

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Adrian Fürstenau

Durchwahl
Telefon +49 341 9773270
Telefax +49 341 977-1199

Adrian.Fuerstenau@
lds.sachsen.de

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/1464/16

Leipzig,
12. November 2024

Planfeststellungsbeschluss

ÖPNV-Maßnahme

Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz

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



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
A Tenor	8
I Feststellung des Plans.....	8
II Festgestellte Planunterlagen.....	8
III Nebenbestimmungen	11
1 Allgemeine Nebenbestimmungen	11
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz, Geologie	11
3 Archäologie und Denkmalschutz	12
4 Immissionsschutz	12
5 Kampfmittelbeseitigung	16
6 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen.....	16
7 Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr	17
8 Naturschutz und Landschaftspflege	17
9 Auflagen im privaten Interesse.....	18
IV Zusagen	18
V Einwendungen.....	18
VI Sofortvollzug	19
VII Kosten	19
B Sachverhalt.....	19
I Beschreibung des Vorhabens	19
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	19
1 Antragstellung	19
2 Auslegung der Antragsunterlagen	19
3 Erörterungstermin	20
4 Erste Tektur	20
C Entscheidungsgründe	24
I Verfahren	24
1 Notwendigkeit der Planfeststellung; Zuständigkeit	24
2 Umfang der Planfeststellung	24
3 Verfahrensvorschriften	24
II Planrechtfertigung	24
III Variantenprüfung	26
IV Umweltverträglichkeitsprüfung.....	36
1 UVP-Pflicht.....	36
2 Verfahren.....	37
3 Bewertung der Umweltverträglichkeit.....	37
V Öffentliche Belange.....	44



1	Abfall, Altlasten, Bodenschutz	44
2	Archäologie und Denkmalschutz	47
3	Immissionsschutz	48
4	Klimaschutz und Nachhaltigkeit.....	62
5	Kommunale Belange	68
6	Naturschutz und Landschaftspflege	68
7	Ver- und Entsorgung sowie der Telekommunikation.....	78
8	Raumordnung und Landesplanung	81
9	Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenbahnverkehrs.....	81
10	Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs	82
11	Rettungswesen, Brandschutz und allgemeine Gefahrenabwehr	83
VI	Private Belange	84
1	Eigentum.....	84
2	Einwender	88
3	Ergebnis.....	103
VII	Sofortvollzug	103
VIII	Zusammenfassung / Gesamtabwägung	103
IX	Kostenentscheidung.....	103
X	Zahlungsmodalitäten	104
D	Rechtsbehelfsbelehrung.....	105

Abkürzungsverzeichnis

10. SächsKVZ	Zehntes Sächsisches Kostenverzeichnis
Abs.	Absatz
A _u	unterer Anhaltswert
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen
Az.	Aktenzeichen
BA	Bauabschnitt
BAnz.	Bundesanzeiger
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)
BauNVO	Baunutzungsverordnung
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 ₂	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 ²	Quadratmeter
µg/m ³	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)
SächsPBG	Sächsisches Polizeibehördengesetz
SächsPVDG	Sächsisches Polizeivollzugsdienstgesetz
SächsStrVRG	Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz
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 § 22 Abs. 2 SächsStrVRG sowie § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG den Plan für die ÖPNV-Maßnahme „Umgestaltung Dieskaustraße zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße“ nach Maßgabe der Ziffern A II bis A VII fest.

II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Planunterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
	<u>Lageplan</u>		
B 05 – 01b	Lageplan Bau-km 0+000,00 bis 0+160,00	1:250	17.09.2024
B 05 – 02c	Lageplan Bau-km 0+160,00 bis 0+390,00	1:250	11.11.2024
B 05 – 03b	Lageplan Bau-km 0+390,00 bis 0+610,00	1:250	17.09.2024
B 05 - 04a	Lageplan Bau-km 0+610,00 bis 0+820,00	1:250	20.06.2024
B 05 – 05b	Lageplan Bau-km 0+820,00 bis 1+035,00	1:250	17.09.2024
B 05 - 06a	Lageplan Bau-km 1+035,00 bis 1+295,00	1:250	20.06.2024
B 05 – 07c	Lageplan Bau-km 1+295,00 bis 1+550,00	1:250	11.11.2024
B 05 - 07Aa	Lageplan Bau-km 1+235,00 bis 1+490,00	1:250	20.06.2024
B 05 – 08b	Lageplan Bau-km 1+550,00 bis 1+770,00	1:250	17.09.2024
	<u>Höhenplan</u>		
B 06.1 - 01a	Höhenplan stadtauswärtiges Gleis 0+000,000 - 0+335,409	1:500/50	20.06.2024
B 06.1 - 02a	Höhenplan stadtauswärtiges Gleis 0+335,409 - 0+636,159	1:500/50	20.06.2024
B 06.1 - 03a	Höhenplan stadtauswärtiges Gleis 0+636,159 - 1+055,479	1:500/50	20.06.2024
B 06.1 - 04a	Höhenplan stadtauswärtiges Gleis 1+055,479 - 1+480,846	1:500/50	20.06.2024
B 06.1 - 05a	Höhenplan stadtauswärtiges Gleis 1+480,846 - 1+780,869	1:500/50	20.06.2024
B 06.2 - 01a	Höhenplan stadteinwärtiges Gleis	1:500/50	20.06.2024

	0+000,000 - 0+340,000		
B 06.2 - 02a	Höhenplan stadteinwärtiges Gleis 0+340,000 - 0+640,000	1:500/50	20.06.2024
B 06.2 - 03a	Höhenplan stadteinwärtiges Gleis 0+640,000 - 1+060,00	1:500/50	20.06.2024
B 06.2 - 04a	Höhenplan stadteinwärtiges Gleis 1+060,000 - 1+485,000	1:500/50	20.06.2024
B 06.2 - 05a	Höhenplan stadteinwärtiges Gleis 1+485,000 - 1+785,000	1:500/50	20.06.2024
B 06.3 - 01	Höhenplan Einfahrgleis 0+000,00 - 0+159,67	1:500/50	27.03.2023
B 06.3 - 02	Höhenplan Rückstoßgleis 0+000,00 - 0+070,28	1:500/50	27.03.2023
B 06.3 - 03	Höhenplan Ausfahrgleis 0+000,00 - 0+106,24	1:500/50	27.03.2023
	<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen</u>		
B 09.2 - 01a	Maßnahmenplan Blatt 1 Bau-km 0+000,00 bis 0+160,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 02a	Maßnahmenplan Blatt 2 Bau-km 0+160,00 bis 0+390,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 03a	Maßnahmenplan Blatt 3 Bau-km 0+390,00 bis 0+610,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 04a	Maßnahmenplan Blatt 4 Bau-km 0+610,00 bis 0+820,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 05a	Maßnahmenplan Blatt 5 Bau-km 0+820,00 bis 1+035,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 06a	Maßnahmenplan Blatt 6 Bau-km 1+035,00 bis 1+295,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 07a	Maßnahmenplan Blatt 7 Bau-km 1+295,00 bis 1+550,00	1:250	20.06.2024
B 09.2 - 08a	Maßnahmenplan Blatt 8 Bau-km 1+550,00 bis 1+770,00	1:250	20.06.2024
	<u>Grunderwerb</u>		
B 10.1 - 01a	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000,00 bis 0+100,00	1:250	24.06.2024
B 10.1 - 02b	Grunderwerbsplan Bau-km 0+100,00 bis 0+330,00	1:250	11.11.2024
B 10.1 - 03a	Grunderwerbsplan Bau-km 0+330,00 bis 0+550,00	1:250	20.06.2024
B 10.1 - 04b	Grunderwerbsplan Bau-km 0+550,00 bis 0+760,00	1:250	17.09.2024
B 10.1 - 05a	Grunderwerbsplan Bau-km 0+760,00 bis 0+975,00	1:250	20.06.2024
B 10.1 - 06a	Grunderwerbplan Bau-km 0+975,00 bis 1+235,00	1:250	20.06.2024
B 10.1 - 07a	Grunderwerbsplan Bau-km 1+235,00 bis 1+490,00	1:250	20.06.2024
B 10.1 - 7Aa	Grunderwerbsplan Bau-km 1+235,00 bis 1+490,00	1:250	20.06.2024
B 10.1 - 8a	Grunderwerbsplan Bau-km 1+490,00 bis 1+710,00	1:250	20.06.2024
10.2c Seiten 1 bis 22	Grunderwerbsverzeichnis		07.11.2024

	<u>Regelungen</u>		
B 11.1 - 01b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+000,000 bis 0+100,00	1:250	17.09.2024
B 11.1 – 02b	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+100,00 bis 0+330,00	1:250	11.11.2024
B 11.1 - 03a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+330,00 bis 0+550,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 04a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+550,00 bis 0+760,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 05a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+760,00 bis 0+975,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 06a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 0+975,00 bis 1+235,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 07a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 1+235,00 bis 1+490,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 7Aa	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 1+235,00 bis 1+490,00	1:250	20.06.2024
B 11.1 - 8a	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Bau-km 1+490,00 bis 1+710,00	1:250	20.06.2024
11-02b Seiten 1 bis 79	Regelungsverzeichnis		06.09.2024
	<u>Querschnitte</u>		
C 14 - 01a	Querschnitt A - A Regelquerschnitt der freien Strecke	1:50	21.06.2024
C 14 – 02b	Querschnitt B - B Haltestelle Huttenstraße Bau-km 0+090,00	1:50	17.09.2024
C 14 - 03a	Querschnitt C – C Knoten Anton-Zickmantel-Straße Bau-km 0+310,00	1:50	21.06.2024
C 14 - 04a	Querschnitt D - D Haltestelle Arthur-Nagel-Straße Bau-km 0+875,00	1:50	21.06.2024
C 14 - 05a	Querschnitt E-E Eisenbahnunterführung Bau-km 1+020,00	1:50	21.06.2024
C 14 - 06a	Querschnitt F – F Knoten Kötzschauser Straße Bau-km 1+480,00	1:50	21.06.2024
C 14 - 07	Querschnitt I – I Gleisdreieck Einfahrgleis Bau-km 0+135,00	1:50	27.03.2023
C 14 - 08	Querschnitt J – J Gleisdreieck Einfahrgleis Bau-km 0+150,00	1:50	27.03.2023
C 14 – 09	Querschnitt G –G Zufahrt in Haltestelle Huttenstraße Bau-km 0+080,00	1:50	17.09.2024
	<u>koordinierter Leitungsplan</u>		
C 16.1 - 01a	koordinierter Leitungsplan Bau-km 0+000,00 bis 0+340,00	1:500	21.06.2024
C 16.1 - 02a	koordinierter Leitungsplan Bau-km 0+340,00 bis 0+640,00	1:500	21.06.2024
C 16.1 - 03a	koordinierter Leitungsplan	1:500	21.06.2024

	Bau-km 0+640,00 bis 1+060,00		
C 16.1 - 04a	koordinierter Leitungsplan Bau-km 1+060,00 bis 1+485,00	1:500	21.06.2024
C 16.1 - 05a	koordinierter Leitungsplan Bau-km 1+485,00 bis 1+785,00	1:500	21.06.2024
C 16.2 - 05Aa	koordinierter Leitungsplan Rückbau Gleisschleife	1:500	21.06.2024

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.
- 2.6 Bodenaushub aus Bereichen, in denen im Rahmen von Voruntersuchungen erhöhte PAK-Gehalte festgestellt wurden (Bereich der Nebenstraßen Dieskaustraße (gegenüber Martinsplatz), Kulkwitzer Straße und Schwarzestraße), ist separiert zu lagern und nochmals zu untersuchen.

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 Himmels- richtung	Geschoss	Tag/Nacht
9	Dieskaustraße 212	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
13	Huttenstraße 15	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
21	Dieskaustraße 206	Osten	1. OG	Nacht
22	Dieskaustraße 204	Osten	1. OG	Nacht
36	Dieskaustraße 190a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
37	Dieskaustraße 190	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
38	Dieskaustraße 188	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
39	Dieskaustraße 186	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
40	Dieskaustraße 184	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
41	Dieskaustraße 178	Osten	EG	Nacht
42	Dieskaustraße 178	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
43	Dieskaustraße 176	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
44	Dieskaustraße 170	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
45	Dieskaustraße 168	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
46	Dieskaustraße 166	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
47	Dieskaustraße	Osten	1. OG, 2. OG,	Nacht

	164		3. OG	
48	Dieskaustraße 162	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
49	Dieskaustraße 160	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
57	Dieskaustraße 146a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
58	Dieskaustraße 142	Südosten Osten	1. OG 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
59	Dieskaustraße 140	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
60	Dieskaustraße 138	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
61	Dieskaustraße 136	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
62	Dieskaustraße 134	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
63	Dieskaustraße 132	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
64	Dieskaustraße 130	Osten Norden	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG 1. OG, 2. OG	Nacht
65	Alfred-Vollsack- Straße 1	Osten	1. OG, 2. OG	Nacht
82	Kurt-Kresse- Straße 2	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
83	Dieskaustraße 94	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
84	Dieskaustraße 92	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
101	Dieskaustraße 105	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
102	Dieskaustraße 103	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
103	Dieskaustraße 101	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht

104	Dieskaustraße 99	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
105	Dieskaustraße 97	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
40	Dieskaustraße 184	Nord	1. OG	Nacht
41	Dieskaustraße 178	Süd	EG	Nacht
42	Dieskaustraße 178	Nord	EG	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 – Geräuschimmissionen“ 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 unvermeidbare 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 Naturschutz und Landschaftspflege
 - 8.1 Die im LBP vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend der dieser Genehmigung als Anlage beigefügten Anlage Unterlage U 9.1 (Maßnahmenverzeichnis) umzusetzen.
 - 8.2 Die Vorhabenträgerin hat die mit der vorliegenden Entscheidung planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in den in dem Maßnahmenverzeichnis genannten Zeiträumen zu realisieren, soweit sich aus den folgenden Nebenbestimmungen nichts anderes ergibt.
 - 8.3 Im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres ist die Beseitigung von in den Regelungsbereich des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG fallenden Gehölzen untersagt. Ausnahmen sind im Einzelfall mit der dafür zuständigen Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auf A III 1.2 wird verwiesen.
 - 8.4 Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde die für die Erfassung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Kompensationsflächenkataster des Freistaates Sachsen erforderlichen Daten unverzüglich nach dem Eintritt der Bestandskraft dieser Entscheidung in der nach § 9 Abs. 2 SächsÖKoVO vorgesehenen elektronischen Form zur Weitergabe an die zuständige Untere Naturschutzbehörde zu übermitteln.
 - 8.5 Drei Jahre nach Realisierung ist eine Kontrolle der wirksamen Umsetzung durchzuführen. Hierzu hat eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde stattzufinden. Über diese Vor-Ort-Kontrolle ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen.

- 8.6 Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahmen nach Auffassung der Unteren Naturschutzbehörde nicht oder nicht vollständig erreicht worden sein, hat die Vorhabenträgerin dies umgehend der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Das zur Vor-Ort-Kontrolle erstellte Protokoll ist beizufügen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, ergänzende Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.
- 9 Auflagen im privaten Interesse
- 9.1 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.
- 9.2 Es ist sicherzustellen, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken nur auf die zwingend notwendigen Flächen beschränkt bleibt.
- 9.3 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.
- 9.4 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.
- 9.5 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 Erwiderungen auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben 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 Einwendungen

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

VI Sofortvollzug

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

VII Kosten

- 1 Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- 2 Für diesen Bescheid werden Kosten in Höhe von 5.715,60 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 Großschocher und Kleinzschocher. Es handelt sich um eine gemeinsame Baumaßnahme des Mobilitäts- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig (MTA) [ehemals Verkehrs- und Tiefbauamtes (VTA)], der LVB und der Leipziger Wasserwerke unter Federführung des MTA.

Inhalt der zur Planfeststellung beantragten Planung ist die Aufweitung der Gleisanlagen in der Dieskaustraße zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße für den Einsatz von 2,40 m breiten Wagenzügen. Die im Planungsbereich befindlichen Haltestellen werden als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn barrierefrei ausgebaut.

Des Weiteren beinhaltet die Planung die Neuanlage einer Straßenbahnwendeanlage in Form eines Gleisdreiecks auf dem Vorplatz der Radrennbahn südlich der Windorfer Straße als Ersatz für die außer Betrieb gehende Wendeschleife über Pörstener/Luckaer/Kötzschauer Straße.

Die Fahrleitungsanlagen werden 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

1 Antragstellung

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 29. März 2023 bei der Planfeststellungsbehörde einen Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

2 Auslegung der Antragsunterlagen

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 17. April 2023 bis einschließlich 16. Mai 2023 im Stadtplanungsamt der Stadtverwaltung Leipzig zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Auslegung war zuvor im Elektronischen Amtsblatt der Stadt

Leipzig vom 31. April 2023 bekanntgegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die Einwendungsfrist mit Ablauf des 16. Juni 2023 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 der Länder unter <https://www.uvp-verbund.de> einsehbar.

Nicht ortsansässig Betroffene wurden, soweit zustellungsfähige Adressen bekannt gewesen sind, mit Schreiben vom 11. April 2023 von der Auslegung der Planunterlagen und dem Inhalt der Bekanntmachung in Kenntnis gesetzt.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 11. April 2023 über das Vorhaben und die öffentliche Auslegung informiert.

3 Erörterungstermin

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

Der Erörterungstermin fand für alle Beteiligten am 30. Januar 2024 in der Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Leipzig, Braustraße 2, 04107 Leipzig, statt.

Der Erörterungstermin wurde im Elektronischen Amtsblatt der Stadt Leipzig vom 6. Januar 2024 sowie auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde und im UVP-Portal der Länder bekanntgegeben.

Die Träger öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzvereinigungen, die sich zum Vorhaben geäußert hatten, sowie die privaten Einwender wurden mit Schreiben vom 9. Januar 2024 direkt zum Termin eingeladen.

Über den Termin wurde eine Niederschrift in Form eines Wortprotokolls gefertigt.

4 Erste Tektur

In Auswertung des Erörterungstermins sowie des Vortrages in den einzelnen Stellungnahmen und Einwendungen hat die Vorhabenträgerin ihre Planung angepasst bzw. geändert.

Die erste Tektur umfasst im Wesentlichen folgende Änderungen.

- Änderung der Haltestellenform Huttenstraße als Kap mit angehobener Radfahrbahn mit Absenkung des Bahnsteigs im Bereich der Zufahrt zum Flurstück 192 der Gemarkung Großzschocher;
- Änderung Querneigung der Haltestellenbereiche auf 2 %, Anpassung der Längsneigungen entsprechend dem Regelwerk;
- Entfallen der eingeordneten Längsparkstreifen vor den Grundstücken 132/4, 133 und 135;
- Änderung des Vorplatzes der Radrennbahn Windorfer Straße;

- Änderung der Gleisbauweise von „eingedeckter Querschwelle“ in „Rheda City“;
- Änderung der Fahrleitungsanlage (Fahrleitungsstatik und Neuordnung von Fahrleitungsmasten);
- Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung (Anpassung Summenpegel);
- Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplanes/Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aufgrund des Umfangs der Änderungen wurden die Tekturunterlagen der ersten Tektur in der Zeit vom 1. bis 31. Juli 2024 im Stadtplanungsamt der Stadt Leipzig öffentlich ausgelegt. Die Bekanntmachung zur Auslegung wurde im Elektronischen Amtsblatt der Stadt Leipzig vom 23. Juni 2024 veröffentlicht. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die geänderte Planung bis 2. September 2024 erhoben werden können.

Während des Auslegungszeitraumes waren die Tekturunterlagen auch auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde sowie im UVP-Portal der Länder öffentlich zugänglich.

Den Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzvereinigungen, deren Zuständigkeiten/Aufgabenbereiche durch die Tektur berührt sind, wurden die kompletten Tekturunterlagen der ersten Tektur bzw. Auszüge übermittelt mit der Möglichkeit, sich bis zum 2. September 2024 dazu zu äußern.

Die Einwender, die durch die erste Tektur betroffen sind, wurden durch die Planfeststellungsbehörde direkt informiert.

Sofern sich die Träger öffentlicher Belange und privaten Betroffenen zur ersten Tektur geäußert haben, wird auf die entsprechenden Fachkapitel bzw. das Kapitel Private Einwendungen verwiesen.

5 Zweite Tektur

Nach Eingang des Vortrages zur ersten Tektur hat die Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Erwidern zu den Hinweisen, Bedenken und/oder Einwänden eine weitere Tektur einzelner Unterlagen vorgenommen.

Mit Schreiben vom 17. September 2024 wurden die Erwidern sowie die Unterlagen zur zweiten Tektur der Planfeststellungsbehörde übergeben.

Die zweite Tektur beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Haltestelle Huttenstraße – Ergänzung Rampenangaben im Warteflächen-/Gehwegbereich, Präzisierung der Höhensituation im Bereich der Haltestellenabsenkung Zufahrt Flurstück 192 Gemarkung Großschocher, Erstellen Detailquerschnitt für die Ausbildung der Zufahrt;
- Versetzung Fahrleitungsmast M 11;
- Haltestelle Kunzestraße – beidseitige Verlängerung der Rampen, Anpassung der Querneigung zur Gehweg-/Warteflächenhinterkante, stadteinwärts Ergänzung von Palisaden zum Höhenausgleich an der Gehweg-/Warteflächenhinterkante;

- Haltestelle Arthur-Nagel-Straße - Anpassung der Querneigung in Wartefläche der stadtauswärtigen Haltestelle bei Haus-Nr. 128, Ergänzung eines zweiten Signalgebers;
- Anpassung LSA-Signalgeber Kurt-Kresse-Straße;
- temporärer Grunderwerb auf den Flurstücken 132/4 und 135 der Gemarkung Großzschocher;
- Anpassung der Schleppkurve im Bereich der neuen Zufahrt zur Radrennbahn über die Dieskaustraße.

Die kompletten Unterlagen der zweiten Tektur wurden der Stadt Leipzig, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr und der Polizeidirektion Leipzig übersandt mit der Möglichkeit gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG innerhalb von zwei Wochen Stellung dazu zu nehmen.

