sind.

In der 16. BImSchV sind für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete 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)

Die Planfeststellungsbehörde hat die Gebietseinstufung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung geprüft. Dabei stellte sich heraus, dass für das Plangebiet kein Bebauungsplan vorliegt und im Flächennutzungsplan das Gebiet größtenteils als Wohnbaufläche ausgewiesen ist. Auch im Luftbild war ersichtlich, dass das Gebiet durch Wohnbebauung geprägt ist. Die Planfeststellungsbehörde hält die Annahmen in der schalltechnischen Untersuchung zur Gebietseinstufung demzufolge für zutreffend.

Die Berechnung der Beurteilungspegel an den schutzbedürftigen Nutzungen erfolgte nach der Anlage 2 der 16. BImSchV und wurde mit dem EDV-Programm SoundPLAN, Version 8.2, durchgeführt.

Im Ergebnis der detaillierten schalltechnischen Untersuchung kommt es bei den in Tabelle 1 aufgelisteten Gebäuden in den dargestellten Innenbereichen zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um 3 dB (A) bzw. zu einer weiteren Erhöhung der Beurteilungspegel von mindestens 70 dB (A) am Tag oder 60 dB (A) in der Nacht:

Tabelle 1

IP-Nr.	Bezeichnung Immissionsort	Fassade Himmelsrichtung	Geschoss	Überschreitung Tag/Nacht
94	Dieskaustraße 72	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
95	Dieskaustraße 70	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
96	Kulkwitzer Straße 1	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
99	Dieskaustraße 62	Ost	EG, 1.OG	Nacht
100	Dieskaustraße 60	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Süd	EG	Nacht
120	Dieskaustraße 50	Südost	EG, 1.OG	Nacht
121	Dieskaustraße 48	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
122	Dieskaustraße 46	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
123	Dieskaustraße 44	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht

124	Dieskaustraße 42	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
125	Dieskaustraße 40	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
126	Dieskaustraße 36	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG, 5.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Nordost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
128	Creuzigerstraße 2	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
129	Dieskaustraße 30	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
130	Dieskaustraße 28	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
144	Dieskaustraße 20	Südost	EG, 1.OG	Nacht
145	Dieskaustraße 16/14	Südost	EG	Tag und Nacht
157	Dieskaustraße 19	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
159	Dieskaustraße 17	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
161	Dieskaustraße 13	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
162	Dieskaustraße 11	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
163	Dieskaustraße 9	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
164	Dieskaustraße 7	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
165	Dieskaustraße 5	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
166	Dieskaustraße 3	Nordwest	EG, 1.OG	Nacht
168	Dieskaustraße 74	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht

Für die vorbenannten Immissionsorte bei den genannten Geschossen und Fassadenseiten liegt mithin eine wesentliche Änderung gemäß

§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vor, so dass der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet ist.

Im nächsten Schritt war daher zu ermitteln, an welchen Immissionsorten die festgelegten Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV überschritten werden. In diesem Zusammenhang war zu berücksichtigen, dass nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV der Grenzwert nur für den Zeitraum anzuwenden ist, in welchem die Nutzung ausgeübt wird.

Im Ergebnis führt die geplante Maßnahme zu Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten an folgenden Gebäuden:

Tabelle 2

IP-Nr.	Bezeichnung Immissionsort	Fassade Himmelsrichtung	Geschoss	Überschreitung Tag/Nacht
94	Dieskaustraße 72	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
95	Dieskaustraße 70	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
96	Kulkwitzer Straße 1	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
99	Dieskaustraße 62	Ost	EG, 1.OG	Nacht
100	Dieskaustraße 60	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Ost	EG, 1.OG	Nacht
119	Dieskaustraße 54	Süd	EG	Nacht
120	Dieskaustraße 50	Südost	EG, 1.OG	Nacht
121	Dieskaustraße 48	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
122	Dieskaustraße 46	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
123	Dieskaustraße 44	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG	Nacht
124	Dieskaustraße 42	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
125	Dieskaustraße 40	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
126	Dieskaustraße 36	Ost	1.OG, 2.OG, 3.OG, 4.OG, 5.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Nordost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht

128	Creuzigerstraße 2	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
129	Dieskaustraße 30	Südost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
130	Dieskaustraße 28	Südost	1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Südost	1.OG, 2.OG	Nacht
144	Dieskaustraße 20	Südost	1.OG	Nacht
145	Dieskaustraße 16/14	Südost	EG	Tag und Nacht
157	Dieskaustraße 19	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
159	Dieskaustraße 17	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
161	Dieskaustraße 13	Nordwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
162	Dieskaustraße 11	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
163	Dieskaustraße 9	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
164	Dieskaustraße 7	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
165	Dieskaustraße 5	Nordwest	1.OG, 2.OG	Nacht
166	Dieskaustraße 3	Nordwest	1.OG	Nacht
168	Dieskaustraße 74	Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht

Auf Grund der in der schalltechnischen Untersuchung zu Verkehrslärmimmissionen getroffenen Feststellung, dass die von der Vorhabenträgerin geplante Maßnahme zu Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten an vorbenannten 31 Gebäuden führen wird, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, die nach dem Stand der Technik vermeidbare Verkehrsrgeräusche unterbinden. Der aktive Lärmschutz hat dabei 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.

Für die vorbenannten Gebäude bei den genannten Geschossen und Fassadenseiten kann kein aktiver Schallschutz in Form von Lärmschutzwänden angeordnet werden, da die Gebäude zum einen zu nahe an der Straße liegen und zum anderen die Immissionsorthöhen bis zum 4. Obergeschoss reichen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann die Lärmvorsorge anlässlich dieses Vorhabens somit nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

Es besteht daher in den in Tabelle 2 dargestellten Geschossen und Fassadenseiten Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

Neben der Betrachtung des Lärmschutzes der einzelnen Verkehrswege nach den Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV hat die Planfeststellungsbehörde nicht zuletzt wegen der hohen (Vor-)Belastung der Dieskaustraße eine Betrachtung der Auswirkungen aller maßgeblichen Straßen – und Schienenverkehrswege zusammen für geboten erachtet (sog. Summenpegel).

Die Planfeststellungsbehörde verkennt somit nicht, dass sich die tatsächliche Betroffenheit der Bewohner aus einer Gemengelage der genannten Immissionen ergibt, die deshalb auch in ihrer Gesamtheit betrachtet werden muss, um sie im Rahmen dieses Verfahrens angemessen berücksichtigen zu können.

Eine solche Betrachtung kommt insbesondere dann in Betracht, wenn eine Gesamtbelastung zu erwarten ist, die mit Gesundheitsgefahren oder Eingriffen in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. November 2004, 9 A 67/03). Die Grenzwerte der 16. BImSchV wollen – wie sich aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, § 41 Abs. 3 und § 3 Abs. 1 BImSchG ergibt – bereits vor erheblichen Belästigungen schützen. Jene markieren jedoch nicht den Übergang zur Gesundheitsgefährdung, sondern sind bewusst niedriger angesetzt (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Februar 2003, 9 A 1/02). Der Ordnungsgeber besitzt hier einen weiten Gestaltungsspielraum. Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG ermächtigen den Ordnungsgeber nicht, durch seine Berechnungsverfahren grundrechtswidrige Eingriffe zuzulassen. Für die Auslegung und Anwendung der § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG folgt aus dieser verfassungsrechtlichen Vorgabe: Soweit Pegelwerte in Wohngebieten zu erwarten sind, die jedenfalls oberhalb von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen, ist grundsätzlich eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen (vgl. BayVGH, Urteil vom 18. Juli 1996, 8 CS 96.1612). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt, wenn vorhabenbedingt die Beurteilungspegel Werte erreichen, bei denen das Bestehen einer Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist. Die Planfeststellungsbehörde setzt hierbei im Sinne eines Anhaltwertes für Wohngebiete Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 23. Februar 2005, 4 A 5/04). Zu berücksichtigen ist jedoch, dass – auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung – der Vorhabenträgerin anlässlich ihres Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden (BVerwG, Urteil vom 15. Januar 2008, 9 B 7/07 Rn. 9). Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nur in die Abwägung einbeziehen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, 9 A 5/07, Rn. 17).