Den von der zweiten Tektur betroffenen Grundstückseigentümern wurden die ihr Flurstück betreffenden Auszüge aus den Tekturunterlagen übersandt mit der Möglichkeit, binnen zwei Wochen nach Erhalt Einwendungen gegen die geänderte Planung zu erheben.

Sowohl das Landesamt für Straßenbau und Verkehr als auch die Polizeidirektion Leipzig erklärten per E-Mail vom 11. Oktober 2024, dass gegen die zweite Tektur keine Einwände bestünden.

Soweit sich das Mobilitäts- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig zur zweiten Tektur geäußert hat (E-Mail vom 17. Oktober 2024), wird auf das entsprechende Fachkapitel verwiesen.

6 Beteiligung von Behörden, Gebietskörperschaften und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Übersendung von Unterlagen 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 sowie zur ersten Tektur bzw. ausgewählte Beteiligte zur zweiten Tektur gebeten.

Es sind folgende Stellungnahmen abgegeben worden:

Behörde/Unternehmen/Umweltvereinigung	Schreiben/E-Mail vom:
Landesdirektion Sachsen, Abteilung 4 – Umwelt, Referate 43 und 44	13. Juni 2023
Stadt Leipzig, Verkehrs- und Tiefbauamt – nunmehr Mobilitäts- und Tiefbauamt	14. Juni 2023 12. Februar 2024 18. April 2024 30. August 2024 - 1. Tektur 17. Oktober 2024 - 2. Tektur
Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Zentrale (Stellungnahme des Landesbeauftragten für	15. Juni 2023 30. August 2024 - 1. Tektur 11. Oktober 2024 - 2. Tektur

Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen integriert)	
Landesamt für Archäologie Sachsen	12. April 2023
Landesamt für Denkmalpflege Sachsen	15. Juni 2023 20. März 2024
Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie	9. Juni 2023 26. August 2024 - 1. Tektur
Polizeidirektion Leipzig	15. Juni 2023 2. September 2024 - 1. Tektur 11. Oktober 2024 - 2. Tektur
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	16. Juni 2023
Landesamt für Geobasisinformation Sachsen	16. Juni 2023
Polizeiverwaltungsamt – Kampfmittelbeseitigungsdienst	11. April 2023
Leipziger Wasserwerke GmbH	14. Juni 2023 16. Juli 2024
Netz Leipzig GmbH	23. Mai 2023
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	12. Mai 2023
MDV Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH	19. April 2023
Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	16. Juni 2023
Behindertenverband Leipzig e.V.	10. Mai 2023
Ökolöwe Umweltbund Leipzig e.V. im Namen des Landesvereins Sächsischer Heimatschutz e.V.	15. Juni 2023 1. August 2024 – 1. Tektur

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sowie Deutsche Telekom Technik GmbH haben sich nicht zum Vorhaben geäußert.

Zum Sachverhalt wird ergänzend auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsakten 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. § 22 Abs. 2 SächsStrVRG 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 Planfeststellungsbehörde hat das Planfeststellungsverfahren nach den Verfahrensvorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und der Verwaltungsverfahrensgesetze durchgeführt. Die verfahrensrechtlichen Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung sind beachtet worden.

II Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist gegeben.

Eine hoheitliche Planung trägt vor dem Hintergrund des in Art. 14 GG geschützten Eigentums ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern ist als Grundlage für eine Enteignung bezogen auf die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig, d. h. sie muss objektiv erforderlich sein. Das ist allerdings nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall. Es reicht aus, wenn sie - so das

Bundesverwaltungsgericht - „vernünftigerweise geboten“ ist. Ein Vorhaben ist nur vernünftigerweise geboten, soweit es den Zielen des einschlägigen Fachplanungsrechts entspricht. Das ist vorliegend der Fall:

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 in der Dieskaustraße zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße für den Einsatz von 2,40 m breiten Fahrzeugen. Die sich im Planungsbereich befindlichen Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut und an die neue Gleisanlage angepasst. Das Vorhaben umfasst neben der Ertüchtigung von Gleisanlagen, Fahrbahn, Fahrleitung und Nebenanlagen auch die Neuanlage einer Straßenbahnwendestelle in Form eines Gleisdreiecks auf dem Vorplatz der Radrennbahn südlich der Windorfer Straße, so dass auch an dieser Stelle der Einsatz von 2,40 m breiten Straßenbahnen ermöglicht wird.

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. Es werden bis zu 20% mehr Sitzplätze zur Verfügung gestellt. Dies wird dem zu erwartenden Fahrgastzuwachs infolge der steigenden Bevölkerungszahlen im Raum Leipzig gerecht.

Bestehende Hindernisse zur Nutzung der Straßenbahnen für Menschen mit Behinderung sowie damit für diese einhergehenden Gefahren sollen beseitigt werden. Außerdem erhöht sich die Verkehrssicherheit insgesamt durch die klare Neustrukturierung des Straßenraums mit übersichtlicher Führung. Auch dies sind wichtige Gründe für die Rechtfertigung des Vorhabens.

III Variantenprüfung

Die Variantenwahl ist nicht zu beanstanden.

Die Variantenprüfung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist kein Selbstzweck. Die Erforderlichkeit einer Alternativenprüfung folgt aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes: Ernsthafte, sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 2009 - 7 A 7. 09, Rn. 5).

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist es dabei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen der Vorhabenträgerin durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen. Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert nur, ob die von der Vorhabenträgerin getroffene Entscheidung rechtmäßig ist. Das enthebt die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht ihrer Pflicht, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (vgl. OVG Bautzen, Urt. v. 12. Januar 2022, 4 C 19/09, Rn 168 ff. m. w. N.). Sie ist dabei befugt, auch bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen (BVerwG, NuR 2013, 800 = BeckRS 2013, 57358).

Daraus ergibt sich vorliegend Folgendes:

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).

Durch die Vorhabenträgerin wurde zunächst die Umgestaltung der Dieskaustraße mit den Haltestellen Kötzschauer Straße und Arthur-Nagel-Straße in einer Variantendiskussion betrachtet. Hierzu wurden vier Varianten untersucht. Weiter hat die Vorhabenträgerin eine Variantendiskussion für die Wendestelle in der Windorfer Straße geführt und dabei fünf Varianten untersucht. Zuletzt hat die Vorhabenträgerin eine Variantenuntersuchung zum Umbau der Haltestelle Huttenstraße geführt und dabei sechs Varianten geprüft.

1. Umgestaltung der Dieskaustraße mit den Haltestellen Kötzscher Straße und Arthur-Nagel-Straße

Für den Vorhabenbereich der Umgestaltung der Dieskaustraße mit den Haltestellen Kötzscher Straße und Arthur-Nagel-Straße wurden im Einzelnen vier Varianten unter Beachtung der allgemein vorgegebenen technischen Standards betrachtet und untersucht.

Variante 1 sieht die Ausbildung der Haltestellen Kötzscher Straße als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn vor, wobei die Bahnsteige leicht versetzt angeordnet werden.

Stadtauswärts befindet sich die Haltestelle in Bestandslage zwischen der Einmündung des Johannes-Kepler-Gymnasiums und Pörstener Straße. Die Bahnsteige haben eine Breite von 4,80 m.

Stadteinwärts befindet sich die Haltestelle ca. 140 m nördlich des jetzigen Standortes am Martinsplatz mit einer Bahnsteigbreite von 2,50 m.

Die Haltestellen Arthur-Nagel-Straße befinden sich in Bestandslage und werden als Kap-Haltestellen mit angehobenem Rechtsabbiegestreifen und unterliegendem Geradeausfahrstreifen ausgebildet. Der Haltestellenbereich beginnt im Bereich der jetzigen Bismarckstraße und liegt vor dem Verkehrsknoten. Ein Separieren der Radfahrstreifen erfolgt nicht.

Die Trassierung erfolgt bestandsnah, außer in den Haltestellenbereichen, da die Gleisachse zur Bedienung der Bahnsteige aufgeweitet werden muss.

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 dahingehend, dass die Bahnsteigbreite von der Haltestelle Kötzscher Straße stadtauswärts 2,50 m beträgt und stadteinwärts 4,80 m. Außerdem sieht Variante 2 die Ausbildung der Haltestellen Arthur-Nagel-Straße als Kap-Haltestellen mit angehobener Fahrbahn vor. Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich 40 m südlich verschoben hinter dem Knoten der Arthur-Nagel-Straße. Die Haltestelle stadteinwärts befindet sich in Bestandslage bei einer Bahnsteigbreite von 4,80 m aufgrund des Schülerverkehrs des Johannes-Kepler-Gymnasiums. Die Trassierung erfolgt wie bei Variante 1.

Variante 3 unterscheidet sich von Variante 1 dahingehend, dass sich die Haltestelle Kötzscher Straße stadtauswärts in Bestandslage zwischen Kulkwitzer Straße und Pörstener Straße befindet. Die Haltestelle Arthur-Nagel-Straße wird stadtauswärts als Kap-Haltestelle mit angehobener Fahrbahn ausgebildet, 20 m südlich im Bereich der verlagerten Grundfläche. Dafür ist die Schließung und Verlegung der Zufahrt zum Flurstück 143/n der Gemarkung Großschocher erforderlich. Stadteinwärts wird die Haltestelle mit angehobener Fahrbahn und unterliegender Liegsabbiegerfahrbahn ausgebildet. Die Trassierung erfolgt wie bei Variante 1 und 2.

Auch bei Variante 4 ist die Haltestelle Kötzscher Straße als Kap-Haltestelle mit angehobener Fahrbahn ausgebildet, jedoch werden aber die Bahnsteige gegenüberliegend angeordnet. Ein signalisierter Überweg wird vorgesehen.

Stadtauswärts befindet sich die Haltestelle wie bei Variante 3 in Bestandslage zwischen Kulkwitzer Straße und Pörstener Straße, jedoch mit einer Bahnsteigbreite von 4,30 m. Die Haltestelle stadteinwärts liegt 120 m nördlich zum Bestand, wobei die Haltestelle vor der Einmündung des Johannes-Kepler-Gymnasiums schließt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,70 m.

Die Haltestellen Arthur-Nagel-Straße werden als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn ausgebildet, wobei die Bahnsteige gegenüberliegend südlich des Knoten Arthur-Nagel-Straße angeordnet sind.

Die Haltestelle stadtauswärts befindet sich 50 m südlich vorgelagert zur Wohnbebauung wohingegen die Haltestelle stadteinwärts 50 m südlich verschoben zur Bestandslage ausgebildet wird. Zur Einhaltung der Regelmindestbreiten wird Grunderwerb notwendig sein. Hinsichtlich der Trassierung ergeben sich keine Unterschiede zu den vorherigen Varianten.

Bei der Betrachtung der Varianten für die Umgestaltung der Dieskaustraße mit den Haltestellen Kötzschauer Straße und Arthur-Nagel-Straße kam die Vorhabenträgerin zu folgenden Ergebnissen:

Für die Variante 1 spricht, dass die Bahnsteige bei der Haltestelle Kötzschauer Straße gegenüberliegend angeordnet werden. Die Haltestelle Arthur-Nagel-Straße befindet sich in bestandsnaher Lage und auch dort werden die Bahnsteige gegenüberliegend angeordnet. Außerdem werden durchgängig Radfahrstreifen von 1,85 m vorgesehen.

Als Nachteil wird bei der stadteinwärtigen Haltestelle Kötzschauer Straße das Ende des Bahnsteigs im Bereich der Einfahrt des Johannes-Keppler-Gymnasiums gesehen. Außerdem ist der Bahnsteig stadtauswärts sehr schmal konzipiert, da Schülerverkehr zu erwarten ist. Bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße erfolgt keine Separierung der Radfahrstreifen, denn durch die Anordnung der Einstiegsstreifen, können keine Radfahrstreifen errichtet werden. Nachteilig wirkt sich auch aus, dass durch die Anordnung der Haltestelle stadtauswärts Rückstau auf der Rechtsabbiegerspur zu erwarten ist, so dass der Verkehrsfluss und die LSA-Steuerung dadurch verschlechtert werden.

Auf Höhe der Haltestelle Kunzestraße müssen zwei Grundstückszufahrten verlegt werden und der Abstand zwischen der stadtauswärtigen Haltestelle Arthur-Nagel-Straße und Kunzestraße ist zu gering. Außerdem von Nachteil ist, dass an der Haltestelle Kötzschauer Straße keine signalisierte Querung vorgesehen ist. Auch werden an der Haltestelle Kunzestraße nur 1,60 m breite Radfahrstreifen vorgesehen, so dass ein Verstoß gegen die Trassierungsvorgaben der LVB besteht. Zuletzt werden auch keine Parkflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen, sowie keine zusätzlichen Bäume gepflanzt.

Variante 2 hat ebenso wie Variante 1 den Vorteil, dass auf Höhe der Haltestelle Kötzschauer Straße die Bahnsteige gegenüberliegend angeordnet werden. Stadteinwärts wird der Haltestellen-Bereich für den Schülerverkehr verbreitert. Vorteilhaft ist auch, dass stadtauswärts bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße der Bahnsteig hinter dem Knoten angeordnet wird und den Verkehrsfluss vor dem Knoten nicht beeinflusst. Außerdem werden im Abschnitt Kulkwitzer-Straße bis Arthur-Nagel-Straße durchgängige Radfahrstreifen von 1,85 m vorgesehen. Auch werden zusätzliche Baumscheiben eingeordnet.

Nachteilig ist, dass der Bahnsteig wie bei Variante 1 stadteinwärts bei der Haltestelle Kötzschauer Straße im Bereich der Einfahrt des Johannes-Keppler-Gymnasiums endet. Außerdem liegen die Bahnsteige bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße nicht gegenüber voneinander und es muss stadteinwärts die Zufahrt vom Flurstück 143/n der Gemarkung Großzschocher verlegt werden. Auch bei der Haltestelle Kunzestraße ist die Verlegung von zwei Grundstückszufahrten erforderlich.

Von Nachteil ist auch, dass der Abstand zwischen der stadtauswärtigen Haltestelle

Arthur-Nagel-Straße und der Kunzestraße zu gering ist. Nachteilig ist außerdem, dass im Bereich Arthur-Nagel-Straße bis Huttenstraße nur 1,25 - 1,60 m breite Radfahrstreifen vorgesehen sind. Zudem werden nur wenige Parkflächen eingeordnet werden und durch den Umbau der Arthur-Nagel-Straße werden viele bestehende Bäume gefällt.

Vorteilhaft bei Variante 3 ist, dass die Bahnsteige bei der Haltestelle Kötzschauer-Straße gegenüberliegend angeordnet werden und die Bahnsteige bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße gegenüberliegen. Es werden außerdem zwischen Kulkwitzer-Straße und Arthur-Nagel-Straße durchgängig Radfahrstreifen von 1,85 m vorgesehen. Vorteilhaft ist wie bei den anderen Varianten auch, dass zusätzliche Bäume gepflanzt werden.

Gegen Variante 3 spricht, dass bei der Haltestelle Kötzschauer Straße stadteinwärts der Bahnsteig auch im Bereich der Einfahrt des Johannes-Keppler-Gymnasiums endet. Nachteilig ist auch, dass bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße stadtauswärts die Zufahrt von Flurstück 143/n der Gemarkung Großschocher verlegt werden muss. Stadteinwärts erfolgt keine Separierung der Radfahrstreifen. Außerdem ist die Vorhabenträgerin aufgrund der Supermarktausfahrt an der Kunzestraße nicht mehr Pulkführer. Gegen Variante 3 spricht zudem, dass ein Rückstau auf der Linksabbiegerspur bei Fahrgastwechsel zu erwarten ist, so dass eine negative Beeinflussung der LSA zu erwarten ist. Weiter wird bei der Haltestelle Kunzestraße stadteinwärts kein Radfahrstreifen vorgesehen. Stadteinwärts muss eine Zufahrt verlegt werden. Gegen Variante 3 spricht zuletzt, dass im Abschnitt der Arthur-Nagel-Straße keine Radfahrstreifen und nur wenig Parkflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind.

Für Variante 4 spricht, dass die Bahnsteige bei der Haltestelle Kötzschauer Straße gegenüberliegend angeordnet werden und die Bahnsteigbreiten optimiert werden. Auch wird eine signalisierte Querung angeordnet. Auch bei der Haltestelle Arthur-Nagel-Straße liegen die Bahnsteige direkt gegenüber. Vorteilhaft ist auch, dass separate Radfahrstreifen vorgesehen werden und stadteinwärts keine Beeinflussung des Linksabbiegeverkehrs zu erwarten ist. Bei der Haltestelle Kunzestraße wird der Abstand zur Haltestelle Arthur-Nagel-Straße vergrößert und es werden Radfahrstreifen vorgesehen. Variante 4 stellt eine Weiterentwicklung von Variante 2 dar. Variante 2 wurde durch Querunginseln und eine Ausweitung des Knotens im Bereich der Arthur-Nagel-Straße optimiert. Dadurch verbessern sich die Wegbeziehungen.

Außerdem werden an den Knotenpunkten Windorfer Straße und Arthur-Nagel-Straße 1,85 m breite Radfahrstreifen vorgesehen. Bei der Windorfer Straße werden die Radfahrer durch eine Sperrfläche gesichert, so dass Geradeausfahrer sicher an den Knotenpunkt einfahren können. Zuletzt werden auch zusätzliche Baumscheiben eingeordnet.

Nachteilig ist an Variante 4, dass für die Verlegung Haltestelle Arthur-Nagel-Straße stadteinwärts Grunderwerb getätigt werden muss. Bei der Haltestelle Kunzestraße muss eine Zufahrt verlegt werden. Gegen Variante 4 spricht auch, dass nur wenige Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen werden und, dass zusätzliche Baumscheiben auf dem Gehweg platziert werden, so dass dieser eingeschränkt wird.

Im Ergebnis hat sich die Vorhabenträgerin für Variante 4 als Vorzugsvariante entschieden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Eine sichere Führung der Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Radfahrer, Fußgänger) als grundsätzliches Ziel wird gewährleistet, denn bei Variante 4 wurden aktuelle Vorschriften und neueste Erkenntnisse über Querschnittsaufteilung und relevante

Sicherheitsabstände zwischen Straßenbahn und parallel geführtem Radweg berücksichtigt. Vorteilhaft ist auch, dass eine vollumfängliche Barrierefreiheit der Haltestellen gewährleistet wird.

Zudem werden zusätzliche Baumscheiben vorgesehen und die Bahnsteige sind an den Haltestellen Kötzschauer Straße und Haltestellen Arthur-Nagel-Straße direkt gegenüber voneinander angeordnet. Die barrierefreie Ausbildung der Haltestellen und die Verkürzung der Umsteigebeziehungen führen zur einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.

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.

2. Umgestaltung Wendestelle in der Windorfer Straße

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

Variante O sieht die Beibehaltung der Gleisschleife Kötzschauer-/Pörstener-Straße vor und stellt somit eine bestandsnahe Lösung dar. Allerdings ist diese Variante nicht genehmigungsfähig, denn die Durchgangsbreiten zwischen Wagenkasten und Hauswand sind so gering, so dass eine regelkonforme Umsetzung nicht möglich ist.

Variante 1 sieht die Ausbildung eines Gleisdreiecks auf der Kurt-Kresse-Straße vor. Die Einfahrt erfolgt rückwärts aus der Dieskaustraße nach links in die Kurt-Kresse-Straße. Die Ausfahrt erfolgt vorwärts nach links und wird durch den LSA Knoten Windorfer Straße gesichert. Eine Haltestellenanbindung ist dort möglich. Auch sieht diese Variante eine Abstellmöglichkeit für einen zweiten Zug im hinteren Bereich vor. Eine Neueinordnung und Neutrassierung wird erforderlich sein.

Variante 2 sieht ein Gleisdreieck auf der Windorfer Straße vor. Die Einfahrt erfolgt vorwärts in die Windorfer Straße mit Sicherung durch die vorhandene LSA. Die Ausfahrt erfolgt vorwärts nach links und wird ebenfalls durch den LSA-Knoten Windorfer Straße gesichert. Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1 insofern, als für die Anbindungen die Haltestelle Kötzschauer-Straße die Errichtung einer separaten Abfahrthaltestelle erforderlich sein wird. Eine Abstellmöglichkeit für einen zweiten Zug ist nicht vorgesehen. Auch bei Variante 2 wird eine Neuordnung und Neutrassierung erforderlich sein.

Bei Variante 3 befindet sich das Gleisdreieck auf Höhe der Dieskaustraße und der Tankstelle. Die Einfahrt verläuft rückwärts aus der Dieskaustraße nach rechts in das Grundstück der Radrennbahn. Die Ausfahrt verläuft vorwärts nach rechts. Beide Fahrbeziehungen werden durch eine LSA gesichert. Hinsichtlich der Haltestellenanbindung, der Abstellanlage und der Trassierung ergeben sich keine Unterschiede zur Variante 2 mit Ausnahme, dass statt der Errichtung einer separaten Abfahrthaltestelle die Errichtung einer separaten Ankunftshaltestelle erforderlich wird.

Variante 4 beschreibt das Gleisdreieck ebenso wie Variante 3 auf Höhe der

Dieskaustraße und der Tankstelle. Die Einfahrt verläuft vorwärts nach links auf das Grundstück der Radrennbahn und wird durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Die Ausfahrt erfolgt vorwärts nach links und ist ebenfalls durch eine LSA gesichert. Variante 4 entspricht hinsichtlich der Haltestellenanbindung und der Trassierung Variante 3 und sieht eine Abstellmöglichkeit für einen zweiten Zug vor.

Bei Variante 5 wird eine Gleisschleife auf der Dieskaustraße bei der Tankstelle ausgebildet. Die Bedienung erfolgt gegen den Uhrzeigersinn. Die Einfahrt verläuft vorwärts nach links über die Zufahrt der Tankstelle und wird durch eine Lichtsignalanlage gesichert. Es handelt sich um eine Schleifendurchfahrt und die Abfahrthaltestelle ist optional vorgesehen. Die Ausfahrt befindet sich auf der Fahrbahn und ist ebenfalls durch eine LSA gesichert. Hinsichtlich Abstellanlage und Trassierung ergeben sich keine Unterschiede zur Variante 4. Für die Haltestellenanbindung ist die Errichtung einer separaten Abfahrthaltestelle vorgesehen.

Bei der Betrachtung der Varianten für die Umgestaltung der Wendestelle in der Windorfer Straße kam die Vorhabenträgerin zu folgenden Ergebnissen:

Variante 1 hat den Vorteil, dass nur ein geringer Grundstückseingriff notwendig sein wird und dass es keine Eingriffe im Bereich der Radrennbahn gibt. Eine Gleisanlage der Bestandslage ist entbehrlich und durch den Rückbau kommt es zur Verbesserung der Erschließung des Wohngebiets und der Stellplätze. Vorteilhaft ist auch, dass die Errichtung der Haltestelle Kötzschaer Straße ohne bauliche Einschränkung realisierbar ist und eine Abstellkapazität für zwei Wagenzüge vorhanden ist. Allerdings fällt negativ ins Gewicht, dass Anlieger der Kurt-Kresse-Straße neu betroffen werden. Außerdem entfallen vollständig die Parkflächen für Längsparker (ca. 20 Kfz) ohne Kompensation im Wohngebiet. Ein vollständiger Ausbau der Kurt-Kresse-Straße wird erforderlich sein und der Querschnitt muss neu aufgeteilt werden. Es muss auch eine zusätzliche Signalisierung installiert werden bzw. eine Anpassung der LSA Windorfer Straße erfolgen, die mit Leistungsfähigkeitsverlusten einhergeht, in dem durch den Richtungswechsel lange Sperrzeiten zu erwarten sind. Auch fällt negativ ins Gewicht, dass der Fahrtrichtungswechsel und die Rückwärtsausfahrt im öffentlichen Verkehrsraum Dieskau-Straße/ Kurt-Kresse-Straße stattfinden werden. Außerdem ist hinsichtlich der Trassierung zu erwarten, dass sich die Geschwindigkeiten der Straßenbahn auf freier Strecke für die Weiche/ Kreuzung reduzieren wird (25 km/h) und dass die Weichen vor der Wohnbebauung Lärm verursachen. Zuletzt ist der Stellplatz für einen zweiten Wagenzug im Linienbetrieb nicht nutzbar.

Vorteilhaft an Variante 2 ist, dass die Leistungsfähigkeit des LSA-Knotens an der Windorfer Straße nachgewiesen ist. Eine Ein- und Ausfahrt ist ohne zusätzlichen LSA-Knoten möglich. Die Vorwärtsfahrt erfolgt in und aus dem Gleisdreieck heraus und die Rückwärtsfahrt erfolgt außerhalb des Fahrbahnbereichs. Von Vorteil ist, dass der MIV geringer als bei Variante 3 und 4 beeinträchtigt wird. Gleisanlagen der Bestandsschleife sind entbehrlich, denn durch den Rückbau kommt es zu einer Verbesserung der Erschließung des Wohngebiets und der Stellplätze. Zwar wird Grunderwerb notwendig sein, jedoch befinden sich die nötigen Flächen in städtischen Eigentum. Für Variante 2 spricht auch, dass ausreichend Kapazität für das Abstellen von zwei Wagenzügen vorhanden sein wird. Eine zusätzliche Haltestelle für Veranstaltungen im Bereich der Radrennbahn ist möglich. Die Errichtung einer Haltestelle Kötzschaer Straße ist ohne bauliche Einschränkungen realisierbar. Nachteilig ist, dass Grunderwerb erforderlich ist, und dass der Eingangsbereich und das Gelände der Radrennbahn betroffen sind (Treppenanlage, Umsetzen Container, Höhenanpassung Gelände). Rangierfahrten im Bereich des Kassenhäuschens/ Gehwegs sind notwendig und das Gelände muss neu aufgliedert werden. Von Nachteil ist auch, dass das Gleisdreieck im Bereich der höchsten Verkehrsbelastung angeordnet wird. Jedoch wurde die LSA-

Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Hinsichtlich der Trassierung wird die maximale Längsneigung von 4 % im Einfahrgleis erreicht, so dass es zu erheblichen Niveauunterschieden kommt.

Variante 3 hat den Vorteil, dass es im Gegensatz zu Variante 2 zu einer geringeren Betroffenheit der Radrennbahn kommt. Die rückwärtigen Grundstücksteile der Radrennbahn können in Anspruch genommen werden, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung der Hauptzufahrt/ des Eingangsbereichs kommt. Vorteilhaft ist auch, dass eine Gleisanlage der Bestandsschleife entbehrlich ist. Durch den Rückbau wird die Erschließung des Wohngebiets/ der Stellplätze verbessert. Aufgrund der geringen Gleislänge führt Variante 3 zu der kostengünstigsten Gleisgeometrie der Trassierung. Von Vorteil ist auch, dass die Haltestelle Kötzschaer Straße ohne bauliche Einschränkungen realisierbar ist.

Nachteilig ist aber, dass ein zusätzlicher LSA-Knoten in der Dieskaustraße notwendig ist. Wie bei Variante 2 wird auch bei Variante 3 das Gleisdreieck im Bereich der höchsten Verkehrsbelastung angeordnet. Die LSA-Leistungsfähigkeit ist aber gesichert. Von Nachteil ist aber auch, dass die Ausfahrt der Tankstelle gesichert werden muss. Wegen des Rückwärtsfahrens im öffentlichen Verkehrsraum kommt es zu Leistungsfähigkeitsverlusten im Straßenbahnabschnitt. Deswegen werden eine Separierung des Gleisbereichs und eine Anpassung des Straßenquerschnitts in der Dieskau-Straße erforderlich. Demnach wird der Straßenraum um mindestens 3,4 m Richtung Westen verbreitert.

Auch fällt negativ ins Gewicht, dass die 2. Zufahrt der Radrennbahn und der Trailstrecke erforderlich ist und dass das Gebäude im Einfahrtsbereich der Radrennbahn entfallen muss.

Ebenso wie bei Variante 1 muss eine Geschwindigkeitsreduzierung für Straßenbahnen auf freier Strecke (25km/h für Weiche/Kreuzung) erfolgen und bei der Trassierung wird eine Dammschüttung erforderlich sein, was erhebliche Niveauunterschiede zur Folge haben wird. Außerdem kann nur ein Wagenzug im Gleisdreieck abgestellt werden. Ein zweiter kann nur in der Fahrbahn stehen.

Vorteilhaft an Variante 4 ist, dass die Radrennbahn geringer als bei Variante 2 betroffen ist. Nur der rückwärtige Grundstücksteil der Radrennbahn wird in Anspruch genommen, ohne dass Hauptzufahrt/ Eingangsbereich beeinträchtigt werden. Die Vorwärtsfahrt erfolgt in und aus dem Gleisdreieck heraus. Die Rückwärtsfahrt findet außerhalb des Fahrbahnbereichs statt. Von Vorteil ist auch, dass Gleisanlagen der Bestandsschleife entbehrlich sind. Durch den Rückbau verbessert sich die Erschließung des Wohngebietes und der Stellplätze. Die Kapazität der Abstellanlage entspricht der von Variante 2. Die Errichtung der Haltestelle Kötzschaer Straße ist ohne bauliche Einschränkungen realisierbar.

Nachteilig ist, dass ein zusätzlicher LSA-Knoten in der Dieskaustraße erforderlich ist und die Anordnung des Gleisdreiecks im Bereich der höchsten Verkehrsbelastung liegt. Allerdings ist die LSA-Leistungsfähigkeit auch in dieser Variante nachgewiesen. Für Variante 4 wird es aber erforderlich sein, dass die 2. Zufahrt der Radrennbahn und der Trailstrecke verlegt wird. Auch von Nachteil ist, dass das Gebäude im Einfahrtsbereich der Radrennbahn entfällt und Grunderwerb bzw. die dauerhafte Inanspruchnahme von Flurstück 651/8 der Gemarkung Großzschocher notwendig ist. Außerdem muss die Grundstückszufahrt Nr. 127 (Zufahrt ehem. Autohaus, Gewerbe) verlegt werden und die Tankstelle aufgegeben werden.

Hinsichtlich der Trassierung ergibt sich, dass die Geschwindigkeit für Straßenbahnen

auf freier Strecke reduziert werden muss (15km/h für spitzbefahrene Weiche, 25 km/h für Weiche/ Kreuzung). Von Nachteil ist auch, dass die Weiche manuell gestellt werden muss, was zu Behinderungen für den MIV auf freier Strecke führt. Es gilt ein Begegnungsverbot von Straßenbahnen auf freier Strecke und ebenso wie bei Variante 3 ist eine Dammschüttung erforderlich, was zu erheblichen Niveauunterschieden führt.

Vorteilhaft an Variante 5 ist, dass der rückwärtige Grundstücksteil der Radrennbahn im Bereich der Eingangs- bzw. der Hauptzufahrt nicht beeinträchtigt wird. Es wird keine Rückwärtsfahrt der Straßenbahn erforderlich sein, denn es wird vorwärts in die Schleife und wieder herausgefahren. Außerdem vorteilhaft ist, dass Gleisanlagen der Bestandsschleife entbehrlich sind und sich durch den Rückbau die Erschließung des Wohngebietes und der Stellplätze verbessert. Die Abstellanlage bietet eine Kapazität von mindestens drei Wagenzügen.

Allerdings wird die Radrennbahn flächenmäßig größer in Anspruch genommen als bei Variante 2. Auch muss ein zusätzlicher LSA-Knoten in der Dieskaustraße errichtet werden (Ein- und Ausfahrt müssen getrennt gesichert werden) und die neue LSA wird im Bereich der höchsten Verkehrsbelastung installiert. Nachteilig wirkt auch, dass über die bestehende Zufahrt der Dieskaustraße (Feuerwehrezufahrt) keine Durchfahrt zum Parkplatz möglich ist und dass die Trailstrecke verlegt werden muss. Außerdem muss Grunderwerb getätigt werden bzw. das gesamte Flurstück des 651/b dauerhaft in Anspruch genommen werden. Auch muss auch die Tankstelle aufgegeben werden.

Im Ergebnis hat sich die Vorhabenträgerin für Variante 2 als Vorzugsvariante entschieden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Hierfür spricht insbesondere, dass keine Betroffenheit privater Eigentümer bestehen. Die Tankstelle bleibt erhalten und die Wendestelle wird optimal in den fließenden Verkehr eingebunden.

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.

3. Umgestaltung Haltestelle Huttenstraße

Für den Vorhabensbereich wurden im Einzelnen sechs Varianten unter Beachtung der allgemein vorgegebenen technischen Standards betrachtet und untersucht.

Bei Variante 1a werden die Haltestellen Huttenstraße in Bestandslage gegenüberliegend voneinander ausgebildet. Die Haltestelle stadteinwärts wird als Kap-Haltestelle mit einer Bahnsteigbreite von 3,0 m errichtet. Es muss Grunderwerb des Flurstücks 194 der Gemarkung Großschocher getätigt werden, sowie die vorhandene Mauer ersetzt werden. Stadteinwärts wird die Haltestelle ebenfalls als Kap-Haltestelle ausgebildet. Für die Anbindung des Flurstücks 192 der Gemarkung Großschocher wird eine Mischverkehrsfläche ausgebildet. Die Zufahrt der Mischverkehrsfläche erfolgt östlich der Haltestelle über den Gehweg. Hinsichtlich der Trassierung ist eine Anpassung erforderlich, so dass die Bahnsteige barrierefrei angebunden werden können.

Bei Variante 1b befinden sich die Haltestellen Huttenstraße in Bestandslage gegenüberliegend voneinander. Die Haltestelle stadteinwärts wird als Kap-Haltestelle mit einer Bahnsteigbreite von 2,5 m eingerichtet. Der Fahrgastunterstand wird wegen der Radfahrstreifen versetzt. Die Gestaltung der Haltestelle stadtauswärts entspricht der von Variante 1a. Gleiches gilt für die Trassierung.

Variante 1c sieht die Haltestellen Huttenstraße ebenfalls in Bestandslage gegenüberliegend voneinander vor. Stadteinwärts wird die Haltestelle als Kap-Haltestelle bei einer Bahnsteigbreite von 2,5 m mit angehobener Radfahrbahn errichtet. Es muss Grunderwerb hinsichtlich des Flurstücks 194 der Gemarkung Großzschocher getätigt werden, wobei die vorhandene Mauer versetzt wird. Die Gestaltung der Haltestelle stadtauswärts sowie der Trassierung entspricht der Variante 1 a und 1b.

Auch Variante 1d bildet die Haltestellen Huttenstraße in Bestandslage gegenüberliegend voneinander aus. Die Haltestelle stadteinwärts wird als Kap-Haltestelle mit einer Bahnsteigbreite von 2,5 m errichtet. Der Fahrgastunterstand befindet sich ebenfalls in Bestandslage. Für die Haltestelle stadtauswärts und für die Trassierung gilt Variante 1a entsprechend.

Variante 2 unterscheidet sich von Variante 1d dahingehend, dass sich der Fahrgastunterstand auf dem Flurstück 194 der Gemarkung Großzschocher befindet. Dafür wird Grunderwerb getätigt. Die Bushaltestelle stadtauswärts wird als Kap separiert zwischen der Kurve und der Zufahrt des Flurstücks 192 der Gemarkung Großzschocher. Die Straßenbahnhaltestelle verschiebt sich ca. 50 m westlich hinter die Kreuzung Breitschuhstraße. Die Zufahrten der Flurstücke 227/h und y der Gemarkung Großzschocher verlagern sich entsprechend. Hinsichtlich der Trassierung ergeben sich keine Unterschiede zu Variante 1a.

In Variante 3 wird die Haltestelle Huttenstraße stadteinwärts wie in Variante 1d gestaltet. Die Bushaltestelle stadtauswärts wird als Kap-Haltestelle zwischen der Kurve und der Zufahrt des Flurstück 192 der Gemarkung Großzschocher separiert. Die Straßenbahnhaltestelle stadtauswärts sowie die Bushaltestelle werden in die Dieskaustraße verschoben und befinden sich vor der Kreuzung Dieskaustraße/Huttenstraße. Die Straßenbahnhaltestelle wird mit Überlänge errichtet, um gleichzeitig Bus und Straßenbahn anzubinden. Hinsichtlich der Trassierung ergeben sich keine Unterschiede zu 1a.

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

Vorteilhaft an Variante 1a ist, dass die Haltestellen Huttenstraße gegenüberliegend voneinander in Bestandslage verbleiben. Außerdem ist stadtauswärts die Anbindung des Flurstücks 192 der Gemarkung Großzschocher über die Mischverkehrsfläche möglich. Von Vorteil ist auch, dass stadtauswärts Radfahrstreifen über die Mischverkehrsfläche zwischen Bahnsteig und Bebauung vorgesehen sind. Nachteilig ist aber, dass für die Haltestelle Huttenstraße stadteinwärts Grunderwerb erforderlich und dass stadteinwärts kein separater Radfahrstreifen geplant ist. Außerdem werden keine Parkflächen für den ruhenden Verkehr angeordnet und es sind keine Bäume auf den Bahnsteigen vorgesehen.

Auch an Variante 1b ist vorteilhaft, dass die Haltestelle Huttenstraße in Bestandslage ausgebildet wird. Stadtauswärts ist die Anbindung des Flurstücks 192 der Gemarkung Großzschocher über die Mischverkehrsfläche möglich. Außerdem sind Radfahrstreifen über die Mischverkehrsfläche zwischen Bahnsteig und Bebauung vorgesehen. Die Radfahrstreifen stadteinwärts liegen über dem Gehweg/Bahnsteig. Allerdings wirkt sich

bei Variante 1b nachteilig aus, dass ebenfalls Grunderwerb erforderlich ist (Flurstück 192 der Gemarkung Großzschocher). Auch werden keine Parkflächen für den ruhenden Verkehr eingeordnet sowie keine Bäume auf den Bahnsteigen vorgesehen.

Die Vorteile von Variante 1c entsprechen denen der Varianten 1a und 1b. Vorteilhaft ist außerdem, dass die Mindestbreiten für Gehwege eingehalten werden und beidseitig Fahrradstreifen vorgesehen sind.

Die Nachteile sind identisch mit denen in Variante 1b (Grunderwerb Flurstück 192 der Gemarkung Großzschocher, keine Parkflächen für den ruhenden Verkehr, keine Bäume).

Variante 1d wirkt sich insofern vorteilhaft aus, als die Haltestelle Huttenstraße ebenfalls in Bestandslage ausgebildet ist und stadtauswärts die Anbindung des Flurstücks 192 der Gemarkung Großzschocher über die Mischverkehrsfläche möglich ist. Auch spricht für Variante 1d, dass die Mindestbreiten für Gehwege eingehalten werden, sowie stadteinwärts Radfahrstreifen über Mischfahrstreifen vorgesehen sind. Außerdem sind stadtauswärts Radfahrstreifen über Mischverkehrsflächen zwischen Bahnsteig und Bebauung geplant.

Nachteilig sind der erforderliche Grunderwerb, die fehlenden Parkflächen für den ruhenden Verkehr sowie die Abwesenheit vor Bäumen (vgl. oben).

Vorteilhaft an Variante 2 ist, dass das Flurstück 192 der Gemarkung Großzschocher über die Bestandszufahrten angebinden werden kann. Außerdem sind stadtauswärts zwei Parkflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Allerdings herrschen stadtauswärts schlechte Umsteigebedingungen zwischen Bus und Straßenbahn. Negativ ins Gewicht fallen auch die erhöhten Baukosten und die Tatsache, dass keine Radfahrstreifen sowie keine Bäume vorgesehen sind.

Variante 3 hat ebenfalls den Vorteil, dass eine Anbindung des Flurstücks 192 der Gemarkung Großzschocher über die Bestandszufahrt möglich ist. Auch fällt positiv ins Gewicht, dass stadteinwärts separate Radfahrstreifen angeordnet werden und drei Stellflächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen sind. Von Nachteil ist jedoch, dass die Umsteigebedingungen zwischen Bus und Straßenbahn genauso wie in Variante 2 nicht zufriedenstellend sind und mit erhöhten Baukosten zu rechnen ist. Außerdem ist in der Dieskaustraße Rückstau des MIV zu erwarten. Stadteinwärts ist kein separater Radfahrstreifen geplant; zudem sind keine Bäume auf den Bahnsteigen vorgesehen.

Im Ergebnis hat sich die Vorhabenträgerin für Variante 1d als Vorzugsvariante entschieden. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Hierfür spricht insbesondere, dass die Durchfahrt für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße freigegeben wird und dass verhältnismäßig wenig Grunderwerb getätigt werden muss. Variante 1d entspricht insofern der Variante 1a, jedoch wird der stadteinwärtige Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt. Die genannten Nachteile der Variante wurden im Zuge des Anhörungsverfahrens insofern beseitigt, als nun insbesondere die Zufahrt zu Flurstück 192, Gemarkung Großzschocher erhalten bleibt, indem der Haltestellenbereich im Zufahrtbereich abgesenkt wird. Dies geht nicht zulasten der Barrierefreiheit, denn der Bereich befindet sich außerhalb des Bereichs, in dem die großen Türen der Straßenbahnen halten. Zudem muss die Einfahrt nicht mehr über die Mischverkehrsfläche zwischen Grundstückseinfahrt und Haltestelle erreicht werden, sodass die damit einhergehende Gefährdung der Fußgänger und Fahrgäste entfällt.

Der Planfeststellungsbehörde drängt sich neben den geprüften Varianten auch keine weitere als vorzugswürdig auf, insbesondere wurden auch im Anhörungsverfahren

keine weiteren 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

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass bei Umsetzung der festgestellten Planung unter Beachtung der zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigungsfähigkeit der Planung entgegenstehen. Dieses Zwischenergebnis hat die Planfeststellungsbehörde gem. § 25 Abs. 2 UVPG in die abschließende Abwägung gem. § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG eingestellt.

1 UVP-Pflicht

Für das Vorhaben besteht die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Gegenstand der vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Vorhaben, wie es gem. A II dieses Planfeststellungsbeschlusses planfestgestellt ist (zur Vorhabenbeschreibung siehe auch Ausführungen unter B I). Das nach dem UVPG zu untersuchende Vorhaben ist identisch mit dem fachplanerischen Vorhaben, welches Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Dies gilt auch bei sog. Komplexvorhaben, bei denen verschiedene Vorhaben nach mehreren fachrechtlichen Genehmigungsvorbehalten auf einander abgestimmt geplant werden. Deshalb waren in der vorliegenden UVP nicht die Maßnahmen der Stadt Leipzig (Umgestaltung Diskaustraße, insbesondere Beseitigung baulicher Defizite, Schaffung separater Radverkehrsanlagen, Baumpflanzungen) und der Leipziger Wasserwerke (Erneuerung von Trink- und Abwasserleitungen) zu untersuchen. Die nachteiligen Umweltauswirkungen dieser Vorhaben wurden im Rahmen einer summierenden Betrachtung mit dem gegenständlichen Vorhaben berücksichtigt.

Auch soweit nördlich des planfestgestellten Vorhabens, auf der Diskaustraße zwischen Kulkwitzer Straße und Antonienstraße die Radverkehrsanlage, die Gehwege und die Fahrbahnen ausgebaut werden, war dieses Projekt nicht in die Umweltverträglichkeitsprüfung zu integrieren, da es keiner vorgezogenen förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung für die nachfolgenden Abschnitte bedarf; ausreichend ist vielmehr die Prognose, dass der Verwirklichung des Vorhabens in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 1. Juli 2015, 8 C 10494/14, Rn. 62).

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. Gemäß § 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.

Nach § 7 Abs. 3 UVPG entfällt die Vorprüfung nach den Absätzen 1 und 2, wenn die Vorhabenträgerin 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.

Vorliegend sind die Voraussetzungen von § 7 Abs. 3 UVPG erfüllt.