Hinsichtlich der konkreten Bewältigung einer festgestellten Gesundheitsgefährdung durch aktiven oder passiven Lärmschutz besteht keine zwingende Notwendigkeit, aktiven Lärmschutz vorzusehen. Der Planfeststellungsbehörde obliegt es,

abzuwägen und zu entscheiden, auf welche Weise eine relevante Gesundheitsgefährdung zu vermeiden ist. Danach hat die Planfeststellungsbehörde, wenn sich die bestehende Belastung bereits im kritischen Bereich bewegt, abwägend zu prüfen, ob die Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in Relation zur bereits bestehenden Vorbelastung marginal sind, bzw. ob sie noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 13. März 2008, 7 D 34/07.NE, Rn. 136 f.). In diesem Zusammenhang sind unter anderem die Kriterien des relativen Umfangs der Zusatzbelastung, der Schutzwürdigkeit der Gebietskategorie und der angemessenen Nutzbarkeit des Objekts unter Berücksichtigung der Vorbelastung und auch der Realisierbarkeit aktiven Schallschutzes relevant. Daneben sind auch die Kriterien zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes beachtlich. Hiervon ausgehend ist in der ständigen Rechtsprechung anerkannt, dass auch in Fällen einer vorhabenbedingt hervorgerufenen bzw. gesteigerten Gesundheitsgefährdung unter Umständen die Anordnung passiven Schallschutzes dem Gebot einer gerechten und ordnungsgemäßen Abwägung genügen kann (vgl. Sächsisches OVG, Beschluss vom 15. Dezember 2005, 5 BS 300/05 Rn. 36).

Die Vorhabenträgerin hat als Anlagen 5.3 und 5.4 zur Schalltechnischen Untersuchung die Summenpegel aus Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen abgebildet.

Aus Tabelle 3 ergibt sich, dass zusätzlich zu den Immissionspunkten, aus denen in Tabelle 2 ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen abgeleitet wurde, Gebäuden existieren, bei denen eine Überschreitung der Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) im Summenpegel zu verzeichnen ist, sich also ein weitergehender Anspruch auf (passive) Schallschutzmaßnahmen ergeben könnte.

Tabelle 3

IP-Nr.	Bezeichnung Immissionsort	Fassade Himmelsrichtung	Geschoss	Überschreitung 60 dB (A)Tag/ 70 dB(A) Nacht
120	Dieskaustraße 50	Südwest	EG, 1.OG	Nacht
120	Dieskaustraße 50	Südost	EG, 1.OG	Tag
120	Dieskaustraße 50	Nordost	EG, 1.OG	Tag
121	Dieskaustraße 48	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag
121	Dieskaustraße 48	Süd	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
122	Dieskaustraße 46	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag

123	Dieskaustraße 44	Südost	EG, 1.OG	Tag
124	Dieskaustraße 42	Südost	EG, 1.OG	Tag
125	Dieskaustraße 40	Südost	EG, 1.OG	Tag
125	Dieskaustraße 40	Nord	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
126	Dieskaustraße 36	Ost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag
126	Dieskaustraße 36	Süd	EG, 1.OG	Nacht
126	Dieskaustraße 36	Nord	EG, 1.OG	Nacht
127	Creuzigerstraße 1	Südost	EG, 1.OG	Tag
127	Creuzigerstraße 1	Nordost	EG	Tag
127	Creuzigerstraße 1	Südwest	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
128	Creuzigerstraße 2	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag
128	Creuzigerstraße 2	Süd	EG, 1.OG, 2.OG, 3.OG	Nacht
129	Dieskaustraße 30	Südost	EG, 1.OG, 2.OG	Tag
129	Dieskaustraße 30	Süd	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
130	Dieskaustraße 28	Südost	EG, 1.OG	Tag
141	Dieskaustraße 24	Südost	EG, 1.OG	Tag
141	Dieskaustraße 24	Nordost	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Süd	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht

142	Hirzelstraße 1 a	Südost	3.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Süd	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
144	Dieskaustraße 20	Südost	2.OG	Nacht
144	Dieskaustraße 20	Süd	EG, 2.OG	Nacht
145	Dieskaustraße 16/14	Südost	1.OG, 2.OG, 3.OG	Tag und Nacht
148	Wiegandstraße 2	Südost	4. OG	Nacht
159	Dieskaustraße 17	Nordwest	3. OG	Tag und Nacht
159	Dieskaustraße 17	Nordwest	4. OG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordwest	2.OG	Tag
160	Dieskaustraße 15	Nordost	EG	Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordost	1.OG, 2.OG	Tag und Nacht
161	Dieskaustraße 13	Nordwest	3.OG	Tag
161	Dieskaustraße 13	Nordwest	4. OG	Tag und Nacht
161	Dieskaustraße 13	Südwest	EG, 1.OG, 2.OG	Tag und Nacht
162	Dieskaustraße 11	Nordwest	3.OG, 4.OG	Tag
163	Dieskaustraße 9	Nordwest	2.OG, 4.OG	Tag
163	Dieskaustraße 9	Nordwest	3.OG	Nacht

Nicht alle Summenpegelerhöhungen sind jedoch der Maßnahme der Vorhabenträgerin zuzurechnen.

Das Vorhaben der Vorhabenträgerin fügt sich in eine Komplexbaumaßnahme u.a. mit der Stadt Leipzig ein. Diese gestaltet im engen räumlichen Zusammenhang mit der Maßnahme der Vorhabenträgerin einzelne Straßenräume komplett um – was nicht

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, jedoch seinerseits und unabhängig von der Maßnahme der Vorhabenträgerin zu Pegelerhöhungen führt.

Um die der Vorhabenträgerin (mit) zuzuordnenden Pegelerhöhungen zu ermitteln, hat die Planfeststellungsbehörde daher geprüft, bei welchen in Tabelle 3 dargestellten Immissionsorten das Vorhaben der Vorhabenträgerin die dominante Schallquelle darstellt. Hierzu hat die Planfeststellungsbehörde die Quellanteile der Vorhabenträgerin sowie der Stadt Leipzig an den Summenpegeln ermittelt und die Überschreitung der Schwellenwerte an denjenigen Immissionsorten als durch das Vorhaben bedingt angesehen, an denen der Quellanteil der Vorhabenträgerin an der Lärmkumulation wenigstens 51 % beträgt und eine Steigerung des Quellanteils im Vergleich zum Prognosenullfall zu verzeichnen ist.

Im Ergebnis verbleiben nach den vorgelegten Unterlagen an den in der Tabelle 3 aufgeführten Immissionsorten danach folgende Überschreitungen, die nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen dem Vorhaben der Vorhabenträgerin zugerechnet werden können:

Tabelle 4

IP-Nr.	Bezeichnung Immissionsort	Fassade Himmelsrichtung	Geschoss	Überschreitung 60 dB (A)Tag/ 70 dB(A) Nacht
128	Creuzigerstraße 2	Süd	EG, 1.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Nordost	EG, 1.OG	Nacht
141	Dieskaustraße 24	Süd	EG, 1.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Südost	3.OG	Nacht
142	Hirzelstraße 1 a	Süd	EG, 1.OG	Nacht
145	Dieskaustraße 16/14	Südost	1.OG, 2.OG	Tag und Nacht
160	Dieskaustraße 15	Nordost	EG	Nacht
161	Dieskaustraße 13	Südwest	EG, 1.OG, 2.OG	Tag und Nacht

Unter Abwägung aller Gesichtspunkte hält die Planfeststellungsbehörde die so festgestellten, vorhabenveranlassten Überschreitungen der Schwellenwerte für zumutbar, soweit ihnen durch passive Lärmschutzmaßnahmen Rechnung getragen wird. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes scheiden, wie bereits dargestellt, aufgrund der innerstädtischen Lage des Vorhabens aus.

Ansprüche auf Schutzvorkehrungen des passiven Schallschutzes beurteilen sich dabei vorliegend in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG.

Neben den in Tabelle 2 dargestellten Gebäuden hat die Planfeststellungsbehörde daher auch für die betroffenen Innenwohnbereiche der in Tabelle 4 dargestellten Immissionspunkten Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt (vgl. Nebenbestimmung A III 4.1).

Für die Abwägung zu Gunsten des Vorhabens war im Übrigen ein wichtiger Punkt, dass die Dieskaustraße nebst Nebenstraßen zum Teil extrem hohe Vorbelastungen aufweist, die ihrerseits bereits an jene Schwellenwerte heranreichen oder diese sogar schon überschreiten.

Für alle in Tabelle 4 dargestellten Gebäude sind die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete (59 / 49 dB(A)) maßgeblich. Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV bestehen nicht. Es kommt in allen Fällen nur zu einer relativ geringen Erhöhung des Beurteilungspegels von  $\leq 0,5$  dB(A). Aufgrund der geringen Erhöhung geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die zulässigen Innenraumpegel der 24. BImSchV durch die Gewährung passiven Schallschutzes unproblematisch erreicht werden können, sodass jegliche Gesundheitsgefährdung in den vom Vorhaben betroffenen Wohngebäuden wirksam abgewendet wird.