Zunächst hat die Vorhabenträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

Das Entfallen der allgemeinen Vorprüfung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zweckmäßig, denn auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage U 17), welche die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV an 34 Gebäuden aufzeigen, war auch ohne die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung offensichtlich, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, namentlich auf das Schutzgut Mensch haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassung des Vorhabens gem. § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu berücksichtigen wären (vgl. Prüfungsmaßstab der allgemeinen Vorprüfung in § 5 Abs. 1 Satz 3 UVPG).

2 Verfahren

Die Planfeststellungsbehörde ist als Zulassungsbehörde gem. § 5 Abs. 1 Satz 1 SächsUVPG für die Durchführung der UVP zuständig. Die Öffentlichkeit wurde im Zuge des unter B II beschriebenen Verfahrensablaufs an der Umweltverträglichkeitsprüfung beteiligt. Die so durchgeführte Beteiligung entspricht den Vorgaben, die sich aus § 18 Abs. 1, §§ 19-21 UVPG ergeben.

3 Bewertung der Umweltverträglichkeit

Die Planfeststellungsbehörde ist zu ihrer o. g. Einschätzung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des Vorhabens auf Grundlage einer Bewertung (C IV 3.2) der erheblichen Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge gekommen. Diese Bewertung beruht auf einer von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Beschreibung (C IV 3.1) der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter gem. § 2 Abs. 1 UVPG, vgl. §§ 3, 25 Abs. 1 und 24 UVPG.

3.1 Zusammenfassende Darstellung

Auf Grundlage des von der Vorhabenträgerin vorgelegten UVP-Berichts (Unterlage U 19.2), der Stellungnahmen und der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen und die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft wie

folgt zusammenfassen:

3.1.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Umweltauswirkungen sind gem. § 2 Abs. 2 i. V. m. Abs. 1 UVPG unmittelbare und mittelbare Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, 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.

3.1.2.1 Beschreibung der Umwelt

Das geographische Gebiet, in dem Umweltauswirkungen auftreten können, die für das unter B I beschriebene Vorhaben relevant sein können, ist gegenwärtig und absehbar zukünftig wie folgt zu beschreiben:

Es umfasst 20 m beidseitig der Baustrecke von 1.618 m auf der Diskaustraße (siehe Lagepläne Unterlage U 05) in den Ortsteilen Großschocher und Kleinzschocher zwischen der Huttenstraße und der Kulkwitzer Straße sowie zuzüglich jeweils 20 m am Baubeginn und am Bauende.

Das Stadtbild ist von urbanen Siedlungsflächen (Wohnbaufläche), stark befahrenen Verkehrswegen, Verkehrsknotenpunkten (ÖPNV, PKW, LKW), gewerblichen Anlagen (Parkplätze, Tankstellen, Supermärkte, sonstige Gewerbebetriebe) und wenig begrünten Flächen geprägt. Südlich der Anton-Zickmantel-Straße dominiert dabei eine offene Bebauung, teilweise mit bepflanzten Vorgärten und Nebenflächen. Neben die Wohnnutzung treten hier einzelne gewerbliche Nutzungen oder öffentliche Einrichtungen (bspw. eine Schule). Nördlich der Anton-Zickmantel-Straße dominieren gewerbliche Nutzungen, darunter auch größere Anlagen wie Supermärkte, Car-Services und Tankstellen. Nördlich der Eisenbahnüberführung befinden sich östlich und westlich der Diskaustraße Kleingartenanlagen. Überwiegend schließt die Bebauung unmittelbar an den straßenbegleitenden Gehweg an. Kleinere parkähnliche Grünflächen mit Erholungseignung sind vorhanden.

Unter den Gebäuden und Bauwerken befinden sich zahlreiche ausgewiesene Kulturdenkmäler.

Entsprechend der soeben beschriebenen Nutzung der Flächen sind die Böden anthropogen, überwiegend durch Versiegelung (überwiegend Asphalt und Großverbundplatten) überprägt, was zu einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen führt. Mittlere Bedeutung ist lediglich dem vereinzelt vorkommenden Straßenbegleitgrün und den Rudelralflächen beizumessen.

Dementsprechend sind auch die vorzufindenden Biotoptypen anthropogen vorbelastet, sodass die Eignung als Lebensraum für Tiere als gering einzuordnen ist. Neben den bereits benannten Grünflächen sind vereinzelte Baumreihen und Einzelbäume zu finden, die zumeist jünger als 25 Jahre sind (überwiegend Berg-Feldahorn, Linde, Birke, Holunder, Eiche, Pappel, Eschenahorn, Robinie, Essigbaum). Höhlen und Spalten mit Habitatsignung sind nur bei wenigen Bäumen zu finden.

Der beschriebene Bestand an Biotopen sowie die beschriebenen Vorbelastungen des Gebiets haben zur Folge, dass bis auf unempfindliche Vogelarten (z. B. Blaumeise, Kohlmeise, Amsel, Elster) keine Arten vorhanden sind.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich der Grundwasserkörper *Großraum Leipzig*, der

in einem schlechten chemischen Zustand ist (Überschreitung der Umweltqualitätsnorm Sulfat). Die Grundwasserneubildungsrate ist wegen der mit der Flächenversiegelung einhergehenden schlechten Wasserversickerung gering.

Das Klima ist durch versiegelungsbedingte Aufheizungseffekte geprägt. Der Luftaustausch ist wegen der geringen Windgeschwindigkeit schlecht. Die wenigen vorhandenen Bäume sind wichtig für die Frischluftproduktion, die Staubfilterung und Abkühlungseffekte. Die Jahresmittellufttemperatur beträgt 9,8 Grad Celsius. Auf Grund der hohen Verkehrsdichte auf der Dieskaustraße ist die luft-hygienische Belastung hoch, obgleich keine Überschreitungen der in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxid zu verzeichnen sind.

3.1.2.2 Vorhabenbedingte Wirkfaktoren

Das Vorhaben hat folgende Faktoren, die auf die Umwelt einwirken:

Baubedingt, also temporär während der Bauphase, kommt es zu Baulärm, Erschütterungen und Staubemissionen. Zudem kann es zu Stoffeinleitungen in den Boden kommen (bspw. Schmierstoffe). Infolge von Baustelleneinrichtungen wird Fläche in Anspruch genommen.

Anlagebedingt, das heißt dauerhaft von der Straßenbahnbetriebsanlage oder den notwendigen Folgemaßnahmen ausgehend, werden 1.722 m² Fläche neu versiegelt. Es kommt zur Fällung von 37 Einzelbäumen und der Beseitigung von 370 m² Hecken- und Gebüschstrukturen. Die Umgestaltung der Betriebsanlagen und der Neubau der Wendeschleife führen zu visuellen Veränderungen.

Betriebsbedingt, das heißt vom Straßenbahnverkehr ausgehend, kommt es zu Lärmemissionen und Erschütterungen. Zu den Lärmemissionen, die von der Straßenbahnbetriebsanlage ausgehen, treten kumulierend die von der Straße ausgehenden Lärmemissionen hinzu. Zudem fällt verschmutztes Oberflächenwasser von der Anlage an.

3.1.2.3 Auswirkungen der Wirkfaktoren auf die Umwelt unter Berücksichtigung von ausschließenden, vermindernenden und ausgleichenden Faktoren

Die Wirkfaktoren wirken sich wie folgt auf die o. g. Schutzgüter aus, soweit die Erheblichkeit der Auswirkungen nicht durch Merkmale des Vorhabens und des Standorts oder durch Maßnahmen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen:

Mensch

Das Schutzgut Mensch umfasst insbesondere die menschliche Gesundheit.

Der bau- und betriebsbedingte Lärm sowie die Erschütterungen sind vom Menschen wahrnehmbar und können negative Auswirkungen auf seine Gesundheit haben.

Von der Straßenbahnbetriebsanlage ausgehender Lärm führt an 34 Gebäuden entlang der Trasse zu einer Überschreitung der für die Nachtzeit (22-6 Uhr) geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV. Bei summierender Betrachtung, das heißt bei der Zugrundelegung des Summenpegels, der das Zusammenwirken von Straßenlärm und Lärm der Straßenbahnbetriebsanlage betrachtet, ist eine Überschreitung der tags und nachts geltenden Grenzwerte an 71 Gebäuden zu erwarten. Im Prognosenullfall (Summenpegel ohne den Ausbau) sind Überschreitungen an 64 Gebäuden zu

konstatieren.

Die Gefährdung der menschlichen Gesundheit wird durch eine Begrenzung der Bauzeit auf die Tageszeit und den Einsatz geräuscharmer Baumaschinen vermindert. Durch den Umbau von Großverbundplatten zu lärmreduzierenden Gleisanlagen sollen ebenfalls Lärmemissionen vermindert werden. Mittelbar wird die Gefährdung der menschlichen Gesundheit auch dadurch vermindert, dass wegen der Grenzwertüberschreitungen erstmals Ansprüche auf Lärmschutz ausgelöst werden, die durch aktive oder passive Maßnahmen zu einer Reduzierung der tatsächlichen Lärmbelastung gegenüber dem Bestand führen.

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Schutzgüter „Tiere und Pflanzen“ umfassen nicht nur einzelne Lebewesen, sondern auch Populationen und Arten, und zwar unabhängig von ihrem Entwicklungsstadium bzw. ihrer Vegetationsphase. Das Schutzgut der biologischen Vielfalt umfasst die Vielfalt der Tier- und Pflanzenarten einschließlich der innerartlichen Vielfalt sowie die Vielfalt an Formen von Lebensgemeinschaften und Biotopen.

Die baubedingten Erschütterungen und der baubedingte Lärm führen temporär zu einer Beeinträchtigung der im Untersuchungsraum lebenden Tiere, soweit diese gegenüber Lärm und Erschütterungen empfindlich sind - jedenfalls gehen die Lärm- und Erschütterungswirkungen über die, die durch den regelmäßigen Betrieb ohnehin vorhanden sind, hinaus. Die betriebsbedingten Lärm- und Erschütterungsemissionen werden durch das Vorhaben für Tiere nicht wesentlich erhöht.

Die o. g. lärmindernden Maßnahmen verringern auch die Beeinträchtigung der Tiere.

Die Baumfällungen und der übrige Grünflächenverlust führen zu einem Verlust von Lebensräumen für Tiere.

Negative Auswirkungen der Gehölzbeseitigung für die Fortpflanzung der Tiere werden durch die Untersagung der Baufeldfreimachung im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September vermieden. Nicht zu beseitigende Gehölze werden durch geeignete Maßnahme (insb. Stamm-, Kronen- und Wurzelschutz) vor Beschädigungen geschützt. Die unvermeidbaren Vegetationsverluste werden teilweise durch straßenbegleitende Pflanzung von Bäumen im Stadtgebiet ausgeglichen. Die Neuanlage eines Waldrandes außerhalb von Leipzig ersetzt weitere Verluste.

Fläche und Boden

Die o.g. Flächeninanspruchnahmen führen dazu, dass diese Flächen für andere ökologische Funktionen, namentlich die o. g. Schutzgüter nicht mehr zur Verfügung stehen. Soweit die in Anspruch genommenen Flächen von Vollversiegelung betroffen sind, verliert der Boden damit vollständig und dauerhaft seine Funktionen i. S. v. § 2 Abs. 2 BBodSchG.

Durch den Ausbau im Bestand wird die neue Flächeninanspruchnahme gegenüber einer Neutrassierung reduziert. Der Funktionsverlust der betroffenen Flächen wird durch Maßnahmen der Entsiegelung und Aufwertung von Flächen durch Baumpflanzungen ausgeglichen und ersetzt.

Wasser

Das Schutzgut Wasser ist indirekt betroffen, weil die Flächenversiegelung die

Versickerung von Wasser in den Grundwasserkörper und damit die Grundwasserneubildung verschlechtert. Die Straßenbahnbetriebsanlage entwässert - soweit das Wasser nicht versickern kann - in vorhandene Mischwasserkanäle; es wird kein Abwasser ohne vorherige Behandlung in Oberflächengewässer eingeleitet.

Luft, Klima

Betriebsbedingte Staubemissionen beeinträchtigen die Luftqualität. Der Verlust von Bäumen und Grünflächen beeinträchtigt das Mikroklima, da hierdurch die Filter- und Frischluftproduktion verschlechtert wird.

Die Beeinträchtigungen werden teilweise durch die o. g. Pflanzmaßnahmen ersetzt.

Landschaft und Stadtbild

Das Schutzgut Landschaft bzw. Stadtbild mit seinen Funktionen für den Naturhaushalt und die Erholung ist durch die Fällung der Einzelbäume betroffen, wobei auf Grund des Erscheinungsbildes und der Größe der Bäume alle eine Prägung für das Stadt- bzw. Landschaftsbild besitzen. Vorübergehend sind diese Funktionen auch durch die o. g. Emissionen betroffen. Durch die Neupflanzung der Bäume wird das Landschafts- bzw. Stadtbild anderer Orts aufgebessert, mithin der Eingriff kompensiert.

Kulturelles Erbe/sonstige Sachgüter

Anlagebedingt kommt es zur Anbringung von Wandankern an neun Fassaden denkmalgeschützter Gebäude.

Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. So führt jede Form der Beeinträchtigung einzelner Schutzgüter zu Veränderungen im Wirkungsgefüge.

Baubedingte Wechselwirkungen bestehen im vorliegenden Fall u. a. zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser in Hinblick auf eventuelle Schadstoffeinträge bzw. Veränderungen des Bodengefüges und damit des Wasserhaushaltes. Dies kann sich ebenfalls auf die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sowie auf das Mikroklima auswirken. Um die baubedingten Auswirkungen auf den Boden und das Schutzgut Wasser möglichst gering zu halten, hat der Vorhabenträger eine Reihe von bodenschützenden Maßnahmen vorgesehen. Durch den sachgemäßen Umgang und der sachgemäßen Lagerung von Schadstoffen während der Bauzeit werden sowohl der Boden als auch das Grundwasser vor Verunreinigungen und Beschädigungen geschützt, was sich wiederum positiv auf die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen sowie auf das Mikroklima auswirkt.

Anlagebedingte Wechselwirkungen ergeben sich insbesondere durch die Überbauung und Versiegelung des Bodens, die ihrerseits zum Verlust der Bodenfunktionen und Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes führen können. Die anlagebedingte Änderung des Mikroklimas durch den veränderten Boden- und Wasserhaushalt ist mit Auswirkungen für die vorhandenen Lebensräume der Flora und Fauna verbunden. Anlagebedingt kommt es zudem zu einer Veränderung des Landschaftsbildes, was auch Beeinträchtigungen der Erholungs- und Wohnumfeldfunktion für den Menschen nach sich ziehen kann.

3.1.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Folgende Ausgleichsmaßnahmen (A) sind für die Kompensation von Konflikten mit Natur und Landschaft geplant:

- 1 A: In Vorbereitung für die Maßnahme 2 A werden für die Baumpflanzungen, vormals versiegelte Flächen entsiegelt. Des Weiteren werden ehemals versiegelte Straßenflächen (917 m²) und teilversiegelte Nebenflächen (253 m²) in Grünflächen überführt (Verkehrsbegleitgrün) sowie versiegelte Fläche in teilversiegelte Flächen umgewandelt (48 m²). Die Entsiegelung führt zu einer Aufwertung der Schutzgüter Boden und Wasser.
- 2 A: Nach Abschluss der Baumaßnahmen und nach der Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen erfolgt die Neupflanzung von 88 Laubbaumhochstämmen. Es sind standortgerechte Laubbaumarten zur Ergänzung der bestehenden Gehölzbestände vorgesehen. Vorgesehen sind Hochstämmen mit mindestens 20 – 25 cm Stammumfang.

Folgende Ersatzmaßnahme (E) ist für die Kompensation von Konflikten mit Natur und Landschaft geplant:

1 E: Nach einer Tiefenlockerung des Bodens erfolgt eine fünfjährige Anwuchsphase eines Waldrandes (Arten: Deutscher Ginster, Rote Heckenkirsche, Kornelkirsche, Wildapfel, Wildbirne und Vogelkirsche) auf ehemaligem Acker. Dabei werden flächig kulturhemmender Bewuchs zurückgemäht und Pflanzenausfälle nachgebessert. Zum Schutz vor Wildverbiss wird die gesamte Fläche reh- und rotwildsicher umzäunt. Nach Sicherung der Kultur wird diese dauerhaft in Richtung eines stufig aufgebauten Waldrandes aus heimischen Sträuchern und Bäumen zweiter Ordnung entwickelt. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Ökokontomaßnahme; sie ist eine Teilfläche einer Gesamtmaßnahme.

3.2 Bewertung

Das Vorhaben hat insgesamt geringfügige Umweltauswirkungen. Durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen werden die Schutzgüter weitestgehend geschont und verbleibende Auswirkungen werden kompensiert.

Hinsichtlich der jeweiligen schutzgutbezogenen, besonderen materiellen Vorsorgemaßstäbe und der Vereinbarkeit des Vorhabens mit diesen wird auf die materiell-rechtlichen Ausführungen unter C V 1, 2, 3, 4 und 6 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde begründet die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne einer medienübergreifenden und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern berücksichtigenden Betrachtung wie folgt (§ 25 Abs. 1 Satz 2 UVPG):

Mensch

Das Vorhaben führt zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, denn die geltenden Grenzwerte für von Verkehrswegen ausgehenden Lärmimmissionen (§ 16. BImSchV) werden bei der gebotenen kumulierenden Betrachtung von Straßenlärm und Straßenbahnlärm überschritten. Die dem Grunde nach bestehenden Ansprüche auf passiven Lärmschutz ermöglichen eine Abmilderung dieser erheblichen Umweltauswirkungen. Die Durchführung der Maßnahmen des passiven Schallschutzes ist indes nicht mehr Bestandteil des Vorhabens.

Baudingte Emissionen sind nur bedingt erheblich, weil sie zeitlich begrenzt sind und außerdem rechtlich auf ein zumutbares Maß beschränkt sind (vgl. 32. BImSchV, AVV Baulärm).

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind von geringer Intensität. Die im Untersuchungsraum vorkommenden Arten sind erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt, die vorhabenbedingt nicht wesentlich verschärft werden. Soweit Lebensraum verloren geht, verbleibt in der unmittelbaren Umgebung substantiell Lebensraum erhalten. Da es sich bei den betroffenen Arten um ubiquitäre Arten handelt, ist zu erwarten, dass diese die anderen verfügbaren Flächen ohne eine nachhaltige Beeinträchtigung annehmen. Quantitativ sind die o. g. Flächenverluste überdies gering. Die o. g. Vermeidungsmaßnahmen sind geeignet, Individuenverluste während der Fortpflanzungszeit zu vermeiden. Vermeidbare Biotopverluste bestehen nicht. Unvermeidbare Auswirkungen insbesondere auf Pflanzen (dauerhafter Verlust) werden nach naturschutzfachlichen Maßstäben vollständig durch die dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert (vgl. C V 6), sodass die nachteiligen Umweltauswirkungen nicht nachhaltig sind. Im Übrigen sind die überwiegenden Auswirkungen auf die Schutzgüter bauzeitlich bedingt und damit temporär.

Fläche und Boden

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind quantitativ geringfügig, weil das Vorhaben im Bestand ausgebaut wird. Die Neuinanspruchnahme schließt sich an die anthropogene Vorbelastung unmittelbar an, sodass Flächen betroffen sind, die wenig wertvoll sind. Die für sich genommen qualitativ erheblich nachteilige Bodenversiegelung (vollständiger Verlust aller Bodenfunktionen) kann ebenfalls nach naturschutzfachlichen Maßstäben kompensiert werden (vgl. C V 6), sodass die Umweltauswirkungen trotz der Eingriffsintensität von Bodenversiegelungen gering bleiben.

Wasser

Das Schutzgut Wasser ist nicht erheblich nachteilig betroffen. Die fachgesetzlichen Anforderungen, die an das Schutzgut Wasser gestellt werden, sind gewahrt. Verschlechterungen des Wassers werden durch die dargestellten Vermeidungsmaßnahmen wirksam verhindert.

Luft, Klima

Die Auswirkungen auf die Luft und das Klima sind nicht erheblich. Die Auswirkungen auf das globale Klima und Kleinklima sind – soweit sie überhaupt messbar sind – geringfügig.

Landschaft/Stadtbild

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild bzw. Stadtbild sind bedingt nachteilig, aber nach fachgesetzlichen Maßstäben (C V 6) kompensiert, sodass keine nachhaltige Beeinträchtigung verbleibt. Die Zahl der stadtbildprägenden Einzelbäume, die verloren gehen, ist gering und verändert das Ortschaftsbild nicht insgesamt. Die Bedeutung der Bäume für den Naturhaushalt ist gering, sodass sich der Verlust nicht erheblich auf den Erholungswert der Landschaft auswirkt.

Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sind nicht erheblich beeinträchtigt. Die Anbringung von Wandankern hat keine verändernde Wirkung auf die Denkmäler. Unter Beachtung der in den Nebenbestimmungen (A III 3) verfügten Maßgaben kann eine negative Beeinträchtigung damit vermieden werden.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die vorgenannten Schutzgüter stehen nicht isoliert nebeneinander, sondern korrespondieren miteinander. Dies hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Bewertung berücksichtigt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern können durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Einhaltung der verfügten Inhalts- und Nebenbestimmungen ausgeschlossen werden.

Die Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben trotz vereinzelter Beeinträchtigungen und negativer Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter insgesamt als umweltverträglich anzusehen ist. Die vorstehend geschilderten nachteiligen Auswirkungen (insbesondere auf die Schutzgüter Mensch und Boden) können durch die umfangreichen planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Einhaltung der verfügten Inhalts- und Nebenbestimmungen im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge soweit reduziert werden, dass sie im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung letztendlich zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens führen. Aus den Erfahrungen bereits realisierter, vergleichbarer Personenbeförderungsvorhaben ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die durch den Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen ihre Schutzfunktionen vollständig erfüllen werden.

V Öffentliche Belange

1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Bei Beachtung der unter A III 2 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen von Abfall, Altlasten und Bodenschutz vereinbar.

Boden

Der Belang des Bodenschutzes ist durch das Vorhaben betroffen.

Gem. § 1 BBodSchG sind die Funktionen des Bodens zu erhalten oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Anlagenbedingt werden 1.791 m² Boden versiegelt. Zur Herstellung der Anlagen wird überdies stellenweise ein Bodenaustausch notwendig. Auf den Flurstücken 1.712 und 1.735, Gemarkung Großzschocher, die unmittelbar an den Vorhabensbereich angrenzen, befinden sich Altlasten (mit Gartenabfällen, Bauschutt, Haus- und Sperrmüll verfüllte Gruben). Im Bereich der Nebenstraßen Dieskaustraße (gegenüber Martinsplatz), Kulkwitzer Straße und Schwarzestraße kann ein erhöhter PAK-Wert im Bodenaushub nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Abfall

Der Belang der Kreislaufwirtschaft ist durch das Vorhaben betroffen.

Gem. § 1 Abs. 1 KrWG ist bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen die Kreislaufwirtschaft sicherzustellen.

Im Zuge der Vorhabendurchführung fallen Bodenaushub sowie Ausbaumaterial von bituminösen Befestigungen der Fahrbahn und der Gleisanlagen an.

1.1 Boden als Schutzgut der Natur

Hinsichtlich der Bedeutung des Bodens für die Natur und der Zulässigkeit dessen Beeinträchtigung durch das Vorhaben wird auf die Ausführungen unter C V 6.3 verwiesen.

1.2 Vorsorge gegen schädliche Bodenveränderung

Gem. § 7 Satz 1 2. HS BBodSchG ist der Vorhabenträger verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderung zu treffen. Die Pflicht zur Vorsorge trifft gem. § Satz 7 Satz 1 1. HS BBodSchG den Grundstückseigentümer, den Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und denjenigen, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können. Zur Erfüllung der Vorsorgepflicht sind Bodeneinwirkungen zu vermeiden oder zu vermindern, soweit dies auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des Grundstücks verhältnismäßig ist, § 7 Satz 3 BBodSchG und § 4 Abs. 3 Satz 1 BBodSchV.

Die Durchführung des Vorhabens führt durch Bodenaushub und Versiegelung zu einer Veränderung der Bodenbeschaffenheit. Hierdurch ist eine schädliche Bodenveränderung zu besorgen. Gem. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind schädliche Bodenveränderungen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 3 BBodSchV ist eine schädliche Bodenveränderung in der Regel dann zu besorgen, wenn physikalische Einwirkungen den Boden verändern und dadurch die natürlichen Funktionen sowie die Nutzungsfunktionen als Standort für die land- oder forstwirtschaftliche Nutzung erheblich beeinträchtigt werden können. Gem. § 3 Abs. 1 Nr. 1 BBodSchV ist eine schädliche Bodenveränderung ebenfalls zu besorgen, wenn die Böden Schadstoffgehalte aufweisen, die die Vorsorgewerte nach Anlage 1 Tabelle 1 oder 2 überschreiten. Dies ist mit dem oben beschriebenen Bodenaushub sowie der Flächenversiegelung der Fall: Durch den Aushub des Bodens verliert dieser seine Funktion als Lebensraum für Tiere, Pflanzen etc. Die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung bewirkt einen vollständigen Verlust aller Bodenfunktionen. Die Speicher-, Filter- und Lebensraumfunktionen der Böden gehen vollständig verloren. Die Bodenneubildung wird durch die Versiegelung vollständig unterbunden. Es kommt weiterhin zu irreversiblen Schäden der Oberflächenwasserversickerung. Dadurch wird die Grundwasserneubildung im versiegelten Bodenbereich unterbunden. Zudem konnte nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass der Boden im Vorhabensbereich die PAK-Werte (Tabelle 2, Anlage 1 zur BBodSchV) überschreitet.

Die Anforderungen an die Erfüllung der Vorsorgepflichten sind gewahrt: Die Bodeneinwirkungen sind bei der Nutzung der Grundstücke als Baugrund für das Vorhaben unvermeidbar. Land- oder forstwirtschaftliche Flächen werden nicht überformt. Zur Absicherung der o. g. bodenrechtlichen Gefahrenabwehrpflichten des

Vorsorgegrundsatzes, d. h. zur Minimierung und Vermeidung von schädlichen Bodeneinwirkungen, hat die Planfeststellungsbehörde die unter A III 2 stehenden Nebenbestimmungen und Hinweise aufgenommen. 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.

1.3 Sicherstellung der Kreislaufwirtschaft

Zur Sicherstellung der Kreislaufwirtschaft sind Abfälle primär zu vermeiden und sekundär in der nachfolgend benannten Reihenfolge zu bewirtschaften: Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertung (insbesondere Verwertung und Verfüllung), Beseitigung, vgl. § 6 Abs. 1 KrWG. Ausgehend von der Rangfolge nach Absatz 1 soll nach Maßgabe der §§ 7 und 8 diejenige Maßnahme Vorrang haben, die den Schutz von Mensch und Umwelt bei der Erzeugung und Bewirtschaftung von Abfällen unter Berücksichtigung des Vorsorge- und Nachhaltigkeitsprinzips am besten gewährleistet. Für die Betrachtung der Auswirkungen auf Mensch und Umwelt nach Satz 1 ist der gesamte Lebenszyklus des Abfalls zugrunde zu legen, vgl. § 6 Abs. 2 KrWG. Nach § 7 Abs. 2 KrWG sind die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet.

Bei dem Bauaushub und dem aufzubrechenden Asphalt handelt es sich um Abfall i. S. v. § 3 Abs. 1 KrWG, sodass die o. g. gesetzlichen Anforderungen zu beachten sind - hierauf hat die Planfeststellungsbehörde unter A III 2.5 hingewiesen.

Soweit der Vorhabenträger den anfallenden Bodenaushub und den Asphalt zur Herstellung der Bauwerke unmittelbar wiederverwendet, handelt es sich nicht um Abfall, da sich der Vorhabenträger des Bodens nicht entledigt i. S. v. § 3 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 KrWG. Im Falle des Einbringens dieser Materialien auf oder in Böden sind die Vorgaben der §§ 6 ff. BBodSchV zu beachten. Bei einem Einbau in technische Bauwerke sind die §§ 19 ff. ErsatzbaustoffV zu beachten.

Die Untersuchungsanordnung unter A III 2.6 beruht auf § 9 Abs. 2 BBodSchG. Sie dient der Sicherstellung der Kreislaufwirtschaft und - sofern ein Wiedereinbau des Bodenaushubs vorgesehen ist - der Vorsorge gegen schädliche Bodenveränderungen. Gem. § 7 Abs. 3 Satz 2 KrWG hat die Verwertung von Abfällen schadlos zu erfolgen. Sie erfolgt schadlos, wenn nach der Beschaffenheit der Abfälle, dem Ausmaß der Verunreinigungen und der Art der Verwertung Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten sind, insbesondere keine Schadstoffanreicherung im Wertstoffkreislauf erfolgt, § 7 Abs. 3 Satz 3 KrWG. Gem. § 7 Abs. 2 Satz 2 KrWG hat die Verwertung von Abfällen Vorrang vor deren Beseitigung. Daher ist es auch zur Einhaltung der Abfallhierarchie erforderlich, den Schadstoffgehalt genau zu bestimmen.

1.5 Sonstige Inhaltsbestimmungen, Nebenbestimmungen und Hinweise

Die Planfeststellungsbehörde hat die unter A III 2 aufgeführten weiteren Nebenbestimmungen, Inhaltsbestimmungen und Hinweise erlassen. Sie bezwecken die Einhaltung und Überprüfung der Beachtung der Vorschriften zum Schutz schädlicher Bodenveränderungen und der Vorschriften zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung einer umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen.

Die in der Nebenbestimmung aufgenommene Anzeigepflicht für schädliche

Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 10 Abs. 3 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 Dieskaustraße 128 und 208 neue Wandbefestigungen sowie an den Gebäuden Dieskaustraße 86, 90, 105, 198, 205 und Kötzschauer Straße 1 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 Wandrosetten 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 15. Juni 2023, 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 fachtechnischen Stellungnahme vom 23. Januar 2024 beigebrachten Auflistung dargestellt, wo eine Anbringung der Wandbefestigungen in gleicher Lage erfolgt bzw. an welchen Gebäuden aufgrund der Statik eine Neuordnung vorgesehen ist.

Soweit das Landesamt für Denkmalpflege Sachsen (nachfolgend LfD) in seiner Stellungnahme vom 15. Juni 2023 darauf hingewiesen hat, dass sich im Straßenraum vor dem Haus Dieskaustraße Nr. 142 ein historisches Kabelverzweiger-Gehäuse für Telefonanschlüsse befände, dass an Ort und Stelle zu bewahren und möglichst zu restaurieren sei, ist dies für das vorliegende Planfeststellungsverfahren irrelevant. Das vorbenannte Gehäuse ist durch das Vorhaben der Stadt Leipzig betroffen, welches nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist.

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

Des Weiteren wies das Landesamt darauf hin, dass die Radrennbahn Windorfer Straße denkmalgeschützt sei.

Zur Anlage des Gleisdreiecks wird der Vorplatz der Radrennbahn neu gestaltet. In diesem Zusammenhang sah die ursprüngliche Planung vor, die vier vorhandenen Kassenhäuschen geringfügig zu versetzen und zu erneuern. Im Erörterungstermin wurde seitens des LfD vorgetragen, dass die Kassenhäuschen zwar nicht förmlich unter Denkmalschutz stehen würden, aber ein Erhalt wünschenswert sei. Auch wenn sie nicht als Einzelobjekt in der Denkmalliste aufgeführt seien, würden sie aber zur Umgebung der denkmalgeschützten Radrennbahn gehören.

Im Nachgang zum Erörterungstermin teilte das LfD per E-Mail vom 20. März 2024 mit, dass die genaue Ausweisung des historischen Schutzgegenstandes „Leipziger Radrennbahn“ geprüft worden sei mit dem Ergebnis, dass die vier Kassenhäuschen als Teil des Kulturdenkmals „Leipziger Radrennbahn“ erkannt worden seien und deren Erhaltung für notwendig erachtet werde.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der ersten Tektur ihre Planung dahingehend geändert, dass drei Kassenhäuschen erhalten bleiben und ein Kassenhäuschen aufgearbeitet und im historischen Straßenbahnmuseum aufgestellt wird.

Die Änderungen wurden sowohl dem LfD als auch der unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Leipzig zur Stellungnahme übermittelt. Da hierzu keine Äußerungen erfolgten, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Einverständnis zum Umgang mit den Kassenhäuschen besteht.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagene Lösung im Sinne des Denkmalschutzes. Zum einen können drei der Kassenhäuschen vor Ort erhalten bleiben und ein Kassenhäuschen wird denkmalschutzrechtlich aufgewertet, in dem es restauriert und im Straßenbahnmuseum aufgebaut wird.

Die Planfeststellungsbehörde sieht somit die Belange des Denkmalschutzes als ausreichend berücksichtigt an.

Seitens des Landesamtes für Archäologie wurde in der Stellungnahme vom 12. April 2023 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.

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 V 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 die Dieskaustraße 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 (i. V. m. mit der Exceltabelle *Auswertung Summenpegel 1. Tektur*) 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
9	Dieskaustraße 212	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht

13	Huttenstraße 15	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
20	Dieskaustraße 208	Osten	EG	Nacht
21	Dieskaustraße 206	Osten	EG, 1. OG	Nacht
22	Dieskaustraße 204	Osten	EG, 1. OG	Nacht
23	Dieskaustraße 202	Osten	EG	Nacht
36	Dieskaustraße 190a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
37	Dieskaustraße 190	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
38	Dieskaustraße 188	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
39	Dieskaustraße 186	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
40	Dieskaustraße 184	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
41	Dieskaustraße 178	Osten	EG	Nacht
42	Dieskaustraße 178	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
43	Dieskaustraße 176	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
44	Dieskaustraße 170	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
45	Dieskaustraße 168	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
46	Dieskaustraße 166	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
47	Dieskaustraße 164	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
48	Dieskaustraße 162	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht

49	Dieskaustraße 160	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
56	Dieskaustraße 148	Osten	EG	Nacht
57	Dieskaustraße 146a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
58	Dieskaustraße 142	Südosten Osten	EG, 1. OG EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
59	Dieskaustraße 140	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
60	Dieskaustraße 138	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
61	Dieskaustraße 136	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
62	Dieskaustraße 134	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
63	Dieskaustraße 132	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
64	Dieskaustraße 130	Osten Norden	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG 1. OG, 2. OG	Nacht
65	Alfred-Vollsack- Straße 1	Osten	1. OG, 2. OG	Nacht
82	Kurt-Kresse- Straße 2	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
83	Dieskaustraße 94	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
84	Dieskaustraße 92	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
101	Dieskaustraße 105	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
102	Dieskaustraße 103	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
103	Dieskaustraße 101	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
104	Dieskaustraße 99	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht

105	Dieskaustraße 97	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. 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
9	Dieskaustraße 212	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
13	Huttenstraße 15	Norden	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
21	Dieskaustraße 206	Osten	1. OG	Nacht
22	Dieskaustraße 204	Osten	1. OG	Nacht
36	Dieskaustraße 190a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
37	Dieskaustraße 190	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
38	Dieskaustraße 188	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
39	Dieskaustraße 186	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
40	Dieskaustraße 184	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
41	Dieskaustraße	Osten	EG	Nacht

	178			
42	Dieskaustraße 178	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
43	Dieskaustraße 176	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
44	Dieskaustraße 170	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
45	Dieskaustraße 168	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
46	Dieskaustraße 166	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
47	Dieskaustraße 164	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
48	Dieskaustraße 162	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
49	Dieskaustraße 160	Osten	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
57	Dieskaustraße 146a	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
58	Dieskaustraße 142	Südosten Osten	1. OG 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
59	Dieskaustraße 140	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
60	Dieskaustraße 138	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
61	Dieskaustraße 136	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
62	Dieskaustraße 134	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
63	Dieskaustraße 132	Osten	1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
64	Dieskaustraße 130	Osten Norden	1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG 1. OG, 2. OG	Nacht

65	Alfred-Vollsack-Straße 1	Osten	1. OG, 2. OG	Nacht
82	Kurt-Kresse-Straße 2	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
83	Dieskaustraße 94	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
84	Dieskaustraße 92	Osten	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
101	Dieskaustraße 105	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. OG	Nacht
102	Dieskaustraße 103	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
103	Dieskaustraße 101	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG	Nacht
104	Dieskaustraße 99	Westen	EG, 1. OG, 2. OG	Nacht
105	Dieskaustraße 97	Westen	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG, 4. 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 34 Gebäuden führen wird, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, die nach dem Stand der Technik vermeidbare Verkehrsgeräusche 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 angemessene 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 Anlage 5 zur Schalltechnischen Untersuchung, Unterlage U 17 (i.V.m. mit der Exceltabelle *Auswertung Summenpegel 1. Tektur*) 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) nachts 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
27	Dieskaustraße 211	West	EG, 1.OG	Nacht/ Tag
28	Dieskaustraße 209	West	EG 1. OG	Nacht/Tag Tag
		Nord	EG, 1.OG	Nacht
29	Dieskaustraße 205	Süd	EG, 1.OG, 2. OG, 3. OG, 4.OG	Nacht
		West	EG, 1. OG, 2.OG, 4.OG	Nacht/ Tag
		Nord	3. OG EG	Tag Nacht
30	Dieskaustraße 201	Süd	EG, 1.OG	Nacht
		West	EG	Tag
40	Dieskaustraße 184	Nord	1. OG	Nacht
41	Dieskaustraße 178	Süd	EG	Nacht

42	Dieskaustraße 178	Nord	EG	Nacht
43	Dieskaustraße 176	Nord	EG, 1.OG	Nacht
44	Dieskaustraße 170	Süd	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
45	Dieskaustraße 168	Nord	EG, 1.OG, 2.OG	Nacht
46	Dieskaustraße 166	Süd Ost	2. OG 2. OG	Nacht Tag
47	Dieskaustraße 164	Ost	EG 1. OG, 2.OG	Nacht Tag
48	Dieskaustraße 162	Ost	1. OG	Tag
49	Dieskaustraße 160	Ost Nord	2. OG EG	Tag Nacht
56	Dieskaustraße 148	Ost	EG, 1.OG	Nacht
58	Dieskaustraße 142	Südost	EG, 4. OG	Nacht
59	Dieskaustraße 140	Ost	1. OG, 4.OG,	Nacht
60	Dieskaustraße 138	Ost	1. OG	Tag
83	Dieskaustraße 94	Ost	3. OG	Nacht
84	Dieskaustraße 92	Nord	1. OG	Nacht
90	Dieskaustraße 90	Südost	5.OG	Nacht
101	Dieskaustraße 105	West	4. OG	Tag
103	Dieskaustraße 101	Süd Nord	4.OG EG, 1.OG, 3.OG	Nacht

104	Dieskaustraße 99	West	4. OG	Tag
105	Dieskaustraße 97	Süd	4. OG	Nacht
		West	4. OG	Tag
167	Dieskaustraße 84	Nord	EG, 1.OG, 2.OG, 4. OG	Nacht
		Ost	EG, 1.OG, 2.OG, 3. OG, 4. OG	

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
40	Dieskaustraße 184	Nord	1. OG	Nacht
41	Dieskaustraße 178	Süd	EG	Nacht
42	Dieskaustraße 178	Nord	EG	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 sehr 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 § 41 Abs. 1 und 42 Abs. 1 Satz 1 BImSchG bestehen nicht. Es kommt in allen Fällen nur zu einer relativ geringen Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,1 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 0,8 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 5,5 dB(A).

3.2 Baudurchführungsbedingte Emissionen

Bei Einhaltung der unter A III 4.2 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 (A III 4.3).

Außerdem erscheint es der Planfeststellungsbehörde aufgrund der besonderen Örtlichkeiten - ungeachtet der Nebenbestimmung A III 4.2 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 4.4). 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 Staubeentwicklung 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 4.7). 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 4.6).

3.3 Luftschaadstoffe

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 Luftschaadstoffe 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 Luftschaadstoffausstoßverhaltens 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 Luftschaadstoffimmissionen keine nennenswerten Auswirkungen. Diese sollen vielmehr durch die Taktverdichtung reduziert werden.

4 Klimaschutz und Nachhaltigkeit

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

Berücksichtigungsgebote

Nach § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG haben Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des KSG und die zu dessen Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es gemäß § 1, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf

1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 3 KSG (nationale Klimaschutzziele) werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis 2030 um mindestens 65 Prozent und bis 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

§ 13 Abs. 1 Satz KSG wird gem. § 1a PBefG um den Aspekt der „Nachhaltigkeit“ ergänzt. Aus der Bezugnahme in beiden Vorschriften auf die „Ziele des Klimaschutzes“ ergibt sich keine Gesetzeskonkurrenz, die einer Auflösung bedarf; § 1a PBefG ist keine Relativierung gegenüber § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG zu entnehmen, sodass die Planfeststellungsbehörde sich bei der Beurteilung der Klimaverträglichkeit des Vorhabens auf den höheren Konkretisierungsgrad der Vorschriften des KSG stützt.

Für das vorliegende Vorhaben bedeutet dies, dass die Planfeststellungsbehörde als Träger der öffentlichen Aufgabe der Infrastrukturgenehmigung für Straßenbahnbetriebsanlagen (vgl. § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 1 Abs. 4 VwVfG, § 29 Abs. 1 und Abs. 1a sowie § 11 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 22 Abs. 2 SächsStrVRG) beim Vollzug des PBefG als bundesrechtliche Regelung den Belang des Klimaschutzes im Rahmen der fachplanerischen Abwägung gem. § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG berücksichtigen muss.

4.1 Klimaschutz

4.1.1 Bedeutung der öffentlichen Personenbeförderung im Nahverkehr für die Klimaziele

Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor entstehen fast ausschließlich in Form von Kohlendioxid und hängen stark von der Antriebsart, der Form und dem Gewicht der Fahrzeuge ab. Der Verkehr war 2018 in Deutschland mit einem Anteil von rund 21,5 Prozent am Gesamt-Kohlendioxidausstoß beteiligt (vgl. Bundesverkehrsministerium, Verkehr in Zahlen 2020/2021, Seite 311). Im Verkehrssektor resultieren dabei 98 Prozent der Treibhausgas-Emissionen mit 140,6 Millionen Tonnen Kohlendioxid aus dem Straßenverkehr (vgl. Klimaschutzbericht der Bundesregierung 2021, Punkt 2.3). Auf den Schienenverkehr entfällt dabei weniger als ein Prozent (3,2 Millionen Tonnen Kohlendioxid).

Die Straßenbahn ist anerkanntermaßen der klimafreundlichste motorisierte Verkehrsträger nach dem Schienennahverkehr. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung der Straßenbahn deutlich unter der des Individualverkehr oder dem Verkehr mit Nahlinienbussen. Im Personennahverkehr beträgt die Klimawirkung der Straßenbahn ca. ein Drittel im Vergleich zu Personenkraftwagen (vgl. zum Ganzen Umweltbundesamt, Texte 156/2020, Ökologische Bewertung von Verkehrsarten - Abschlussbericht, Seite 122). Im Bereich der Stickstoffemissionen ist die Straßenbahn mit großem Abstand die emissionsärmste Verkehrsart (a.a.O. S. 124).

Die Bundesregierung legt gemäß § 9 Abs. 1 Satz 2 KSG in ihrem Klimaschutzprogramm fest, welche Maßnahmen sie zur Erreichung der oben genannten nationalen Klimaschutzziele in den einzelnen Sektoren ergreifen wird. Das Klimaschutzprogramm für den Verkehrssektor beinhaltet hierfür als eines der

Maßnahmenbündel die Kohlendioxidminderung durch die Verlagerung von Verkehr auf den klimafreundlicheren Verkehrsträger Schiene, der zu diesem Zweck bezogen auf den Schienenpersonenverkehr deutlich zu stärken ist (vgl. Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, Punkte 3.4.3.1 und 3.4.3.2). Der ÖPNV soll hierzu durch höheren Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit attraktiver gemacht werden.