Vor dem Hintergrund des zu gewährenden passiven Lärmschutzes bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Übrigen keiner weiteren Schutzmaßnahme, die sich aus der Gesamtlärbetrachtung als solche ergeben.

Schließlich liegt auch keine abwägungsrelevante Erhöhung der Beurteilungspegel des Schienenwegs bei denjenigen Immissionsorten vor, welche nicht unter die 16. BImSchV fallen. Durch das Vorhaben kommt es zu Pegelerhöhungen bis maximal 1,0 dB(A), welche in einer Großstadtumgebung mit hoher Vorbelastung unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen. Bei einem Großteil der Immissionsorte kommt es zudem zu Pegelreduzierungen um bis zu 2,0 dB(A).

### 3.2 Baudurchführungsbedingte Emissionen

Bei Einhaltung der unter A III 4.1 ff verfügten Nebenbestimmungen sind baubedingt keine unzumutbaren Immissionen zu erwarten. Dies gilt sowohl für die Belastung durch Baulärm als auch für eine eventuelle baubedingte Staubbelastung.

Hinsichtlich des zu erwartenden Baulärms ist anzumerken, dass sich die Frage, ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, die gegebenenfalls zu Schutzmaßnahmen führen können, nach §§ 22 Abs. 1, 3 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen AVV Baulärm vom 19. August 1970 beurteilt. Trotz des seit ihrem Erlass eingetretenen Zeitablaufs ist die AVV Baulärm nicht als überholt anzusehen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11, Rn. 25 u. 28).

Die in Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten nur für den Regelfall eine Bindungswirkung. Der Normgeber hat bewusst keine Grenzwerte für Baulärm festgelegt, sondern nur Richtwerte festgesetzt, weil erst diese eine flexiblere Handhabung ermöglichen. Dabei ging er davon aus, dass die zuständigen Verwaltungsbehörden bei Überschreiten der Richtwerte grundsätzlich verpflichtet seien, die notwendigen Maßnahmen zur Lärminderung anzuordnen (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11, Rn. 30).

Der Normzweck der AVV Baulärm, für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen zu konkretisieren und eine gleichmäßige Rechtsanwendung sicherzustellen und damit Rechtssicherheit zu schaffen, wird dadurch nicht in Frage gestellt. Der verbleibende Spielraum für Ausnahmen von der Bindungswirkung ist eng; namentlich ist Nr. 3.1 der AVV Baulärm nicht dahingehend zu verstehen, dass der für die Gebietszuordnung maßgebliche Immissionsrichtwert nur als Orientierungswert betrachtet und ergänzend eine Einzelfallbetrachtung angestellt wird. Überschreitungen des Immissionsrichtwerts kommen nur dann in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogenen festgelegten Immissionsrichtwerten. Dies entspricht auch dem Anliegen des Gesetzgebers, die besonderen Verhältnisse berücksichtigen zu können, unter denen Baumaschinen zum Einsatz kommen. Eine Abweichung von den Immissionsrichtwerten kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. Dabei ist der Begriff Vorbelastung nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. Nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gehen nur von solchen baustellenbedingten Geräuschimmissionen aus, die dem Einwirkungsbereich mit Rücksicht auf dessen durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden können. Für die Gebietsart ist dabei von der bebauungsrechtlich geprägten Situation der betroffenen Grundstücke im Einwirkungsbereich auszugehen; für die tatsächlichen Verhältnisse spielen insbesondere Geräuschvorbelastungen eine wesentliche Rolle (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, 7 A 11/11, Rn. 32).

Die Planfeststellungsbehörde hat daher angeordnet, dass beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Geräten die in der AVV Baulärm unter Nr. 3 genannten Immissionsrichtwerte unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten sind.

Außerdem erscheint es der Planfeststellungsbehörde aufgrund der besonderen Örtlichkeiten - ungeachtet der Nebenbestimmung A III 4.1 ff - angezeigt, vorsorglich den Eigentümern oder Nutzern von schutzwürdigen Räumen (z. B. Wohnräumen) dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld einzuräumen, soweit trotz aktiver Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden (A III 4.1 ff). Die Planfeststellungsbehörde hat dabei dem Umstand Rechnung getragen, dass die schutzwürdigen Gebäude teilweise direkt an das Vorhabengebiet angrenzen oder nicht weit davon entfernt sind, so dass unter Umständen die Immissionsrichtwerte nicht permanent eingehalten werden können.

Es ist nicht von vornherein auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Straßenbahnausbaumaßnahme Belastungen der Nachbarschaft durch Staubentwicklung auftreten werden, die je nach den Witterungsverhältnissen mehr oder weniger stark ausfallen können. Wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung werden einzelne Emissionen nicht gänzlich zu vermeiden sein. Um möglichst auszuschließen, dass unzumutbare Belastungen auftreten, hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen erlassen. Zum einen ist Staubimmissionen mit geeigneten Maßnahmen entgegenzuwirken (A III 4.1 ff). Zum anderen müssen grundsätzlich Bauverfahren vorgesehen und Fahrzeuge und Maschinen zum Einsatz gebracht werden, die hinsichtlich ihrer Schall-, Erschütterungs-

und Schadstoffemissionen mindestens dem Stand der Technik entsprechen (A III 4.21 ff).

### 3.3 Luftschadstoffe

Die Baumaßnahme entspricht dem in § 50 BImSchG angelegten Vermeidungsgrundsatz. Eine Variante, die dem Planungsziel in gleicher Weise entspricht und noch weniger Schadstoffbeeinträchtigungen hervorruft, hat sich unter Berücksichtigung aller Belange nicht angeboten. Es gehen von dem Vorhaben keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen durch Luftschadstoffe aus.

Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung der Schädlichkeit straßenverkehrsbedingter Schadstoffe ergeben sich aus der 39. BImSchV. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber nicht zwingend vorhabenbezogen durch diesen Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, sondern unter Berücksichtigung der Verursacheranteile durch flächenbezogene Luftreinhaltepläne der zuständigen Immissionsschutzbehörden (§ 47 BImSchG, §§ 27 ff. der 39. BImSchV).

Die Grenzwerte sind jedoch im Rahmen der Abwägung und aufgrund des Gebots der Problembewältigung zu berücksichtigen. Es dürfen durch das Straßenbahnvorhaben jedenfalls keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären und es deswegen ausschließen würden, die vorgegebenen Grenzwerte einhalten zu können.

Das ist vorliegend nicht der Fall.

Zunächst sind keine auf den Fahrzeugeigenschaften beruhende negative Veränderungen des Luftschadstoffausstoßverhaltens der Straßenbahnzüge der Vorhabenträgerin zu erwarten. Darüber hinaus ist der Anteil des Straßenbahnverkehrs am verkehrsbedingten Gesamtluftschadstoffausstoß im Vergleich zum Kfz-verkehrsbedingten Ausstoß wegen des Fehlens von Verbrennungsmotoren gering. Schließlich hat das Vorhaben auf die vom Straßenverkehr herrührenden Luftschadstoffimmissionen keine nennenswerten Auswirkungen. Diese sollen vielmehr durch die Taktverdichtung reduziert werden.

## 4 Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Das Vorhaben ist mit den Zielen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit vereinbar.

Zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels, zur Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie zur Einhaltung der europäischen und internationalen Zielvorgaben des Klimaschutzes wurde durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl. S. 822) mit Wirkung vom 1. August 2021 § 1 a in das PBefG aufgenommen.

Hiernach sind bei der Anwendung des PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.

Unter Klimaschutz sind dabei alle Maßnahmen zu verstehen, die der Erderwärmung und einem damit verbundenen Klimawandel entgegenwirken. Die Klimarechtskonvention der Vereinten Nationen („Pariser Klimaschutzabkommen“) verlangt, dass der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist (vgl. BVerfG; Beschluss vom 24. März 2021, 1 BvR 2656/18), was vornehmlich durch die Reduktion von Kohlenstoffdioxid erreicht werden kann. Hierbei

stellt der motorisierte Verkehr eine wichtige Komponente dar.

Vorliegend wirkt das Vorhaben der Erderwärmung durch eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes entgegen.

Zunächst soll mit dem Vorhaben die Attraktivität des ÖPNV gesteigert sowie durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen die Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessert werden. Hierdurch werden zusätzliche Anreize geschaffen, vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umzusteigen, was eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zur Folge hat.