Mit dem ersten Gesetz zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) wurde die Klimaschutzzielstellung erhöht. Die Minderungsziele wurden in § 3 KSG gegenüber der Fassung von 2019 nochmals ambitioniert fortgeschrieben. Als Zielgröße für den Sektor Verkehr ist nunmehr eine Reduktion auf 85 Millionen Tonnen Kohlendioxid im Jahr 2030 normiert. Dies entspricht einer Reduktion von rund 48 Prozent gegenüber 1990. Insoweit ergibt sich die Notwendigkeit, die bereits ergriffenen Maßnahmen zu verstärken und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene stellt einen effizienten und nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz dar und wird nach dem geltenden Klimaschutzprogramm der Bundesregierung als eine Maßnahme zur Erreichung der Zwecke des KSG aufgeführt.

Beitrag des Vorhabens zur Erreichung der Klimaschutzziele

Durch das vorliegende Vorhaben wird für dieses Ziel (Verlagerung der Verkehre auf die Schiene) ein weiterer Beitrag geleistet, indem es den Einsatz von 2,40 m breiten Wagenzügen ermöglicht, die eine Erhöhung der Fahrgastkapazitäten um bis zu 20 % ermöglichen sowie den Beförderungskomfort durch mehr Platz verbessert. Durch den normgerechten Ausbau der Haltestellen (siehe Ausführungen unter C II) wird die Sicherheit des ÖPNV erhöht und der Zugang für Menschen mit Behinderung eröffnet. Damit trägt das Vorhaben zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors bei.

4.1.2 Berücksichtigung der vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen

Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 - 9 A 7.21, Rn. 82).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Ermittlung der CO₂-relevanten Auswirkungen nach Maßgabe des *Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“* (ARS) und der *Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016* (Verfahrensanleitung) ermittelt. Hierbei handelt es sich um untergesetzliche Standardisierungen von Expertenkreisen, denen keine Rechtsverbindlichkeit zukommt. Im Rahmen der hier gebotenen Einzelfallprüfung greift die Planfeststellungsbehörde jedoch mangels eigenem überlegenen Sachwissens auf diese zurück. Dabei ist sie sich bewusst, dass es sich bei dem *Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr* um eine Arbeitshilfe handelt, die für Straßenbauvorhaben konzipiert wurde. Entsprechende Arbeitshilfen für Straßenbahnbetriebsanlagen sind soweit ersichtlich nicht vorhanden. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken auch für Straßenbahnbetriebsanlagenbauvorhaben auf das Rundschreiben als Arbeitshilfe

zurückzugreifen, da es sich in strukturell vergleichbarer Weise um Verkehrsinfrastruktur mit den entsprechenden klimarelevanten Wirkungspfaden handelt.

Danach sowie nach *BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 - 9 A 7.21* sind zur Abschätzung der globalen Klimaauswirkungen eines Verkehrsvorhabens die *Lebenszyklusemissionen, verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen* und die durch *Landnutzungsänderungen* verursachten Treibhausgasemissionen zu betrachten – dies entspricht § 4 Abs. 1 Satz KSG, wonach eine sektorübergreifende Betrachtung aller in Anlage 2 zum KSG genannten Sektoren anzustellen ist.

Die Angabe der Treibhausgasemissionen erfolgt in CO₂-Äquivalenten pro Jahr (CO₂-eq/a) – diese Einheit berücksichtigt die unterschiedliche Klimawirksamkeit der verschiedenen in § 2 Nr. 1 KSG genannten Treibhausgase und ist daher geeignet, die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima einheitlich darzustellen.

Lebenszyklusemissionen

Unter Lebenszyklusemissionen werden die durch Bau, Erhaltung und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur und deren Bauwerken verursachten Treibhausgasemissionen verstanden (Sektor: Industrie, vgl. Ziffer 2 zu Anlage 1 zu § 5 KSG).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Lebenszyklusemissionen gem. Ziffer B.5.2.71 i. V. m. Teil B der Tabelle B-23 in Anhang 1 *Verfahrensanleitung* überschlagartig berechnet.

Danach ist die Erneuerung der Gleisanlagen, der Bahnstromanlagen und der Fahrleitungsanlagen nicht in die Berechnung mit einzustellen, weil hier die entsprechenden Anlageteile ersetzt werden und davon ausgegangen wird, dass diese auch im Bestand erneuert werden müssten, sodass diese Treibhausgasemissionen auch ohne das konkrete Vorhaben in ähnlicher Höhe im Lebenszyklus anfallen würden. Damit waren im Wesentlichen noch der Neubau des Gleisdreiecks und der grundlegende Ausbau der Haltestellen zu betrachten. Für diese gilt Folgendes:

Gem. Spalte 1 Teil B der Tabelle B-23 in Anhang 1 wurde für die Haltestellen THG-Emissionsansatz T-143 (Bahnsteig bis 40 cm ü. SOK) zugrunde gelegt, da die Haltestellen eine Höhe von 20 cm aufweisen. Als Mengeneinheit waren gem. Spalte 4 *Meter* zugrunde zu legen und mit dem Faktor 5,5 zu multiplizieren (Spalte 5). Im Vorhabenbereich befinden sich 6 Haltestellen, wovon 5 stadtein- und auswärts zu berücksichtigen waren. Die Haltestellen haben ca. eine Länge von 46 m. Daraus ergibt sich eine Lebenszyklusemission von ca. 2783 kg CO₂-eq/a.

Gem. Spalte 1 Teil B der Tabelle B-23 in Anhang 1 wurde für das Gleisdreieck der THG-Emissionsansatz T-110 (Schotteroberbau, Schiene S 49) zugrunde gelegt. Zwar entspricht diese Einordnung nicht der Planung – diese beinhaltet den Einbau einer offenen Querschwellen als Rasengleis. Mangels entsprechender Spezifizierung für diese Bauweise in der Verfahrensanleitung orientiert sich die Planfeststellungsbehörde an diesem Emissionsansatz und legt ihrer abschließenden Abwägung zugrunde, dass die THG-Lebenszyklusemissionen bei der gewählten Bauweise tatsächlich geringer sein dürften. Bei einer Länge des Gleisdreiecks von ca. 330 m ergibt sich hieraus eine Lebenszyklusemission von ca. 3.696 kg CO₂-eq/a.

Insgesamt verursacht das Vorhaben damit überschlagsartig eine Lebenszyklusemission von ca. 6.479 kg CO₂-eq/a. Die Planfeststellungsbehörde ist sich dabei bewusst, dass es sich hierbei lediglich um einen Annäherungswert handelt, da in die Berechnung viele

Faktoren nicht eingestellt wurden (bspw. Gleismittenweite, Breite der Haltestellenflächen, einzelne neue Anlagenteile, genaue Angabe der Baustoffe). Angesichts der vergleichbar geringen Lebenszyklusemissionen des Vorhabens dürften diese Ungenauigkeiten jedoch nicht abwägungsrelevant sein. Überdies steht der Planfeststellungsbehörde keine präzisere Berechnungsmethode zur Verfügung; die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, selbst Forschung zu betreiben.

Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen

Für die Ermittlung der durch den Verkehr auf der Straßenbahnbetriebsanlage verursachten Treibhausgasemissionen sind die für den Betrieb der Fahrzeuge und die Herstellung der Fahrzeuge anfallenden Treibhausgasemissionen zu betrachten (Sektor: Industrie, vgl. Ziffer 2 zu Anlage 1 zu § 5 KSG und: Verkehr, vgl. Ziffer 4 zu Anlage 1 zu § 5 KSG).

Für den Betrieb der Fahrzeuge durch die Vorhabenträgerin fallen keine Treibhausgasemissionen an, denn die Vorhabenträgerin hat nachgewiesen, dass für den Betrieb der Fahrzeuge, der ausschließlich durch Strom geschieht, im Jahr 2023 100 % Ökostrom aus erneuerbaren Energien verwendet wird (Ökostromzertifikat Zertifikat Nr. 2023-4458-0001 von *KlimaInvest*). Da die Vorhabenträgerin seit dem Jahre 2018 100 % Ökostrom bezieht und der die Vorhabenträgerin bindende (§ 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG i. V. m. § 5 Abs. 2 Satz 1 SächsÖPNVG) *Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig, 2. Fortschreibung* unter Ziffer 5.13.3 für das Jahr 2030 das Ziel 100-prozentiger Klimaneutralität ausgegeben hat, geht die Planfeststellungsbehörde mangels entgegenstehender Anhaltspunkte davon aus, dass der Betrieb auch in Zukunft Treibhausgasneutral geschieht. Gegenüber dem Prognose-Nullfall werden damit jährlich 245.000 Tonnen CO₂ eingespart.

Die für die Herstellung der für den Betrieb der Strecke benötigten Fahrzeuge angefallenen Treibhausgasemissionen sind nach der Anzahl der zu benötigten Fahrzeuge inkl. Reserve zu ermitteln. Obgleich das Vorhaben eine Strecke betrifft, die bereits betrieben wird, handelt es sich um durch das vorliegende Vorhaben verursachte Treibhausgasemissionen, denn die erneuerte Strecke wird nicht mit den bereits vorhandenen Fahrzeugen betrieben; vielmehr ist es gerade Ziel des Vorhabens, durch die Erhöhung des Gleismittenabstands ein Betrieb mit neuen, breiteren Fahrzeugen zu ermöglichen.

Für die Berechnung der vorhabenbedingten CO₂-eq/a für die Herstellung der Fahrzeuge ist die Leermasse der verwendeten Fahrzeugtypen mit dem THG-Emissionsfaktor des Fahrzeugtyps Straßenbahn zu multiplizieren, vgl. Zeile 3 Formblatt 12-3 i. V. m. Zeile 20 Formblatt 7-3 *Verfahrensanleitung* i. V. m. Spalte 12 Tabelle B-11 Anhang 1. Das Ergebnis ist mit der Anzahl der für den Betrieb der Strecke verwendeten Fahrzeuge inkl. Reservefahrzeuge zu multiplizieren. Auf der dem Vorhaben zugrundeliegenden Strecke werden 12 Fahrzeuge verwendet. Die Leermasse eines Fahrzeugs des eingesetzten Fahrzeugtyps *Leoliner* (NGTW6 / NGTW6-L) beträgt bei der beabsichtigten Verwendung mit einer Länge von 45 m 59,6 Tonnen (= 2 Wagen mit einer jeweiligen Länge von 22,7 m und mit einer Leermasse von jeweils 28,9 Tonnen). Multipliziert mit dem THG-Emissionsfaktor *Fahrzeugherstellung* 94 ergibt das vorhabenbedingte Emissionen von 67228,8 kg CO₂-eq/a.

Landnutzungsemissionen

Für die der Ermittlung der durch die Landnutzung (Sektor: Landnutzung,

Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft, vgl. Ziffer 7 zu Anlage 1 zu § 5 KSG) verursachten Treibhausgasemissionen sind sowohl die langfristig gebundenen Kohlenstoffvorräte in organischen Böden (Moore und Anmoore) als auch die in der lebenden Biomasse der Biotope (ober- und unterirdisch) gebundenen Kohlenstoffvorräte zu berücksichtigen (Seite 8 ARS). Solche in Hinblick auf den Klimaschutz wertvollen Böden oder Biotope sind im Vorhabenbereich nicht vorhanden (siehe Ausführungen zur Beschreibung der Umwelt unter C IV 3.1.2.1 und C V 6.3). Die landnutzungsbedingten Treibhausgasemissionen sind mithin vorliegend zu vernachlässigen.

Summe vorhabebedingter Treibhausgasemissionen

Damit verursacht das Vorhaben insgesamt 73707,8 kg CO₂-eq/a.

4.1.3 Bewertung

Das Vorhaben trägt zur Erreichung der Klimaschutzziele bei, indem es Vorgaben aus dem zur Erreichung dieser Ziele vorgelegten Klimaschutzprogramm umsetzt. Bei Hinwegdenken des Vorhabens (Prognose-Nullfall) kann mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass annähernd 20 % weniger Fahrgäste transportiert würden. Verlässliche Daten, welche Verkehrsträger diese Personen anstelle dessen nutzen würden, liegen nicht vor. Mit dem Ausbau im Bestand wurden die vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen bei gleichzeitiger Effizienzsteigerung der Infrastruktur minimiert. Angesichts der zur Wahrung der Klimaschutzziele in Anlage 2 und 2a zum KSG festgelegten Emissions-Restbudget für die hier relevanten Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzung (s.o.) fallen die vorhabenbedingt anfallenden Treibhausgasemissionen nicht ins Gewicht. Im Ergebnis der Betrachtung kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben den Zielen des KSG nicht entgegensteht und einen Beitrag zur Erreichung seines Zwecks leistet und daher der Belang des Klimaschutzes hinreichend in der Planung Berücksichtigung gefunden hat.

4.2 Nachhaltigkeit

Der Aspekt der Nachhaltigkeit definiert sich als Fähigkeit eines Systems, bei Nutzung und Ausgleich der Verluste dauerhaft gleiche Leistungen zu erbringen, ohne sich zu erschöpfen.

Die Vorhabenträgerin hat sich dazu entschlossen, eine bestehende Straßenbahn im Bestand zu ertüchtigen. Sie greift damit auf vorhandene Infrastruktur zurück steigert deren Effizienz. Die Bauweise entspricht dem Stand der Technik, der eine beständige Infrastruktur gewährleisten soll. Bei dem Betrieb seiner Anlagen greift der Vorhabenträger auf Ökostrom zurück, der aus erneuerbaren Ressourcen gewonnen wird.

Das Absehen des Zurückstellens der Belange des Klimaschutzes sowie der Sicherheit, Attraktivität und der Barrierefreiheit des ÖPNV zu Gunsten einer bestandswahrenden Situation ist nicht abwägungsfehlerhaft. Vielmehr kommt den genannten konkurrierenden Belangen so hohes Gewicht zu, dass der Ausbau geboten war (vgl. bereits Ausführungen unter C II u. a.).

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, außer den Belangen, die in den betreffenden Kapiteln dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt werden, keine weiteren eigenen Belange geltend.

6 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei Beachtung der unter A III 8 getroffenen Inhalts- und Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit dem öffentlichen Belang des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Dieser Belang, der durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert wird, ist bei der personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellung gem. § 28 Abs.1 Satz 2 PBefG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen und - soweit Rechtssätze die strikte Beachtung dieser Belange vorgeben - zu wahren.

6.1 Naturschutz – Europäischer Gebietsschutz

Das geplante Vorhaben ist mit dem Schutz von Natura 2000-Gebieten vereinbar.

Nach § 34 Abs.1 Satz 1 BNatSchG sind Vorhaben vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG); es kann jedoch ausnahmsweise unter den Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zugelassen werden.

Das Vorhaben liegt ca. 800 m westlich vom Vogelschutzgebiet „Leipziger Auwald“ (EU-Melde-Nr. 4639-451) und ca. 1 km westlich des FFH-Gebiets „Leipzig Zentrum und Süd“ (EU-Melde-Nr. 4639-301).

Auf Grund dieser Entfernung in Verbindung mit den vorhabenspezifischen Wirkpfaden ist eine Eignung zur Beeinträchtigung dieser Gebiete nicht gegeben.

6.2 Geschützte Landschaftsbestandteile

Das Vorhaben beeinträchtigt geschützte Teile von Natur und Landschaft, ist mit diesen aber vereinbar.

Das Vorhaben befindet sich im Geltungsbereich der *Satzung zum Schutz und zur Pflege des Baumbestandes der Stadt Leipzig*, vom 16.10.1992 in der zuletzt geänderten Fassung vom 09.02.2022 (Baumschutzsatzung (BsS)).

Es handelt sich um einen gem. § 29 Abs. 1 BNatSchG geschützten Landschaftsbestandteil. Gem. § 29 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind die Beseitigung des geschützten Landschaftsbestandteils sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Nähere Bestimmung in diesem Sinne ist die o. g. BsS. Gem. dessen § 3 Abs. 1 und 3 i. V. m. § 2 Abs. 1 erstreckt sich der Schutz der Satzung u.a. auf alle im Stadtgebiet befindlichen Straßenbäume sowie alle Bäume der Laub- und Nadelbaumarten, einschließlich Esskastanie, Walnuss, Zierkirsche u. a., mit einem Stammdurchmesser von mehr als 10 cm oder einem Stammumfang von über 30 cm, gemessen in 1,3 m Höhe über dem Erdboden; alle Obstbäume mit einem Stammdurchmesser von mehr als 30 cm oder einem Stammumfang von über 100 cm, gemessen in 1,3 m Höhe über dem Erdboden; Großsträucher mit mehr als 4,0 m Höhe sowie alle Hecken über 1,0 m Höhe; alle Rank- und Klettergehölze höher als 3,0 m.

Mit dem Vorhaben sind Handlungen verbunden, die nach der BsS geschützte Bäume betreffen. § 4 Abs. 1 BsS normiert Verbote, von denen unter den Voraussetzungen von § 67 BNatSchG befreit werden kann oder die einer Genehmigung gem. § 6 BsS zugänglich sind.

Verbotstatbestände

Die Fällung der Bäume verwirklicht den Verbotstatbestand § 4 Abs. 1 Nr. 1 a) BsS, denn es werden Bäume gefällt, die nach § 3 BsS von der Baumschutzsatzung erfasst sind.

Genehmigung/Befreiung

Die Planfeststellungsbehörde erteilt auf Grundlage von § 6 Abs. 2 e) BsS die Genehmigung zur Fällung der Bäume.

Die Planfeststellungsbehörde ist gem. § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG kraft verfahrensrechtlicher Zuständigkeitskonzentration für die Erteilung der Genehmigung zuständig.

Die Genehmigung ist zu erteilen, weil die Beseitigung der Bäume im öffentlichen Interesse notwendig ist. Hinsichtlich des öffentlichen Interesses wird auf die unter C II stehenden Ausführungen verwiesen. Die Beseitigung der Bäume ist unvermeidbar, siehe Ausführungen unter C III bzw. C V 6.3.2.

Die Planfeststellungsbehörde sieht davon ab, Nebenstimmungen auf Grundlage von § 6 Abs. 4 BsS zu erlassen; insbesondere verfügt sie keine Ersatzpflanzungspflichten nach Maßgabe von § 10 BsS i. V. m. Anlage 3. Gem. § 1 Satz 1 SächsVwVfZG § 36 Abs. 3, § 40 VwVfG sind Nebenbestimmungen am Zweck der Ermächtigung auszurichten. § 6 Abs. 4 BsS dient der Sicherstellung der Erreichung des Schutzzweckes nach § 1 BsS, wonach der Baumbestand im Territorium der Stadt Leipzig der Lebensqualität der Einwohner, dem Naturschutz und dem Umweltschutz dient und dementsprechend gesichert werden soll. Dieser Zweck ist unter Beachtung der allgemeinen Eingriffsregelungen und der darauf ausgerichteten Maßnahmenplanung der Vorhabenträgerin hinreichend beachtet; insbesondere werden im Zuge der Kompensation mehr Bäume gepflanzt als gefällt, vgl. Ausführungen unter

C V 6.3.3 bzw. 6.3.5.

6.3 Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft

Das Vorhaben wahrt die verbindlichen Vorgaben der §§ 13 ff. BNatSchG und §§ 9 ff. SächsNatSchG zum allgemeinen Schutz von Natur und Landschaft.

Eingriffsregelung

Bei dem Vorhaben handelt sich um einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. v. § 14 BNatSchG.

In materiell-rechtlicher Hinsicht ist ein solcher Eingriff unter den Voraussetzungen von § 15 BNatSchG und § 10 SächsNatSchG (sog. Eingriffsregelung) zulässig. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Der Verursacher ist weiter gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) sowie diese Maßnahmen in dem erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern (§ 15 Abs. 4 BNatSchG). Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf ein Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar oder nicht innerhalb angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege anderen Belangen im Rang vorgehen. Das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen, ist striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht richtet sich die Zulassung eines Eingriffes nach § 17 BNatSchG und § 12 SächsNatSchG. Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften, hier die Planfeststellung nach § 28 PBefG, einer behördlichen Zulassung, hat die Planfeststellungsbehörde nach § 17 Abs. 1 BNatSchG und § 12 Abs. 1 SächsNatSchG zugleich die zur Durchführung des § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen, das bedeutet insbesondere die Entscheidung über die Zulassung eines Eingriffs und die Entscheidung über Kompensationspflichten, im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen. Das ist gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. 47 Abs. 1 SächsNatSchG und § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG das Umweltamt der Stadt Leipzig als Untere Naturschutzbehörde. § 12 Abs. 1 Satz 1 SächsNatSchG sieht zwar vor, dass alle die zur Durchführung von § 15 BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde zu treffen sind. In § 12 Abs. 4 SächsNatSchG ist jedoch geregelt, dass bei Eingriffen, die aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes – ein solcher Fachplan ist auch ein Planfeststellungsbeschluss nach § 28 PBefG, vgl. § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 75 VwVfG - durchgeführt werden sollen, der § 17 Abs. 1 BNatSchG für die Planaufstellung entsprechende Anwendung findet. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gilt daher der § 17 Abs. 1 BNatSchG; eine Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens besteht somit nicht.

Das Vorhaben genügt den Anforderungen der Eingriffsregelung.

6.3.1 Eingriffsbeschreibung

Eingriffe i. S. v. § 14 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. Eine Beeinträchtigung dieser Schutzgüter setzt eine erkennbare bzw. prognostizierbare Veränderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes voraus, die einen existenten Zustand, eine bestimmte Ausprägung bzw. Qualität erheblich negativ verändert. Anhaltspunkte dafür, ob eine solche negative Veränderung vorliegt, ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen des BNatSchG.

Das Vorhaben bedingt Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Pflanzen, Biotope, Landschaftsbild und Tiere. Als bauliche Anlage verändern die Erhöhung des Gleismittenabstands, der Ausbau der Haltestellen und die Straßenbahnwendeanlage die Gestalt der vorgefundenen Grundflächen; eine Veränderung der Grundflächen geht auch mit der baulichen Flächeninanspruchnahme einher. Als kausale Folge des Vorhabens sind Bestandteile des Naturhaushaltes (gem. § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zählen hierzu der Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere, Pflanzen und das Wirkgefüge zwischen ihnen) in ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt, d. h. in ihrem aktuellen tatsächlichen und potentiellen Zustand verschlechtert.

Der Eingriff und die zu erwartenden Auswirkungen wurden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bereits durch den Vorhabenträger in den Planunterlagen U 01, U 19.1, U 9.1 und U 9.2 umfassend dargestellt. Dabei wurde die Intensität der Beeinträchtigung der betroffenen Schutzgüter bewertet, um Aufschluss über die Erheblichkeit und Nachhaltigkeit zu gewinnen. Die Intensität wurde anhand der Stärke, Dauer und räumlichen Ausdehnung der voraussichtlichen Beeinträchtigung sowie der Wertigkeit des Schutzgutes bestimmt. Außerdem wurden bestehende Vorbelastungen in die Bewertung einbezogen. Die abgeleiteten Konflikte wurden zusammenfassend im Landschaftspflegerischen Begleitplan (U 19.1) erläutert und im Bestands- und Konfliktplan (U 9.2) und den Lageplänen (U 5) dargestellt. Detaillierte, durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sowie die bestehenden Konflikte finden sich im landschaftspflegerischen Begleitplan, auf den verwiesen wird. In Auswertung der Unterlagen und der Ergebnisse der Anhörungen geht die Planfeststellungsbehörde damit davon aus, dass der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft vollständig und zutreffend ermittelt und bewertet wurde und durch die vorgesehenen Maßnahmen letztlich in vollem Umfang kompensiert wird.

Die rechtliche Würdigung der einzelnen Eingriffe lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Boden

Gem. § 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere Böden so zu erhalten, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können. Natürliche Funktionen des Bodens sind insbesondere: Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers (vgl. auch § 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG). Diese Funktionen für den Naturhaushalt werden durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt.

Die Böden im Vorhabenbereich sind anthropogen überprägt und weisen daher geringe natürliche Bodenfunktionen auf.

Anlagebedingt werden 1.791 m² Fläche neu versiegelt. Die dauerhafte Neuversiegelung

führt zum Verlust von belebten Böden, einschließlich des Verlustes und der Beeinträchtigung wichtiger Bodenfunktionen (Filterung, Pufferung, Speicherung, Grundwasserneubildung u. a.) und zu einer Verschlechterung bzw. Unterbindung des Abflusses von Niederschlagswasser sowie der Bodenbelüftung. Sekundär können Auswirkungen auf unmittelbar benachbarte Gehölze entstehen (Wurzelbelüftung, Wasserversorgung), deren Ausmaß oftmals schwer kalkulierbar ist. Damit tritt eine erhebliche Verschlechterung gegenüber dem Status-quo ein.

Pflanzen/Biotope/Tiere

Gem. § 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts insbesondere wildlebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten auch in Hinblick auf ihre jeweiligen Funktionen im Naturhaushalt, einschließlich ihrer Stoffumwandlungs- und Bestäubungsleistungen, zu erhalten. Gem. § 2 Abs. 2 BNatSchG sind zur Sicherung biologischer Vielfalt lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen, Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken, Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben. Diese Vorgaben des Gesetzgebers werden durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt.

Im Zuge der Vorhabenrealisierung werden 29 Bäume gefällt. Die Bäume dienen den im Vorhabenbereich vorkommenden ubiquitären Vogelarten als Lebensraum; sie bedienen sich ihrer auch zur Nahrungssuche. Durch die Beseitigung der Bäume gehen diese Funktionen vollständig verloren. Zwar befinden sich die Bäume in einem Gebiet, das erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt ist und daher als nicht als wertvolles Biotop eingestuft werden kann. Umso größere Bedeutung kommt den Bäumen für den Erhalt des Status quo jedoch zu.

Wasser

Gem. § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG ist für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie einen ausgeglichenen Niederschlagsabflusshaushalt auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Sorge zu tragen. Gewässer sind Bestandteil des Naturhaushaltes und dienen als Lebensgrundlage für den Menschen sowie als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, § 1 WHG.

Das Vorhaben liegt im Bereich des Grundwasserkörpers „Großraum Leipzig“.

Ein Eingriff in das Schutzgut ist nicht gegeben: Die vorhabenbedingte Flächenversiegelung führt zwar zu einer indirekten Entnahme von Grundwasser, in dem die Grundwasserneubildungsrate verringert und die Verdunstungsrate erhöht wird. Angesichts der Größe des Grundwasserkörpers von 256.711 km² ist der Einfluss auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwassers und damit auf seine Funktion als Lebensgrundlage nicht messbar, mithin nicht erheblich im o. g. Sinne.

Lokales Klima/Luft

Gem. § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG haben Flächen mit günstiger lufthygienischer oder klimatischer Wirkung wie Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete, Luftaustauschbahnen oder Freiräume im besiedelten Bereich besondere Bedeutung für den Naturhaushalt.

Ein Eingriff in das Schutzgut (lokales) Klima/ Luft liegt nicht vor: Das Vorhaben liegt in einem Bereich ohne entsprechende Bedeutung für den Naturhaushalt, da auf Grund der hohen Versiegelungsrate sowie Betonbauten ein Stadtklima mit hoher Schadstoffbelastung, Wärmeinseln und geringem Luftaustausch vorherrscht. Die mikroklimatischen Veränderungen durch Gehölzverluste übersteigen die Erheblichkeitsschwelle nicht.

Landschaftsbild

Gem. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind für das Landschaftsbild dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit prägend. Das Vorhaben beeinträchtigt diese das Landschaftsbild prägende Faktoren erheblich.

Der Vorhabenbereich ist durch städtische Siedlungsbebauung mit naturfernen Anlagen geprägt. Vereinzelt sind Vorgärten bepflanzt. Ansonsten ist die Bebauung unmittelbar an die Straße herangerückt; Bäume stehen vereinzelt am Straßenrand.

Die Fällung der 29 Bäume am Straßenrand schränkt die Vielfalt des Landschaftsbildes im Vorhabenbereich (weiter) ein, weil dadurch der Siedlungscharakter noch prägender in Erscheinung tritt. Bei den Bäumen handelt es sich zum Teil um auffällige, große Laubbäume, deren Verschwinden dem Betrachter unmittelbar ins Auge springt.

Wirkgefüge

Die Erheblichkeit der Eingriffe ergibt sich auch aus dem Wirkgefüge zwischen einzelnen Schutzgütern (vgl. Ausführungen unter C IV 3.2). So führt bspw. der Verlust von Bäumen zu einer Verschlechterung der Bodenstruktur (insb. Durchlüftung und Nährstoffversorgung durch Durchwurzlung), was wiederum die Standortbedingungen für andere Biotope, die Lebensraum für Tiere sind, verschlechtert.

6.3.2 Vermeidbarkeit und Vermeidungsmaßnahmen

Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG dann vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Ein Eingriff ist unzulässig, wenn solche vermeidbaren erheblichen oder nachteiligen Beeinträchtigungen nicht unterlassen werden; die Unvermeidbarkeit des Eingriffs muss gem. § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG begründet werden. Der Begriff der Vermeidbarkeit ist hierbei nicht streng naturwissenschaftlich zu verstehen, sondern rechtlich einzugrenzen. Maßstab hierfür sind die Zielsetzungen des Naturschutzrechts. Vermeidbarkeit bedeutet daher weder einen Verzicht auf die geplante Maßnahme noch die Prüfung alternativer Trassen an anderen Standorten.

Vermeidungsmaßnahmen

Der Vorhabenträger ist seiner Verpflichtung zur Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft durch folgende, in Unterlage U 9.1 näher dargestellte Maßnahmen zur Minimierung der Eingriffsfolgen nachgekommen:

Vermeidungsmaßnahme 1 V_{Cef} beinhaltet ein Verbot der Baufeldfreimachung vom 1. März bis zum 30. September und eine Begutachtung der zu fallenden Höhlenbäume auf Tierbesatz. Dadurch wird vermieden, dass Biotope – überhaupt und insbesondere während der Brutzeit - in Anspruch genommen werden, die eine wichtige Funktion für die Fortpflanzung von Tieren haben. Die Lebensraumfunktion der Biotope wird auf diese Weise gewahrt und Tötungen von Individuen werden verhindert.

Vermeidungsmaßnahme 2 V beinhaltet Kronen-, Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen im vorhandenen Wurzelraum der Bäume im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle nach DIN 18920 und RAS-LP 4. Dadurch wird die Beschädigung der Bäume und die Beeinträchtigung ihrer unter C V 6.3.1 genannten Funktionen für den Naturhaushalt vermieden.

Begründung der Unvermeidbarkeit (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG)

Im Übrigen sind die Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vermeidbar. Unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes, der auch für die landschaftspflegerische Begleitplanung gilt (BVerwG, Urteil vom 1. September 1997 - 4 A 36/96 - Rn. 38 f; BVerwG, Beschl. v. 29. Oktober 2014 - 7 VR 4/13), drängen sich der Planfeststellungsbehörde keine weitergehenden Maßnahmen auf, die gegenüber dem Vorhabenträger hätten angeordnet werden müssen. Für die Durchführung und Realisierung des Vorhabens an dem selben Ort sind keine technischen oder sonstigen Alternativen ersichtlich, die geringere Eingriffsfolgen nach sich ziehen würden. Die dargestellten Eingriffsfolgen sind nicht unnötig, d. h. für die Realisierung des so geplanten und vom Vermeidungsgebot nicht in Frage gestellten Vorhabens sind sämtliche Eingriffe notwendig. Hinsichtlich alternativer baulich-technischer Maßnahmen wird auf die Ausführungen unter C III verwiesen.

6.3.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die von dem Vorhabenträger zur Kompensation der verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe vorgesehenen nachfolgend aufgezählten festgestellten (Unterlage U 9.1) Ausgleichsmaßnahmen sind geeignet, die Eingriffe in Natur und Landschaft im o. g. Sinne bzw. entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG unter Berücksichtigung der Gesamtbilanz (C V 6.3.5) auszugleichen.

Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung dann ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt ist. Das bedeutet, dass der Verursacher Maßnahmen treffen soll, die die Beeinträchtigungen „wieder gutmachen“, d. h. einen für Natur und Landschaft gleichartigen und gleichwertigen Zustand im Hinblick auf die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes wiederherstellen. Ausgleichsmaßnahmen müssen nicht notwendig am Ort des Eingriffes erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Zwischen Ausgleichs- und Eingriffsort muss ein räumlich-funktionaler Zusammenhang bestehen.

Diese Voraussetzungen sind erfüllt.

Beschreibung der Ausgleichsmaßnahmen

Die rechtliche Würdigung der Ausgleichsmaßnahmen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Ausgleichsmaßnahme 1 A beinhaltet die Entsiegelung von vollversiegeltem Boden (Straßenfläche) auf einer Fläche von 821 m² und die Entsiegelung von teilversiegeltem Boden auf einer Fläche von 139 m². Dadurch kann der Boden wieder die unter C V 6.3.1 beschriebenen Funktionen erfüllen, die mit der Vollversiegelung verloren gegangen sind. Die zu entsiegelnden Flächen befinden sich im Straßenraum des Vorhabens, mithin im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu den vollversiegelten Flächen. Der Funktionsverlust wird mithin noch am Ort des Eingriffes (teilweise) ausgeglichen.

Ausgleichsmaßnahme 2 A beinhaltet die Pflanzung von insgesamt 81 Einzellaubbäumen mit einem Stammumfang von mindestens 20-25 cm. Dadurch entstehen neue Biotope anstelle der Biotope, die durch die Fällung von Einzelbäumen insbesondere entlang der Diskastraße verloren gegangen sind. Die neu zu pflanzenden Bäume werden sodann das Landschaftsbild in gleicher Weise auf, wie es durch die Fällung von Einzelbäumen zuvor beeinträchtigt wurde. Die Bäume werden entlang der Trasse gepflanzt und damit im räumlich funktionalen Zusammenhang zum Eingriff.

Ausgleichsmaßnahme 3 A beinhaltet die Neupflanzungen von strauchbetonten Heckenstrukturen zwischen die geplanten Bäume entlang des Gleisdreiecks. Dadurch werden die vorhandenen Biotope und Habitate aufgewertet; diese Aufwertung soll die Funktionen ausgleichen, die anderorts durch Neuversiegelungen verloren gehen. Die Anlage einer Hecke auf Straßennebenflächen führt dazu, dass im Bodenbereich die Humusbildung durch abgestorbene Pflanzen- und Wurzelreste begünstigt wird und damit der Boden seine Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen verbessert. Die Lebensraumfunktion erfüllt auch die Hecke in gleichwertiger Weise. Gleichzeitig wird das Landschaftsbild in seiner Vielfältigkeit aufgewertet.

6.3.4 Ersatzmaßnahmen

Die von dem Vorhabenträger zur Kompensation der verbleibenden unvermeidbaren Eingriffe vorgesehenen nachfolgend aufgezählten und unter A II festgestellten (Unterlage U 9.2) Ersatzmaßnahmen sind geeignet, die durch die Eingriffe in Natur und Landschaft beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts im o. g. Sinne bzw. entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG und unter Berücksichtigung der Gesamtbilanz (C V 6.3.5) zu ersetzen.

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Im Unterschied zu Ausgleichsmaßnahmen muss die Ersatzmaßnahme also nicht auf die vom Eingriff konkret betroffene Funktion des Naturhaushalts ausgerichtet sein; sie muss diesen Funktionen nur möglichst ähnlich sein (BVerwG, Urteil vom 22. November 2016 - 9 A 25.15). Ersatzmaßnahmen müssen nicht auf den Eingriffsort zurückwirken; das Gesetz verlangt nur, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts „in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzt sind“ (d. h. möglichst gleichartig). Hiernach genügt es, dass überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahmen besteht. Insgesamt sind hierbei die Anforderungen an den räumlichen Bezug zwischen dem Eingriffsort und dem Ort der Ersatzmaßnahme großzügig auszulegen

Beschreibung der Ersatzmaßnahmen

Die rechtliche Würdigung der Ersatzmaßnahmen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Ersatzmaßnahme 1 E beinhaltet die Neuanlage eines Waldrandes auf 520 m² ehemaligem Intensivacker. Dadurch entsteht ein neues Waldbiotop mit Lebensraumfunktion. Es kommt zudem zu einer Aufwertung des Bodens (vgl. Ausführungen zu Ausgleichsmaßnahme 3 A) und des Landschaftsbildes (strukturarmes Ackerland erhält Struktur). Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Ökokontomaßnahme, die auf einer Fläche in Wermisdorf realisiert wird. Wermisdorf befindet sich im Landkreis Nordsachsen. Dass zwischen Eingriffen in der Stadt Leipzig

und der Kompensation im Landkreis Nordsachsen noch ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht, ergibt sich aus § 10 Abs. 1 SächsNatSchG i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 SächsLPIG, wonach Suchraum für Ersatzmaßnahmen die Planungsregion nach dem SächsLPIG ist, in dem Eingriff stattfindet. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, vorliegend von dieser gesetzlichen Vermutung abzuweichen.

6.3.5 Flächenbilanz

Nach § 2 Abs. 3 NatSchAVO (i. V. m. § 3 Abs. 6) sind die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds einerseits sowie die geplanten Wirkungen des funktionalen Ausgleichs bzw. Ersatzes von Eingriffsfolgen andererseits naturschutzfachlich zu bilanzieren und darzustellen. Die Bilanzierung der Eingriffe und der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgte funktionsübergreifend, schutzgutbezogen und auf der Grundlage der *Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen* (Fassung 2009) und ist im Ergebnis ausgeglichen.

6.4 Artenschutz

Das Vorhaben ist mit dem Belang des Artenschutzes vereinbar.

Die Anforderungen an den Artenschutz ergeben sich insbesondere aus den §§ 37 ff. BNatSchG. Nach diesen Vorschriften werden wildlebende Tiere und Pflanzen geschützt. Dabei kennen die §§ 37 ff. BNatSchG verschiedene Arten wildlebender Tiere, die je nach ihrer Schutzbedürftigkeit einem entsprechenden Schutzregime zugeordnet sind - eine Mehrfachzuordnung ist möglich.

Während alle wildlebenden Tiere und deren Lebensstätten dem Schutz von § 39 BNatSchG unterliegen (sog. allgemeiner Artenschutz), unterliegen wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten und der streng geschützten Arten sowie deren Entwicklungsformen zusätzlich dem Schutz von §§ 44 BNatSchG (sog. besonderer Artenschutz). Diese Schutzregime verbieten bestimmte Handlungen in Bezug auf die ihnen zum Schutz zugeordneten Tierarten und Entwicklungsformen. Ist ein Verbot verwirklicht, kann unter den Voraussetzungen von § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden oder unter den Voraussetzungen von § 67 BNatSchG von dem Verbot befreit werden.

Dieser gesetzlichen Systematik entsprechend ist für die Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Belang des Artenschutzes eine Identifizierung der wildlebenden Tiere im Vorhabengebiet notwendig. Der Identifizierung muss eine Zuordnung zu der Art der Unterschutzstellung folgen. Sodann muss überprüft werden, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen in Bezug auf die jeweiligen Tiere zu verbotenen Handlungen nach den jeweiligen Schutzregimen führt. Bei Einschlägigkeit eines Verbotes ist ggf. die Möglichkeit einer Ausnahme oder Befreiung zu prüfen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dabei die Sachverhaltsermittlung gem. § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 24 Abs. 1 VwVfG unter Ausübung pflichtgemäßen Ermessens betrieben. Das bedeutet, dass die Planfeststellungsbehörde sich auf die Ermittlung des Sachverhaltes beschränkt hat, dessen Kenntnis erforderlich ist, um eine Gefahrenprognose in Bezug auf die Verwirklichung der o. g. Verbotstatbestände anzustellen.

Vorliegend konnte die Verwirklichung eines entsprechenden Verbotstatbestandes schon auf Grund der Vorbelastungen im Vorhabengebiet und der vorhabenbedingten

Wirkpfade mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Anhaltspunkte für eine Gefährdung liegen nicht vor.

6.5 TöB-Stellungnahmen

Der Ökolöwe Umweltverbund Leipzig e.V. hat mit Schreiben vom 15. Juni 2023 bezüglich des Feststellungsentwurfs vom 17. März 2023 vorgetragen, dass in den Planunterlagen keine Übersicht der zu fällenden Bäume mit Angabe der Baumart, des Stammumfangs sowie des konkreten Grundes der Fällung enthalten seien. Auf Grundlage der vorgelegten Informationen müsse die Notwendigkeit der Fällungen angezweifelt und naturschutzfachlich ein Erhalt der Gehölze gefordert werden. Weiter wurde vorgetragen, dass behauptet worden sei, dass lediglich fünf der zu fällenden Bäume unter die Baumschutzsatzung der Stadt fallen. Eine Begründung, warum die übrigen Bäume nicht unter die Baumschutzsatzung fallen, fehle jedoch. Der e.V. fordert die Schaffung von Transparenz durch Nachreichung einer Übersicht (Karte oder Tabelle), welche Baumart, Stammumfang sowie den Grund der Fällung abbildet. Er trägt weiter vor, eine Bepflanzung (Anmerkung Planfeststellungsbehörde: Eine Bepflanzung des Planungsabschnittes mit Straßenbäumen) werde nicht konsequent umgesetzt. Straßenabschnitte, an denen bisher keine Baumscheiben vorgesehen sind, seien ebenfalls zu begrünen, vorzugsweise mit Bäumen. Alternativ seien Strauch- oder Staudenpflanzungen vorzusehen.

Mit einer weiteren Stellungnahme vom 1. August 2024, die sich auf die Tekturplanung vom 14. Juni 2024 bezieht, trägt der e.V. vor, der Erhalt des Bestandsgrüns müsse in den Fokus genommen werden und flächendeckend umgesetzt werden. Kritisch werde der Umgang mit dem Bestandsgrün insbesondere im Bereich der Rennbahn und der geplanten Wendeschleife gesehen. Hier sei eine Lösung zu finden, die das Bestandsgrün in großem Umfang erhält. Für potentielle Eingriffe und etwaige Straßenbahntrassen fordert der e.V., dass diese dem Bestandsgrün weitgehend anzupassen seien und die Bestandsbäume möglichst vollständig zu erhalten seien; unbedingt notwendige Fällungen seien vor Ort auszugleichen. Für den gesamten Planungsabschnitt seien Straßenbäume oder alternativ, aber nachrangig Straßenbegrünung mit Büschen und Stauden vorzusehen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ergeben sich aus der Stellungnahme keine Einwände, die der Zulassung des Vorhabens entgegenstehen:

Die Notwendigkeit der Baumfällungen ergibt sich aus der Planrechtfertigung und die Unvermeidbarkeit der Baumfällungen aus der Variantendiskussion; auf die Ausführungen unter C II und III wird verwiesen. Aus den Ausführungen geht hervor, dass die Vorhabenträgerin ihren planerischen Gestaltungsspielraum nicht überschritten hat. Weiter war im Rahmen der Eingriffsregelung gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG zu prüfen, ob die Baumfällungen vermeidbar waren (siehe Ausführungen unter C V 6.3.2). Jenseits dieser und der anderen in diesem Beschluss dargelegten gesetzlichen Vorgaben obliegt es der planerischen Gestaltungsfreiheit, die Bäume zum Zwecke der Vorhabenrealisierung zu fällen.