Auch ergibt sich aus dem vorgelegten Ökostromzertifikat Nr. 2023-4458-0001 der Klimainvest Green Concepts GmbH, dass die Vorhabenträgerin 100 % Ökostrom aus Anlagen erneuerbarer Energien beziehe und hierdurch sowie den Ausgleich der Vorkettenemissionen im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 Klimaneutralität im berechneten Stromverbrauch erreiche. Entgegenstehende Anhaltspunkte liegen der Planfeststellungsbehörde nicht vor.

Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde deshalb von der Klimaneutralität des Vorhabens aus. Jedenfalls spricht nichts dafür, dass das Vorhaben die termingerechte Erreichbarkeit der nationalen Klimaschutzziele ernsthaft in Frage stellen kann.

Auch stellt sich das Vorhaben als nachhaltig dar.

Unter Nachhaltigkeit ist eine Form des ökologischen und ökonomischen Handelns zu verstehen, die gegenwärtigen und zukünftigen Generationen vergleichbare oder bessere Lebensbedingungen sichern soll, indem die dazu notwendigen Hauptelemente Umwelt, aber auch wirtschaftliche sowie soziale Aspekte sorgsame Anwendung finden und entsprechend geschützt werden (vgl. Brundtland report „Our Common Future“ der World Commission on Environment and Development der Vereinten Nationen 1987, S. 37).

Wie bereits dargestellt, stellt sich der Straßenbahnverkehr bereits jetzt als klimafreundlich dar, wodurch das Vorhaben einen Beitrag dazu leistet, den gegenwärtigen oder zukünftigen Generationen vergleichbare Lebensbedingungen zu ermöglichen. Auch der barrierefreie Umbau der Haltestellen und die damit einhergehende Inklusion dienen diesem Ziel. So werden auch Menschen mit Gehbeeinträchtigungen die Möglichkeit des umweltfreundlichen ÖPNVs eröffnet und ein Ausweichen auf den motorisierten Individualverkehr mit den einhergehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert.

Dies vorangeschickt, sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ersichtlich, die einer Nachhaltigkeit des Vorhabens entgegenstehen.

## 5 Kommunale Belange

Das Vorhaben ist mit den kommunalen Belangen der Stadt Leipzig vereinbar.

Nach § 2 Abs. 1 SächsGemO erfüllen die Städte und Gemeinden in ihrem Gebiet im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit alle öffentlichen Aufgaben in eigener Verantwortung und schaffen die für das soziale, kulturelle, sportliche und wirtschaftliche Wohl ihrer Einwohner erforderlichen öffentlichen Einrichtungen, soweit die Gesetze nichts Anderes bestimmen. Nach § 38 S. 1 BauGB sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung sowie auf die auf Grund des BImSchG für Errichtung und Betrieb öffentlich

zugänglicher Abfallbeseitigungsanlagen geltenden Verfahren die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. Damit ist die Planfeststellung insbesondere nicht davon abhängig, dass die Stadt Leipzig nach § 36 BauGB ihr Einvernehmen zur Planung erklärt hat; ihre Belange sind jedoch zu berücksichtigen. Die Stadt Leipzig machte in ihren Stellungnahmen vom 15. November 2022, 28. Juni 2023, 25. September 2023 und 26. Oktober 2023 außer den Belangen des Immissionsschutzes, des Bodenschutzes, der Barrierefreiheit sowie des Grundeigentums, die in den betreffenden Kapiteln dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt werden, keine weiteren eigenen Belange geltend.

## 6 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

### 6.1 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft

Das Vorhaben stellt sich nicht als Eingriff im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Bei der Bewertung des Begriffes der „Erheblichkeit“ ist unter anderem die Bedeutung der Flächen für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, die Größe der durch das Vorhaben beeinträchtigten Fläche, die Dauer der Einwirkungen, das Vorkommen seltener Pflanzen- oder Tierarten und die Funktion der Flächen in ihrer Vernetzung mit anderen Flächen von Bedeutung (OVG Lüneburg, Urt. vom 16. Februar 1995, 1 L 6044/92, NuR 1995, 371).

Vorliegend wurde durch die Vorhabenträgerin ursprünglich beabsichtigt, eine Hecke in einer Flächengröße von 40 m<sup>2</sup> zu beseitigen sowie die entsprechende Fläche vollzuversiegeln. Mit der 2. Tektur hat die Vorhabenträgerin hiervon jedoch Abstand genommen, so dass kein Eingriff verbleibt.

### 6.2 Artenschutz

#### 6.2.1 Allgemeiner Artenschutz

Belange des allgemeinen Artenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die in § 39 BNatSchG normierten allgemeinen Regelungen zum Artenschutz zu beachten. So ist es gemäß § 39 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG u. a. verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten.

Anhaltspunkte, dass andere allgemeine artenschutzrechtliche Tatbestände des BNatSchG tangiert sein könnten, hat die Planfeststellungsbehörde nicht.

#### 6.2.2 Besonderer Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des besonderen Artenschutzes vereinbar.

Anhaltspunkte, dass besondere artenschutzrechtliche Tatbestände tangiert sein könnten, liegen nicht vor.

## 7 Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation

Das Vorhaben tangiert Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation. Die Vorhabenträgerin hat die nach ihrer Auffassung erforderlichen Maßnahmen in den Lageplänen zum Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.1) sowie im Regelungsverzeichnis (Unterlage 11.2) dargestellt. Die Unterlagen sind den Rechtsträgern der betroffenen Leitungen im Rahmen der Anhörung zur Verfügung gestellt worden.

Soweit diese Rechtsträger zu den von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen Einwendungen erhoben oder ergänzende Hinweise vorgetragen haben, wird im Folgenden darauf eingegangen.

Unter A III 6 hat die Planfeststellungsbehörde allgemeine Nebenbestimmungen erlassen, die den Zweck haben, die öffentliche Ver- und Entsorgung während der Bauphase aufrecht zu erhalten und auf die berechtigten Belange der Leitungseigentümer Rücksicht zu nehmen.

Die Leipziger Wasserwerke GmbH (im Folgenden LWW) hatten sich zunächst im Rahmen der Anhörung nicht geäußert. Nach nochmaliger Zurverfügungstellung der Unterlagen gab die LWW mit Schreiben vom 15. Juni 2023 folgende Stellungnahme ab:

Im Vorfeld sei die LWW mehrfach beteiligt worden. In den Unterlagen seien jedoch nur die Folgemaßnahmen, die aus den Maßnahmen der LVB resultieren, erfasst worden, ihre eigenen Maßnahmen jedoch nicht. Es seien fehlerhafte bzw. unzureichende oder fehlende Eintragungen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den Regelungsunterlagen (Unterlage 11) festgestellt worden.

Auf eine Aufzählung der einzelnen Punkte wird an dieser Stelle verzichtet. Hierzu wird auf die Stellungnahme der LWW verwiesen.

Der tatsächliche Umfang der Folgemaßnahmen sei in den weiteren Planungsphasen zu prüfen und in den abzuschließenden Vertrag zwischen ihr und LVB zu vereinbaren. Es bedürfe vertraglicher Regelungen zwischen VTA, LVB und LWW (Bauherrenvereinbarung), zwischen VTA und LWW (Koordinierungsvertrag) und zwischen LVB und LWW (Vertrag zur Leistungsabgrenzung und Kostenteilung).

Die LWW wies darauf hin, dass ihre Anlagen gemäß § 95 SächsWG Bestandsschutz hätten und weder überbaut noch mit Bäumen oder tiefwurzelnden Gehölzen bepflanzt werden dürften.

Bei Einhaltung der in ihrer Stellungnahme aufgeführten Bedingungen und Hinweise stimme man dem Entwurf der Baumaßnahme zu.

Im Rahmen der 2. Tektur hat die Vorhabenträgerin, wie in ihrer fachtechnischen Stellungnahme zugesichert, Änderungen im Erläuterungsbericht vorgenommen.

Die von der LWW aufgeführten fehlenden Maßnahmen im Regelungsverzeichnis und in den Lageplänen zum Regelungsverzeichnis sowie im koordinierten Leitungsplan hat die Vorhabenträgerin geprüft und, sofern es sich um Folgemaßnahmen handelt, in den Unterlagen zur 2. Tektur entsprechend korrigiert bzw. ergänzt. Die Vorhabenträgerin sicherte die Einhaltung der anderen allgemeinen Hinweise sowie die Erarbeitung

entsprechender Leistungsabgrenzungs- und Kostenteilungsverträge vor der Ausschreibung zu.

Die geänderten Unterlagen wurden der LWW mit der Erwidern der Vorhabenträgerin übersandt.

Zur Erwidern bzw. zur 2. Tektur hat sich die LWW nicht geäußert.

Auch wenn der Erläuterungsbericht nicht planfestgestellt wird, hat die Vorhabenträgerin die von der LWW aufgeführten Hinweise umgesetzt.

Die Vorhabenträgerin ist nur verpflichtet, die sich aufgrund ihrer Baumaßnahme ergebenden Folgemaßnahmen an den Ver- bzw. Versorgungsleitungen im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen und in den Unterlagen zu dokumentieren. Die bislang nicht erfassten Folgemaßnahmen hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der 2. Tektur in die Unterlagen eingearbeitet, so dass diese planfestgestellt und somit gesichert umgesetzt werden.

Der Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Beteiligten ist nicht Voraussetzung für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Da es sich bei der Baumaßnahme „Umgestaltung Dieskaustraße“ um eine Komplexbaumaßnahme von Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig, LVB und LWW handelt, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass es zum Abschluss kommen und die LWW in die weiteren Planungsschritte bzw. in die Umsetzung der Baumaßnahme einbezogen wird. Sie verweist im Übrigen auf die allgemeinen Nebenbestimmungen unter A III 6, mit deren Einhaltung durch die Vorhabenträgerin den berechtigten Interessen der LWW angemessen entsprochen wird.

Die Netz Leipzig GmbH hat im Auftrag der Stadtwerke Leipzig GmbH und im eigenen Namen per E-Mail vom 18. November 2022 erklärt, dass sie bereits umfangreich in die Planung einbezogen sei. Ihrerseits bestünde im Rahmen des Vorhabens bezüglich der Stromversorgung Handlungsbedarf und eine Reihe von Umverlegungen. Hinsichtlich der Gasversorgung besteht zwar kein eigener Handlungsbedarf, jedoch seien wie bei der Stromversorgung noch zahlreiche Konfliktpunkte abzustimmen. Sollten sich Konflikte zum Leitungsbestand Fernwärme ergeben, sei sie einzubeziehen. Für Telekommunikationsleitungen werde kein Handlungsbedarf gesehen, da Netz Leipzig da bereits in das Projekt des VTA „Sanierung MWL und Auswechslung TWL Dieskaustraße“ eingebunden sei.

Für eine abschließende Zustimmung sei eine abgeschlossene Konflikt- bzw. Trassenplanung Voraussetzung.

Die Vorhabenträgerin wies in ihrer Erwidern darauf hin, dass die Leitungs koordinierung dieser Komplexbaumaßnahme über das VTA erfolgen würde und der Leitungsbestand sowie die Abstimmungen zur Leitungsumverlegung eingearbeitet worden seien.

Im Rahmen der 2. Tektur hat die Vorhabenträgerin die Verlegung einer Gasleitung und eines MS-Kabels als Folgemaßnahme in das Regelungsverzeichnis aufgenommen und in den Plänen zum Regelungsverzeichnis sowie im koordinierten Leitungsplan dargestellt.

Die geänderten Unterlagen wurden der Netz Leipzig zur Verfügung gestellt.

Per E-Mail vom 22. September 2023 hatte sich die Netz Leipzig dahingehend geäußert, dass weder im Erläuterungsbericht noch in dem übersandten Plan das Leerrohr für Telekommunikation in der Bahnstromtrasse aufgeführt sei.

Die Vorhabenträgerin erklärte dazu, dass es sich dabei um eine sonstige Maßnahme der Netz Leipzig handele und diese somit nicht in die Genehmigungsplanung aufgenommen worden sei. Jedoch seien bereits Abstimmungen geführt, die in die Ausführungsplanung einfließen würden.

Die Vorhabenträgerin geht zurecht davon aus, dass es sich dabei um keine Folgemaßnahmen des LVB-Vorhabens handelt und somit das Leerrohr nicht in die Unterlagen eingestellt werden musste. Da die Vorhabenträgerin jedoch zugesichert hat, Abstimmungen mit Netz Leipzig im Rahmen der Ausführungsplanung zu führen, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass eine zufriedenstellende Umsetzung der seitens der Netz Leipzig GmbH geplanten Maßnahme erfolgen wird.

Mit E-Mail vom 20. Oktober 2023 bestätigte Netz Leipzig, dass kein Klärungsbedarf mehr bestehe.

Mit der Nebenbestimmung A III 6.1 hat die Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass, alle Maßnahmen mit der Netz Leipzig abgestimmt und die Ver- und Entsorgungsunternehmen in die weitere Planung und Ausführung einbezogen werden müssen. Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen unter A III 6 sieht die Planfeststellungsbehörde die berechtigten Belange des Versorgungsunternehmens als ausreichend berücksichtigt an.

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH (nachfolgend Vodafone) hat per E-Mail vom 20. Oktober 2022 unter Beifügung von Lageplänen sowie ihrer Kabelschutzanweisungen Stellung genommen und mitgeteilt, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen ihres Unternehmens befänden. Diese seien bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, dürften nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Bei einer erforderlichen Umverlegung oder Baufeldfreimachung benötige man drei Monate vor Baubeginn einen entsprechenden Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung veranlassen und die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Man weise außerdem darauf hin, dass ggf. z. B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen nach § 150 Abs. 1 BauGB die durch die Ersetzung oder Umverlegung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu erstatten seien.

Die Kosten hat die Vorhabenträgerin zu tragen, soweit nicht gesetzlich oder vertraglich etwas Anderes geregelt ist. § 150 Abs. 1 BauGB dürfte allerdings nicht einschlägig sein. Er regelt Fälle, in denen in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung infolge der Durchführung der Sanierung nicht mehr zur Verfügung stehe und in denen die Gemeinde dem Träger der Aufgabe die ihm durch den Ersatz oder die Verlegung dieser Anlage entstehenden Kosten zu erstatten hat.

Laut Regelungsverzeichnis werden keine Änderungen an den Leitungen sowie Hausanschlüssen vorgenommen, entsprechende Schutzvorkehrungen der Anlagen sind vorgesehen.

Bei Einhaltung der Nebenbestimmungen unter A III 6 sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit für weitergehende Regelungen.

Da sich die Deutsche Telekom Technik GmbH nicht zum Vorhaben geäußert hat, geht

die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass seitens der Telekom keine Bedenken gegen die Planung bestehen.

## 8 Raumordnung und Landesplanung

Die Planung ist mit den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung, insbesondere im Sinne von § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG vereinbar.

Danach ist die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen in angemessener Weise zu gewährleisten. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren wie der Stadt Leipzig sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie den ÖPNV zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Der derzeit gültige Regionalplan Leipzig-West-sachsen, genehmigt am 2. August 2021, in Kraft getreten mit Bekanntmachung vom 16. Dezember 2021, sieht das Ziel 3.4.6 vor, das Straßenbahnnetz Leipzig bedarfsgerecht auszubauen und so zu entwickeln, dass der Straßenbahnverkehr beschleunigt und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern verbessert wird. Weiter ist das Vorhaben nicht raumbedeutsam im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG und unterliegt daher nicht den in § 4 Abs. 1 ROG geregelten Bindungswirkungen der Erfordernisse der Raumordnung. Insbesondere scheidet ein Verstoß gegen Ziele der Raumordnung aus.

## 9 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs vereinbar.

Nach § 60 Abs. 1 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 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, insbesondere Aspekte 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 als Technische Aufsichtsbehörde äußerte sich zum Vorhaben mit Stellungnahmen vom 15. November 2022, 29. Juni 2023 sowie 18. September 2023. Die Erwidierungen der Vorhabenträgerin erfolgten am 3. Mai 2023 und 31. August 2023.

Mit der Stellungnahme forderte das Landesamt für Straßenbau und Verkehr unter anderem, dass die Zustimmung nach § 60 BOStrab zu beantragen sei.

Voraussetzung für den Baubeginn ist nach § 60 BOStrab, dass die Prüfung der Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde ergeben hat, dass die Vorschriften dieser Verordnung beachtet werden. Das Verfahren zur Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Verfahrenseinzelheiten wie Antragstellung, beizufügende Stellungnahmen und Unterlagen bleiben dem nachfolgenden Zustimmungsverfahren bezüglich der Ausführungsplanung vorbehalten. Hierzu wird keine Regelung im Planfeststellungsbeschluss als notwendig erachtet, da eine unmittelbare gesetzliche Verpflichtung besteht, die keiner gesonderten Umsetzung durch einen Planfeststellungsbeschluss bedarf.

Weiter bittet das Landesamt für Straßenbau und Verkehr um Berücksichtigung der Darstellung der Lichtraumbedarfe maßgebender Straßenbahnen in den Bauplänen sowie der Anbringung eines Wetterschutzes an den Haltestellen.

Diese Forderungen des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr zielen auf die Erstellung der Ausführungsplanung und nicht auf eine Änderung der vorliegenden Planung ab. Die Planfeststellungsbehörde geht aufgrund der Erwidern der Vorhabenträgerin davon aus, dass die Forderungen in der folgenden Planungsphase der Ausführungsplanung beachtet wird. Den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs wird durch die Prüfung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr als Technische Aufsichtsbehörde im Zustimmungsverfahren vertieft Rechnung getragen. Die vorliegende Genehmigungsplanung berücksichtigt diese Belange nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in einem für dieses Stadium ausreichendem Maße.

Dem Hinweis des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, die Querneigung der Bahnsteige solle gemäß § 31 Abs. 5 Satz 2 BOStrab maximal 2 % betragen, ist die Vorhabenträgerin nachgekommen und hat die Querneigung im Rahmen der 2. Tektur auf 2 % geändert.

## 10 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs liegt vor.

Mit Stellungnahme vom 17. November 2022 teilte die Polizeidirektion Leipzig mit, dass der vorgesehene Sicherheitsbereich von 0,5 m bei den Kaphaltestellen am Beginn der angehobenen Radfahrbahn nicht ausreichend sei, da hier in der Regel zusätzlich das Verkehrszeichen V 605-10 (Schraffenbake) eingeordnet werde, um den MIV wirksam am angehobenen Haltestellenbereich vorbeizuführen. Um eine regelrechte Beschilderung zu ermöglichen, könne die Rampe zur angehobenen Radfahrbahn nach dem Vorbild des Haltestellenkaps an der Haltestelle Kregelstraße ausgebildet werden, welche einen Sicherheitsstreifen von 1 m aufweise.

Mit Erwidern vom 16. März 2023 sicherte die Vorhabenträgerin die empfohlene Ausgestaltung des Rampenbereichs in der Ausführungsplanung zu.

Aufgrund der zugesicherten Änderung der Ausgestaltung des Rampenbereichs sieht die Planfeststellungsbehörde die von der Polizeidirektion Leipzig geltend gemachten Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als gewahrt an.

Darüber hinaus sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, dass durch das Vorhaben die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs gefährdet wird.

## 11 Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr

Belange des Rettungswesens, des Brandschutzes sowie der allgemeinen Gefahrenabwehr stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Gemäß § 16 Abs. 2 SächsBRKG haben die Feuerwehren bei der Brandbekämpfung und bei der technischen Hilfe die erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr insoweit zu treffen, als es zur Bekämpfung der Gefahr oder Verhinderung weiterer unmittelbar drohender Gefahren notwendig ist. Für den Rettungsdienst regelt § 26 Abs. 2 Satz 7 SächsBRKG, dass der Einsatzort mit bodengebundenen Rettungsmitteln zur Notfallrettung innerhalb einer Fahrzeit von zehn Minuten erreichbar sein soll. Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 SächsPVDG hat die Polizei sowie nach § 2 Abs. 1 Satz 1 SächsPBG die Polizeibehörden die Aufgabe, Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren (Gefahrenabwehr).

Um sicherzustellen, dass der Polizeivollzugsdienst, der Rettungsdienst als auch die Feuerwehr ihren gesetzlichen Auftrag der Gefahrenabwehr trotz Bautätigkeit und daraus resultierender Umleitungsführung ungehindert wahrnehmen können, hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmungen unter A III 7 erlassen. Die frühzeitige Information über den Bauablauf gewährleistet einen planbaren ungehinderten Einsatz von Feuerwehr- und Rettungs- und Polizeifahrzeugen.

Weiter befindet sich das Vorhabengebiet in einem Bombenabwurfgebiet des 2. Weltkrieges, weswegen eine Kampfmittelbelastung nicht ausgeschlossen werden kann. Zur Konkretisierung der Anzeigepflicht nach § 3 SächsKMVO hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A III 5 erlassen.

## VI Private Belange

### 1 Eigentum

Die eigentumsrechtlichen Belange von Grundeigentümern oder sonstigen Berechtigten werden durch den mit dem Vorhaben notwendigerweise verbundenen Flächenverbrauch berührt.

Die Rechtswirkungen dieses Planfeststellungsbeschlusses auf die eigentumsrechtlichen Belange von Grundeigentümern und sonstigen Berechtigten werden in den folgenden Absätzen beschrieben.

#### 1.1 Enteignungsrechtliche Vorwirkung

Gemäß § 30 Satz 2 PBefG ist der festgestellte Plan dem folgenden Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird verbindlich entschieden, welche Flächen für welchen Zweck benötigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet damit eine sogenannte enteignungsrechtliche Vorwirkung.

Die Genehmigung führt jedoch nicht zu einer Änderung des Privateigentums. Eine derartige Änderung der Eigentumslage erfolgt erst durch freihändigen Erwerb durch die Vorhabenträgerin oder ggf. in einem Enteignungsverfahren. Auch über die Höhe der Entschädigung ist im Rahmen der Planfeststellung 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 den Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Maß der Inanspruchnahme - ausscheiden.

Bereits der Planfeststellungsbeschluss muss daher hinsichtlich der Enteignungsvoraussetzungen den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG genügen. Mit dem rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss wird das Abwehrrecht des Eigentümers aus Art. 14 Abs. 1 GG überwunden. Dieser Abwehranspruch wandelt sich dann in einen Entschädigungsanspruch (Art. 14 Abs. 3 GG). Die Planfeststellungsbehörde ist sich insbesondere der grundrechtsrelevanten Problematik bewusst und hat hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum 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 Überlegungen angestellt, ob die Eingriffe in das Eigentum verringert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf führen, ohne die Planungsziele zu beeinträchtigen.

Im Ergebnis überwiegen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die öffentlichen Zielsetzungen für den Ausbau der Gleisanlagen gegenüber den privaten Belangen. Diese sind geeignet, sich auch gegen die Grundrechtspositionen aus Art. 14 Abs. 1 GG durchzusetzen.

## 1.2 Umfang des notwendigen Grunderwerbs

Die Realisierung der mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Maßnahmen führt zu keiner dauerhaften Flächeninanspruchnahme.

## 1.3 Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen

Während der Baumaßnahme sind vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücken der Stadt Leipzig, aber auch von privaten Eigentümern erforderlich.

Die Ausweisung von Grundstücksflächen zur vorübergehenden Inanspruchnahme dient der Demontage vorhandener Fahrleitungsmasten. Diese Inanspruchnahme ist erforderlich, damit die Bautätigkeit ohne Erschwernisse zügig durchgeführt werden kann. Eine optimale Baudurchführung wirkt sich nicht nur kostensparend aus, sondern entspricht zugleich den Interessen der Grundstücksanlieger und der benachbarten Bevölkerung, da mit einer möglichst kurzen Gestaltung der Bauzeit Behinderungen des Verkehrs und baubedingte immissionsseitige Belastungen minimiert werden können. Um den Interessen der von vorübergehenden Inanspruchnahmen ihres Grundeigentums betroffenen Eigentümern angemessen Rechnung zu tragen, hat die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmungen unter A III 9 verfügt.

## 1.4 Weitergehende Regelungen zum Schutz des privaten Eigentums

Die Planfeststellungsbehörde hatte weiterhin zu betrachten, ob mittelbare (immissionsseitige) Auswirkungen in den Ausbauabschnitten weitergehende Regelungen zum Schutz des privaten Eigentums erforderlich machen. Das ist jedoch nicht der Fall. Trotz der hohen lärmseitigen Betroffenheiten sind weitergehende Ansprüche als die dem Grunde nach festgesetzten Ansprüche auf passiven Schallschutz nicht ersichtlich.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG besteht zwar die Möglichkeit, lärmseitigen Betroffenen gegenüber einem Vorhabenträger den Anspruch auf Übernahme einer ihm gehörenden baulichen Anlage zum Verkehrswert einzuräumen. Das kommt jedoch nur dort in

Betracht, wo aufgrund von Verkehrsimmissionen ein Grundstück bei objektiver Betrachtung wertlos ist. Die Rechtsprechung knüpft derartige Ansprüche an die Frage an, ob trotz Lärmschutzmaßnahmen schwere und unerträgliche Lärmbelastungen verbleiben. Ein Übernahmeanspruch kann dabei grundsätzlich bestehen, wenn die vom Verkehrsweg und/oder dem Summenpegel ausgehenden Beurteilungspegel im Mittel 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts erreichen bzw. überschreiten. Das Erreichen oder Übersteigen derartiger Beurteilungspegel begründet allein allerdings noch keinen Übernahmeanspruch. Vielmehr sind bei Erreichen derartiger Beurteilungspegel die Schutzwürdigkeit des Belegenheitsgebietes eines Immissionsortes und die konkrete Vorbelastung in die Prüfung einzustellen, ob Lärmbeeinträchtigungen zumutbar sind. Ausgehend hiervon sind Übernahmeansprüche im Umfeld der Ausbauabschnitte auszuschließen.

Bereits heute sind an der Dieskaustraße, der Kulkwitzer Straße, der Creuzigerstraße sowie an der Hirtzelstraße bei den Immissionsorten, an denen die maßgeblichen Beurteilungspegel (weiter) überschritten werden, eine Überschreitung der Beurteilungspegel im Mittel von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts oder knapp unter diesem Schwellenwert zu verzeichnen (vgl. Anlage 2.1, 2.2, und 2.3 (Schallpegel Schienenweg) sowie 5.1, 5.2 und 5.3 (Summenpegel) zur Schalltechnischen Untersuchung). Dabei besteht für die unter A III 4.1 aufgelisteten Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz, so dass hier keine schweren und unerträglichen Lärmbelastungen zu besorgen sind.

#### 1.5 Entschädigung für die Inanspruchnahme von Grund- und Anlageneigentum, Restflächenübernahme, Ersatzlandgestellung

Über Entschädigungsfragen, die im Zusammenhang mit der unmittelbaren Inanspruchnahme von Grundflächen sowie sonstiger Anlagen stehen, entscheidet die Planfeststellungsbehörde nicht. Diese Fragen sind in den Grunderwerbsverhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem vom Grunderwerb betroffenen Grundstückseigentümern zu klären. Wenn eine einvernehmliche Klärung, insbesondere auch über die Höhe der Entschädigung, zwischen der Vorhabenträgerin und den Planbetroffenen scheitert, erfolgt die Regelung solcher Fragen gemäß § 30 a PBefG in gesonderten Verfahren vor der Enteignungsbehörde. Entschädigungen für vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahmen sind also Gegenstand des Enteignungs- und Entschädigungsgesetzes vom 18. Juli 2001. Entsprechendes gilt auch für die Frage, ob Planbetroffenen eine Entschädigung in Form von Ersatzland zuzubilligen ist (so z. B. BVerwG, Urteil vom 18. März 1999, 4 A 31.98). Auch insoweit muss die Planfeststellungsbehörde die Betroffenen auf die Grunderwerbsverhandlungen mit der Vorhabenträgerin bzw. auf das Enteignungsverfahren verweisen. Nach der Rechtsprechung gehört auch der Anspruch auf Übernahme verbleibender Restflächen in das Enteignungsverfahren (BVerwG, Urteil vom 14. Mai 1992, 4 C 9.89). Im Planfeststellungsverfahren kann und darf die Behörde nicht entscheiden, ob die Vorhabenträgerin rechtlich verpflichtet ist, unbeplante Restflächen zu übernehmen oder ob die bisherigen Eigentümer diese behalten müssen.

## 2 Einwender

### Einwendung Nr.1

Die Einwenderin ist Eigentümerin des unmittelbar planbetroffenen Flurstücks 135 der Gemarkung Kleinzschocher.

Diese trägt im Wesentlichen Bedenken bezüglich der Absenkung des Haltestellenkaps

auf Höhe der Grundstückszufahrt vor und bemängelt, dass die Radien für die Zufahrt nicht zutreffend berücksichtigt worden seien. Es sei auszugehen von einer Zu- und Ausfahrt in den rückwärtigen Bereich in der maximalen räumlichen Ausdehnung eines Lieferfahrzeugs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 7.5 t. Dies bedinge eine deutlich größere Ausformung der Zu- und Ausfahrtradien als von der Vorhabenträgerin zuletzt dargestellt. Es sei daher nicht auf einen „durchschnittlichen Transporter“, sondern auf ein größeres Fahrzeug abzustellen. Weiter habe die Vorhabenträgerin nicht erkannt, dass einer Erhöhung der Verkehrsbereiche bis einschließlich zum südliche Ende des Ein- und Ausfahrtradius vor dem Flurstück nicht stattfinden könne. Sofern die Haltestelle über die gesamte Breite des Flurstücks erhalten bliebe und diese lediglich im Bereich der Zufahrt abgesenkt werde, entstünde ein Verkehrsraum für die Nutzung der Straßenbahn als Zu- und Austritt vor allem als Wartefläche im Bereich der Ausfahrt, der ebenfalls erhöhtes Gefährdungspotential für die Nutzer der Straßenbahn und die Nutzer der Zufahrt beinhalte.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es ist bereits zweifelhaft, ob auf dem gegenständlichen Grundstück derzeit eine regelmäßige Befahrung mit Lieferfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t tatsächlich stattfindet. Durch den Bevollmächtigten wurde weder dargelegt, dass das Grundstück bereits jetzt mit einem Lieferfahrzeug mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t befahren werden kann, noch, dass dieses befahren wird. Gemäß der ermittelten Schleppkurve von 2,54 m wäre dies für einen LKW mit 7,5 t zudem nur unter erschwerten Bedingungen durch das rückwärtige Befahren der 2,58 m breiten Einfahrt mit eingeklappten Spiegeln möglich. Selbst, wenn das Grundstück bereits jetzt mit solchen Lieferfahrzeugen regelmäßig befahren wird und dies zukünftig nicht mehr möglich ist, ist festzuhalten, dass durch die Stadt Leipzig direkt gegenüber dem Grundstück zukünftig Parkplätze eingeordnet werden, die auch zu dessen Andienung genutzt werden können.

Soweit der Bevollmächtigte vorträgt, dass durch die Bordabsenkung ein Verkehrsraum für die Nutzung der Straßenbahn als Zu- und Austritt vor allem als Wartefläche im Bereich der Ausfahrt entstünde, der ebenfalls erhöhtes Gefährdungspotential für die Nutzer der Straßenbahn und die Nutzer der Zufahrt beinhalte, verkennt der Bevollmächtigte offenbar, dass bereits jetzt die Einfahrt über einen Gehweg führt und gemäß § 1 Abs. 2 StVO derjenige, der am Verkehr teilnimmt sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Weiter regelt § 10 Satz 1 StVO, dass derjenige, der aus einem Grundstück, aus einer Fußgängerzone (Zeichen 242.1 und 242.2), aus einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1 und 325.2) auf die Straße oder von anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, sich dabei so zu verhalten hat, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls muss man sich einweisen lassen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass durch die Absenkung des Bords keine größere als bis jetzt schon bestehende Gefahr für Fußgänger gegeben ist, zumal davon auszugehen ist, dass Fußgänger

sich nicht bewusst auf eine abgesenkte Fläche im Haltestellenbereich aufstellen.

### Einwendung Nr.2

Die Einwenderin ist Inhaberin eines Friseurgeschäfts, welches sich auf dem Flurstück 146/1 der Gemarkung Kleinzschocher befindet.

Diese trägt Bedenken bezüglich der Aufstellung eines Fahrgastunterstandes vor dem Friseurgeschäft vor. So unterschreite der Gehweg aufgrund des Fahrgastunterstandes den Begegnungsabstand und widerspreche somit dem ungehinderten Begegnungsverkehr von mindestens 1,80 m. Weiter lade der Wartebereich zum Vandalismus ein und verdecke die Sicht auf eines der Schaufenster. Die Wahrnehmbarkeit des Geschäftes werde stark beeinträchtigt und die angebrachte Markise könne nicht mehr vollständig ausgefahren werden. Darüber hinaus befürchtet die Einwenderin, dass ihre Fensterbänke vermüllt und an ihr Geschäft uriniert werde. Schließlich solle sich eine Gasleitung in unmittelbarer Nähe zum Fahrgastunterstand befinden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit Ihnen durch nicht durch erfolgte Zusagen (vgl. hierzu A IV) Rechnung getragen wurde.

Um einen ungehinderten Begegnungsverkehr zu gewährleisten, hat die Vorhabenträgerin die Tiefe des Fahrgastunterstandes mit der zweiten Tektur von 80 cm auf 50 cm reduziert, so dass eine Durchgangsbreite von 1,50 m verbleibt, welche die Mindestbreite nach den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs darstellt.

Bezüglich der vorgetragenen Verdeckung eines Schaufensters steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass dieses durch den durchsichtigen Fahrgastunterstand auch weiterhin wahrgenommen werden kann.

Auch konnte beim Vor-Ort-Termin am 18. Juli 2023 festgestellt werden, dass die Markise auch bei Aufstellung des Fahrgastunterstandes weiterhin komplett ausgefahren werden kann.

Um die Wahrnehmbarkeit des Friseurgeschäfts zu erhöhen, hat die Vorhabenträgerin zugesichert, das sich an der Hauswand befindliche und teilweise verdeckte Werbeschild nach oben zu versetzen. Hierdurch ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Wahrnehmbarkeit gewährleistet.

Zudem hat die Vorhabenträgerin zugesichert, bei Bedarf die Häuserfassade mit wasserfester Farbe zu beschichten, so dass keine Urinrückstände an der Hauswand verbleiben.

Um der Befürchtung der Einwenderin, ihre Fensterbänke würden als zusätzlicher Sitzbereich genutzt und vermüllt werden, entgegenzutreten, hat die Vorhabenträgerin auf die im nördlichen Bereich der Haltestelle zu errichtenden Sitzbänke verwiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann eine etwaige Vermüllung oder Benutzung der Fensterbänke auch nicht dem Vorhaben zugerechnet werden. Ein solches Verhalten erfolgt erfahrungsgemäß an unterschiedlichen Hot Spots im gesamten Stadtgebiet, welche unabhängig von Haltestellen

entstehen.

Schließlich ist die gerügte Lage der Gasleitung nicht zu beanstanden, da sich diese in einem Abstand von mehr als 1 m zum Fahrgastunterstand befindet, was den gesetzlichen Vorgaben entspricht.

### Einwendung Nr. 3

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 135 a der Gemarkung Kleinzschocher, welches mit der ursprünglichen Planung zur Ausbildung einer Zufahrt in Anspruch genommen werden sollte. Gegen diese Inanspruchnahme wendet sich der Einwender.

Der Einspruch hat sich erledigt.

Mit der zweiten Tektur wird von der Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders abgesehen. Eine Betroffenheit liegt nicht mehr vor.

### 3 Ergebnis

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stehen die unvermeidbaren Eingriffe in das Grundeigentum oder andere Belange Dritter dem Planfeststellungsbeschluss nicht entgegen. Änderungen sind nicht in einer Weise möglich, die zu einer geringeren Inanspruchnahme von Grundeigentum führen würde oder für andere private Eigentümer weniger schwerwiegend oder eher hinnehmbar wäre. Eine abweichende Planung würde den öffentlichen und privaten Belangen insgesamt weniger gerecht werden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt infolge dessen bei der Abwägung der eigentumsrechtlichen Positionen mit den durch das Vorhaben verfolgten planerischen Zielsetzungen zu dem Ergebnis, dass die Planung in der Form, in der sie durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zugelassen ist, den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG entspricht.

## **VII Sofortvollzug**

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 29 Abs. 6 PBefG. Danach hat die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

## **VIII Zusammenfassung / Gesamtabwägung**

Die Planfeststellungsbehörde hat dem Antrag der Vorhabenträgerin auf Genehmigung des Planes für das Vorhaben einschließlich der geplanten notwendigen Folgemaßnahmen mit dem konkreten Regelungsgehalt der Planfeststellung, der sich aus den verfügbaren Abschnitten A I bis A VI einschließlich der Nebenbestimmungen, Maßgaben und Hinweise des Abschnittes A III ergibt, entsprochen. Zuvor sind die Sachverhalte, soweit sie entscheidungserheblich sein konnten, ermittelt worden. Der tatsächlichen und rechtlichen Beurteilung der Sachverhalte ist die nach § 28 Abs. 1 S. 2 PBefG erforderliche Abwägung gefolgt, in der alle vom Vorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und - soweit erforderlich und möglich - durch Aufnahme von Maßgaben und Nebenbestimmungen in die Entscheidung in Einklang gebracht worden sind. Der Zulassung und Verwirklichung des Vorhabens ist angesichts der mit ihm verfolgten, im öffentlichen Interesse stehenden Ziele gegenüber denjenigen öffentlichen und privaten

Belangen, die ihm trotz der Maßgaben und Nebenbestimmungen noch weiterhin entgegenstehen, der Vorrang einzuräumen.

## IX Kostenentscheidung

Die Behörden des Freistaates Sachsen erheben für individuell zurechenbare öffentlich-rechtliche Leistungen Kosten. Diese setzen sich aus Gebühren und Auslagen zusammen (Verwaltungskosten), § 1 Abs. 1 S. 1 des Sächsischen Verwaltungskostengesetzes (SächsVwKG).

Öffentlich-rechtliche Leistungen nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 SächsVwKG sind Tätigkeiten, die eine Behörde im Sinne des § 1 Abs. 1 in Ausübung hoheitlicher Gewalt mit Außenwirkung vornimmt (Amtshandlungen).

Zur Zahlung der Kosten ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 SächsVwKG derjenige verpflichtet, dem die öffentlich-rechtliche Leistung individuell zuzurechnen ist. Individuell zurechenbar ist eine Leistung, die durch einen Tatbestand ausgelöst wird, an den eine Rechtsnorm die Befugnis zum Tätigwerden der Behörde knüpft und die in einem spezifischen Bezug zum Tun, Dulden oder Unterlassen einer Person oder zu dem von einer Person zu vertretenden Zustand einer Sache steht, § 2 Abs. 2 Nr. 2 SächsVwKG.

Verwaltungskostenschuldner ist vorliegend die Vorhabenträgerin als Antragstellerin. Sie ist zur Zahlung der Verwaltungskosten verpflichtet, da ihr die durch die Behörde erbrachte öffentlich-rechtliche Leistung individuell zurechenbar ist (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 SächsVwKG).

Rechtliche Grundlagen für die Ermittlung der Höhe der festzusetzenden Verwaltungskosten sind die §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 2 und 3 sowie 13 SächsVwKG i. V. m. den einschlägigen Regelungen der Zehnten Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen über die Bestimmung der Verwaltungsgebühren und Auslagen (10. SächsKVZ).

Nach lfd. Nr. 74 Tarifstelle 7.3 des 10. SächsKVZ werden für Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG, deren Baukosten über 5 000 000 EUR und bis einschließlich 10 000 000 EUR liegen, Gebühren in Höhe von 3.500 EUR zuzüglich 0,03 Prozent der 5 000 000 EUR übersteigenden Baukosten erhoben.

Vorliegend geht die Vorhabenträgerin von Baukosten in Höhe von 5 600 000 EUR aus.

Die Verwaltungsgebühr für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens setzt sich daher wie folgt zusammen:

$$3.500 \text{ EUR} + (600\,000 * 0,0003) = 3.680 \text{ EUR}$$

Für die Bearbeitung des Antrags der Vorhabenträgerin auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses wird daher eine Gebühr in Höhe von 3.680 EUR festgesetzt.

Auslagen im Sinne von § 12 Abs. 1 SächsVwKG sind nicht entstanden.

## X Zahlungsmodalitäten

Der Betrag in Höhe von 3.680 EUR ist bis zum 26. Januar 2024 unter Angabe des Buchungskennzeichens an

Empfänger: Hauptkasse des Freistaates Sachsen  
IBAN: DE22 8600 0000 0086 0015 22  
BIC: MARK DEF1 860  
Deutsche Bundesbank  
Buchungskennzeichen: 0304.0353.2784  
zu zahlen.

Die Bestimmung des Fälligkeitstermins erfolgt gemäß § 18 SächsVwKG.

Hingewiesen wird darauf, dass die mit diesem Bescheid erhobenen Verwaltungskosten zur Vermeidung von Beitreibungsmaßnahmen in jedem Fall fristgemäß zu zahlen sind. Werden Verwaltungskosten nicht bis zum Ablauf des Fälligkeitstages entrichtet, ist gemäß § 22 SächsVwKG für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 Prozent des abgerundeten rückständigen Kostenbetrags zu entrichten.

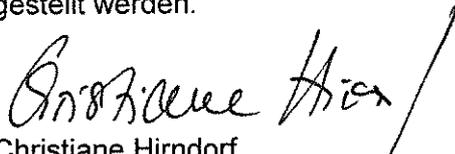
## D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich Klage beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Postfach 44 43, 02607 Bautzen), erhoben werden. Die Klage kann auch elektronisch erhoben werden nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 Abs. 4 in Verbindung mit Abs. 2 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO) kann beim Sächsischen Oberverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Oberverwaltungsgericht, Postfach 44 43, 02607 Bautzen), gestellt werden.



Christiane Hirndorf  
Abteilungsleiterin Infrastruktur