Informationen über die Baumart und den Stammumfang der zu fällenden Bäume sind relevant, wenn dies für die Prüfung eines gesetzlichen Tatbestandes notwendig ist. Vorliegend sind dies § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG und § 3 Abs. 1 BsS. Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs im Rahmen der allgemeinen Eingriffsregelung sind die Wertigkeit des Biotops, in das eingegriffen wird, u.a. an Hand von Stammumfang und Baumart zu ermitteln. Der Biotopausgangswert, also derjenige der zu fällenden Bäume ist in Anhang I zu Unterlage 19.1, der Eingriffs-Ausgleichsbilanz dokumentiert. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen begründeten Zweifel an der

Richtigkeit der der Ermittlung dieser Werte zugrundeliegenden Daten - eine Dokumentation der Bäume nach Art und Stammumfang war mithin vorliegend zur Prüfung von § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG nicht notwendig. Dem e.V. ist zwar insoweit recht zu geben, dass sich aus den Planunterlagen nicht erschließt, warum nur ein Baum unter die BsS fällt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt es hierauf indes nicht an. Die genaue Zuordnung eines Baumes in den Anwendungsbereich der BsS ist von entscheidender Bedeutung, wenn dies dazu führen würde, dass die Bestimmungen der BsS der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Das wäre der Fall, wenn der Baum von einer verbotenen Handlung nach § 4 BsS betroffen ist und diese Handlung weder durch eine Genehmigung oder eine Befreiung legalisiert werden kann. Es kann indes unterstellt werden, dass – selbst bei Zugrundelegung der worst-case-Annahme, alle Bäume fielen unter die BsS – die Fällung aller Bäume einer Genehmigung auf Grundlage von § 6 Abs. 2 e) BsS zugänglich sind. Es wird insofern auf die Ausführungen unter C V 6.2 verwiesen. Da die Planfeststellungsbehörde keine Nebenbestimmungen auf Grundlage der BsS erlassen hat (vgl. C V 6.2), war keine Kompensation der Fällungen nach Maßgabe von § 10 BsS i. V. m. Anlage 3 vorzunehmen, sodass sich die unklare Zuordnung der Bäume zur BsS auch nicht auf die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz niederschlagen kann. Soweit die Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz in Anhang I zu Unterlage 19.1 einen Baum nach Maßgabe der BsS in die Bilanz eingestellt hat, ist dies im Ergebnis unschädlich, weil die Anforderungen der BsS an die Kompensation von Eingriffen in Bäume strenger sind als diejenigen von § 15 Abs. 2 BNatSchG – es dürfte mithin zu einer unschädlichen Überkompensation gekommen sein.

Soweit der e.V. die fehlende Konsequenz der Straßenbegrünung anmahnt und eigene Begrünungsmaßgaben macht, fehlt diesen Maßgaben die rechtliche Verbindlichkeit. Die Vorhabenträgerin erstellt nach Maßgabe von § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG den Plan und ist dabei im Wesentlichen an das Gebot der gerechten Abwägung gebunden – in diesem Grenzen, die die Vorhabenträgerin auch mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht überschritten hat, ist die Vorhabenträgerin bei der Erstellung des Begrünungskonzeptes frei, soweit nicht die Bepflanzung des Straßenraumes der Straßenbauverwaltung (§ 28 Abs. 1 SächsStrG) oder die Begrünung des öffentlichen Raumes dem Träger der kommunalen Planungshoheit (§ 1 Abs. 5 und 6 BauGB) obliegt. Diese Freiheit umfasst auch die Wahl der Standorte der neu zu pflanzenden Bäume, solange die Standortwahl das Kriterium des räumlich-funktionalen Zusammenhangs (§ 15 Abs. 2 Satz 2 und 3 BNatSchG i. V. m. § 10 Abs. 1 SächsNatSchG) berücksichtigt, was geschehen ist (vgl. Ausführungen unter C V 6.3.3 und C V 6.3.4).

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) gaben mit Schreiben vom 14. Juni 2023 folgende Stellungnahme ab:

Im Vorfeld sei die LWW mehrfach beteiligt worden. Es werde darauf hingewiesen, dass die vorgesehene Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation im Bereich des geplanten Gleisdreiecks an der Radrennbahn nicht zutreffe. Für diesen Bereich sei eine dezentrale Niederschlagswasserbewirtschaftung vorzusehen. Dies sei in den Unterlagen nicht ausreichend berücksichtigt bzw. geprüft. Des Weiteren gäbe es im Plangebiet eine Starkregengefährdung, die zwingend zu berücksichtigen sei. Es läge keine Entwässerungsplanung der LVB vor, die Grundlage für vertragliche Regelungen zur Einleitung von Niederschlagswasser sei.

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.

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 geplanten Baumpflanzungen sei ein Mindestabstand von 2,50 m zu gewährleisten.

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).

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.

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

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.

Da die LWW sich nach Übersendung des korrigierten Regelungsverzeichnisses nicht noch einmal geäußert hat, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass kein weiterer Klärungsbedarf im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens besteht. Die weitere Einbeziehung in die nächsten Verfahrensschritte zur Umsetzung des Vorhabens hat zum einen die Vorhabenträgerin zugesichert, zum anderen wird diesbezüglich auf die Nebenbestimmung unter A III 6.1 verwiesen.

Die Netz Leipzig GmbH hat im Auftrag der Stadtwerke Leipzig GmbH und im eigenen Namen per E-Mail vom 23. Mai 2023 unter Beifügung des aktuellen Leitungsbestandes sowie der sicherheitstechnischen Bestimmungen und Datenschutzinformationen erklärt, dass sie bereits umfangreich in die Planung einbezogen sei und keine Einwände gegen das Planfeststellungsverfahren bestünden. Für den Bereich Telekommunikation sei im gesamten Bauabschnitt ein erdverlegbares Mehrfachrohr vorzusehen, das an den Haltestellen in die LVB Schächte mit einzubinden sei.

Sie wies darauf hin, dass sich die Standort- und Anlagensicherung für Energieversorgungsanlagen auf städtischen Grundstücken nach den Festlegungen der Konzessionsverträge Strom und Gas sowie des Gestattungsvertrages Fernwärme zwischen den Stadtwerken Leipzig und der Stadt Leipzig regeln würden.

Bei der Forderung der Netz Leipzig nach einem Mehrfachrohr für Telekommunikation handelt es sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht um eine Folgemaßnahme des LVB-Vorhabens. Aus Erfahrung und in geübter Praxis der Vorhabenträgerin geht die Planfeststellungsbehörde jedoch davon aus, dass eine zufriedenstellende Umsetzung der seitens der Netz Leipzig GmbH geplanten Maßnahme erfolgen wird.

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 12. Mai 2023 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 wiese 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 Satz 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 Satz 3 PBefG ist gem. § 22 Abs. 1 Nr. 9 Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz 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 bedarf es 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. Juni 2023, 30. August 2024 und 11. Oktober 2024 sowie im Erörterungstermin am 30. Januar 2024. Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin erfolgten am 8. Januar 2024 und am 17. September 2023 sowie im o. g. Erörterungstermin.

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 Erwiderung 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. Ebenfalls im Rahmen der Tektur wurden die Rampenneigungen der Zu- und Abgänge an Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn in den Planunterlagen definiert.

10 Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs

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

Mit Stellungnahme vom 15. Juni 2024 hat die Polizeidirektion Leipzig Bedenken an der Positionierung des nördlichen Fahrgastunterstandes an der landwärtigen Haltestelle Kunzestraße (Unterlage U 5_03_b) geäußert. Die zu fordernde Durchgangsbreite von 1,50 m werde gerade so erreicht, was problematisch sei, weil es zu Konflikten zwischen Fahrgästen, Fußgängern und unmittelbar daneben fahrenden Radfahrern (höhengleicher Radweg) komme, die durch die Konzentration von Fahrgästen unter dem FGU sowie der gemeinsamen Nutzung der Fläche als Gehweg und Haltestelle resultieren. Es werde daher empfohlen vorzugsweise eine größere Mindestdurchgangsbreite anzustreben.

Die Beibehaltung der Planung des Fahrgastunterstandes unter den von der Polizeirektion benannten Umständen ist im Wege der Abwägung nicht zu beanstanden. Gem. § 31 Abs. 5 Satz 2 BOStrab muss an Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen längs der Bahnsteigkante eine nutzbare Breite von mindestens 1,5 m vorhanden sein. Der Bahnsteig hat im Bereich der Aufstellfläche des Fahrgastunterstandes eine Breite von mindestens 2,35 m. Nach Abzug des Fahrgastunterstandes mit einer Seitenscheibe von 80 cm verbleiben 1,55 m nutzbare Fläche. Damit sind die gesetzlichen Vorgaben der BOStrab gewahrt. Der zusätzliche Raumbedarf für konkurrierende Nutzungsansprüche, insbesondere den Fußgängerverkehr ist nach der Vorschrift bei der Bemessung der Breite mitumfasst, weil § 31 Abs. 5 Satz 2 2. HS BOStrab sich explizit auf „Bahnsteige *im Verkehrsraum öffentlicher Straßen*“ bezieht. Soweit also eine dem Fußgängerverkehr gewidmete Fläche zugleich als Haltestelle genutzt wird, teilen sich die konkurrierenden Nutzungen den Raum, der mindestens 1,50 m beträgt. Dies steht zwar im Widerspruch zu Ziffer 6.1.6.1 (i. V. m. Tabelle 25) Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die eine Regelbreite von Fußwegen von 1,80 m und bei Warteflächen an Haltestellen einen zusätzlichen Raumbedarf von 2,50 m empfiehlt. Gemäß dem Vorrang des Gesetzes geht indes die BOStrab den Empfehlungen der RASt vor. Eine Gesetzeskonkurrenz (in Bezug auf den Gehweg als Verkehrsfläche für Fußgänger) besteht insoweit lediglich zu § 10 Abs. 2 Satz 1 SächsStrG, wonach den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere die allgemeinen Regeln der Baukunst und der Technik Rechnung zu tragen ist. Anhaltspunkte wie im Normalfall die Verkehrsanlagen sicher auszugestalten sind, gibt als technisches Regelwerk von Sachverständigen die oben zitierte RASt. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung vom 24. Januar 2024 plausibel dargelegt, warum ein solcher Normalfall nicht gegeben ist: Der beengte Straßenraum lässt eine Verbreiterung des Haltestellenbereiches nicht zu; der Erwerb der hinter dem Fahrgastunterstand liegenden Fläche zum Zwecke des Zurückversetzens würde weiteren Grunderwerb erforderlich machen. Zudem hätte die Aufstellung des Fahrgastunterstandes weiter südlich zu einer Beeinträchtigung der Wohnbebauung und des vorhandenen Gewerbes geführt. Die Nutzung von 50 cm breiten Scheiben würden den Fahrgastkomfort erheblich einschränken. Nach alledem entspricht die Planung einer sämtliche öffentliche und private Belange in Ausgleich zueinander bringenden gerechten Abwägung.

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

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird fremdes Eigentum dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsplänen (Planunterlage U 10.1) und dem Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage U 10.2) dargestellt.

1.2 Eigentum – Allgemein

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

Der Beschluss führt noch nicht zu einer Änderung des privatrechtlichen Eigentums. Ein solcher Wechsel erfolgt erst durch freihändigen Erwerb oder notfalls in einem Enteignungsverfahren. Auch über die Höhe der Entschädigung ist in einem Planfeststellungsverfahren noch nicht zu entscheiden. Ist der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig, kann der betroffene Eigentümer in der Regel eine nachfolgende Enteignung nicht mehr abwenden, da regelmäßig geringere Eingriffe in das Eigentum - im Vergleich zu dem durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Maß der Inanspruchnahme - ausscheiden.

Bereits der Planfeststellungsbeschluss muss 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, das sich nunmehr in ein Entschädigungsrecht aus Art. 14 Abs. 3 GG wandelt. Die Planfeststellungsbehörde ist sich dieser grundrechtlichen Problematik bewusst und hat deshalb hinsichtlich der Eingriffe in das private Eigentum umfassend geprüft, ob das Vorhaben in seinen Einzelheiten im Rahmen der Abwägung die entgegenstehenden Grundrechte aus Art. 14 Abs. 1 GG zu überwinden geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde hat dabei insbesondere geprüft,

ob die Eingriffe in das Eigentum verringert werden können oder ob Alternativen zu einem geringeren Grundstücksbedarf führen können, ohne die Planungsziele zu beeinträchtigen.

Im Ergebnis überwiegen nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die öffentlichen Zielsetzungen für das Vorhaben. Sie sind geeignet, sich auch gegen die Grundrechtspositionen aus Art. 14 Abs. 1 GG der notfalls zu enteignenden Eigentümer durchzusetzen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der privaten Interessen an einem möglichst ungeschmälernten Erhalt des Eigentums und des Umfangs der gegenwärtigen Nutzung, wurde das Interesse an der vorgesehenen Baumaßnahme im Ergebnis höher bewertet. Die sich aus den Flächeninanspruchnahmen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Die enteignungsrechtliche Vorwirkung im oben dargestellten Sinn besteht auch für Flächen, auf denen landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben worden sind. Die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses über die Inanspruchnahme von Grundstücken auch für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt sowohl für Ausgleichs- als auch für Ersatzmaßnahmen im Sinne der naturschutzrechtlichen Regelungen (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 20. Februar 1992 - 5 S 2064/91 - Rn. 14; BVerwG, Beschluss vom 13. März 1995 - 11 VR 4/95 - Rn. 24; Beschluss vom 21. Dezember 1995 - 11 VR 6/95 - Rn. 50; Urteil vom 23. August 1996 - 4 A 29/95 - Rn. 24 f). Flächen können daher auch gegen den Willen der Berechtigten für die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen im Wege der Planfeststellung überplant werden. Der Vorhabenträger ist nicht darauf angewiesen, für solche Maßnahmen nur Grundstücke vorzusehen, deren Eigentümer und Pächter mit einer Inanspruchnahme einverstanden sind.

Entsprechend verhält es sich, wenn Grundstücke - wie für das Vorhaben - für die planfestgestellte Maßnahme nur vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der mögliche Ausgleich der zeitweisen Beschränkung der Eigentümerbefugnisse einschließlich des Ausgleichs etwaiger Folgeschäden ist ebenfalls Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen. Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind nach Beendigung der Maßnahme im ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

Eigentumsrechtliche Belange stehen der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

1.3 Flächen im Einzelnen

Unter Anwendung der o. g. Maßstäbe hat sich die Planfeststellungsbehörde im Einzelnen im Rahmen der Abwägung von folgenden Erwägungen leiten lassen:

1.3.1 Grunderwerb

Der in Planunterlage U 10 festgelegte Grunderwerb ist erforderlich. Er ist geeignet, den mit der Planfeststellung verfolgten Zweck zu fördern. Hinsichtlich des öffentlichen, am Wohl der Allgemeinheit orientierten Zweck des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter C II verwiesen. Die vom Grunderwerb betroffenen Flächen werden für die Erhöhung der Gleismittenabstände, die Herstellung der barrierefreien Haltestellen sowie der notwendigen Folgemaßnahmen - vgl. Ausführungen unter C II und III - sowie für die Umsetzung von landschaftsplanerischen Begleitmaßnahmen benötigt. Die

Planung der landschaftsplanerischen Begleitmaßnahmen ist ein zwingendes rechtliches Erfordernis, was aus ihrerseits nicht vermeidbaren und somit notwendigen vorhabenbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft folgt, vgl. Ausführungen unter C V 6.3. Als mildere Mittel zur Verwirklichung der landschaftsplanerischen Begleitmaßnahmen kommt vorliegend nicht in Betracht, Flächen, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und in gleichem Maße naturschutzfachlich zu Kompensationszwecken geeignet sind, in Anspruch zu nehmen. Die Verfügbarkeit von hierfür in Betracht kommenden Flächen ist durch das von § 15 Abs. 2 Satz 2 und 3 BNatSchG vorgegebene Erfordernis eines räumlichen Wirkzusammenhangs zwischen Eingriff und Kompensation beschränkt. In dem danach in Betracht zu ziehenden Wirkraum stehen keine im Eigentum der öffentlichen Hand stehenden Flächen zur Verfügung, die naturschutzfachlich geeignet sind. Dingliche Belastungen, insbesondere die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit für die betroffenen Grundstücke als milderes Mittel scheidet aus Rechtsgründen aus, da bei der Errichtung bzw. der Ausbau einer Straßenbahnbetriebsanlage und der Pflanzung eines Baumes bzw. auf den zerschnittenen Restflächen (Ausgleichsmaßnahmen 2 A, vgl. Unterlage U 9.2) für das betroffene Grundstück - genauer: für die zu erwerbende Teilfläche - keine sinnvolle Nutzungsmöglichkeit mehr verbliebe. Es fehlt mithin an der Nutzung des Grundstücks „in einzelnen Beziehungen“ i. S. v. § 1090 Abs. 1 BGB. Der Grunderwerb ist auch gemessen am öffentlichen Zweck angemessen. Dem Verlust der aus dem Grunderwerbsverzeichnis ersichtlichen Flächen stehen insbesondere der Klimaschutz, die Verkehrssicherheit, die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, insbesondere auch jene von Menschen mit Behinderung (vgl. Ausführungen unter C II) gegenüber. Diesen Belangen misst das Gesetz in den Art. 2 Abs. 2 Satz 1, Art. 3 Abs. 3 Satz 2, Art. 20a GG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1, Art. 7 Abs. 2 SächsV und in dem § 8 Abs. 3 Satz 1 und 3 PBefG existentielle Bedeutung zu. Das Eigentum ist vordergründig privatnützig, d. h. dient ausschließlich einer bestimmten Person, der es zu seiner Nutzungsausübung zugeordnet ist, vgl. im Grundsatz § 903 BGB, und unterliegt daher gem. Art. 14 Abs. 2 Satz 2 GG der Sozialbindung. Diese Ausschluss- und Nutzungsfunktion wird durch das Vorhaben nur in geringem Maße beeinträchtigt. Das Maß der Beeinträchtigung bestimmt sich, wenn Teilflächen von Grundstücken in Anspruch genommen werden, dabei nicht nach der absoluten Größe der benötigten Flächen, sondern nach einem Vergleich der Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks vor und nach dem Eigentumsentzug. Mit Ausnahme der Flurstücke 179, 112/a, 1198 und 136/20, jeweils Gemarkung Großzschocher, werden unter 10 % der jeweiligen Flurstückflächen erworben. Es ist nicht ersichtlich, dass die Inanspruchnahme dieser Flächen die Nutzungsmöglichkeit der Grundstücke in einer Weise einschränkt, dass die bisherige Nutzung entfällt oder stark eingeschränkt wird. Soweit das Flurstück 136/20, Gemarkung Großzschocher zu 100 % in Anspruch genommen wird, ändert sich die Nutzungsart dadurch nicht, da es sich bereits vorher um Verkehrsfläche gehandelt hat. Die Nutzung als Verkehrsfläche schließt die Nutzung zu anderen Zwecken weitestgehend aus. Bei Flurstück 179, Gemarkung Großzschocher, das zu 18,8 % flächenmäßig nicht unerheblich in Anspruch genommen wird, handelt es sich um eine begrünte, unbebaute Freifläche. Diese Inanspruchnahme schränkt die Nutzungsvariation erheblich ein, da nunmehr eine Verkehrsfläche Teile des Flurstücks einnimmt. Gleichwohl bleibt die übrige Fläche bebaubar. Zu berücksichtigen war auch, dass es sich um Fläche handelt, die unmittelbar an der Straße bzw. an der Straßenbahnbetriebsanlage liegt und damit erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt ist. Es wird auf die detaillierten Ausführungen zur Inanspruchnahme des Flurstücks unter C VI 2.3 verwiesen.

1.3.2 Dauerhaft zu beschränkende Flächen

Die in Planunterlage U 10 festgelegte dauerhafte Beschränkung von Grundflächen ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich und verhältnismäßig. Der Flächenentzug trägt sich unter denselben Gesichtspunkten, wie unter C VI 1.3.1 beschrieben.

1.3.3 Vorübergehend zu beschränkende Flächen

Die in Planunterlage U 10 festgelegte vorübergehende Beschränkung von Grundflächen ist zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich und verhältnismäßig. Die Beschränkung trägt sich unter denselben Gesichtspunkten, wie unter C VI 1.3.1 beschrieben.

Ergänzend waren für die Planfeststellungsbehörde folgende Erwägungen maßgeblich: Die vorübergehende Beschränkung der Flächen ist zur Baudurchführung notwendig (Erschließung des Baufeldes für Baumaschinen, Demontage vorhandener Fahrleitungsmasten, Montage von Wandankern etc.). Die dafür in Anspruch genommenen Flächen eignen sich, um die Herstellung der Bauwerke zu ermöglichen und sind in diesem Umfang erforderlich. Die vorübergehende Beschränkung hat geringe Eingriffsintensität, denn die Flächen werden nur vorübergehend in der Bauzeit - die individuelle Beeinträchtigung dürfte noch kürzer sein, weil das Vorhaben abschnittsweise realisiert wird und somit die jeweiligen Flächen nicht während der gesamten Zeit beschränkt werden - benötigt. Eingegriffen wird zudem nur in einen Teilaspekt des Eigentumsrechts, nämlich das Recht, die Flächen zu nutzen und andere von deren Nutzung auszuschließen.

Nachhaltige Beeinträchtigungen des vorübergehend beanspruchten Bodens, welche über den bloßen Nutzungsentzug hinausgehen, werden durch die Nebenbestimmung A III 2.3 verhindert. Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind nach Beendigung der Maßnahme in den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

Um den Interessen der von vorübergehenden Inanspruchnahmen ihres Grundeigentums betroffenen Eigentümern angemessen Rechnung zu tragen, hat die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus 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 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. 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

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der Abwägung gem. § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG das Gegenvorbringen tatsächlicher Art, das der Wahrung eigener Rechte und Belange dient und auf Verhinderung oder Modifizierung des Vorhabens abzielt (Einwendungen), nach Maßgabe der nachfolgenden Ausführungen berücksichtigt:

Einwender Nr. 1

Einwender Nr. 1 ist Eigentümer des Flurstücks 190, Gemarkung Großzschocher, welches auf Grundlage der Entwurfsplanung vom 17. März 2023 durch die Montage einer Wandhalterung in Anspruch genommen werden sollte.

Mit Schreiben vom 19. April 2023 trägt er vor, er erhebe Widerspruch. Dazu trägt er vor: „die Montage einer Wandhalterung wird nicht in Betracht gezogen“.

Im Erörterungstermin vom 30. Januar 2024 hat der Einwender seinen Vortrag präzisiert (siehe Wortlautprotokoll des Erörterungstermins vom 30. Januar 2024,

Verwaltungsverfahrensakte).

Der Einwand hat sich erledigt.

Mit der 1. Plantektur vom 14. Juni 2024 hat die Vorhabenträgerin davon abgesehen, eine Wandhalterung an dem Gebäude des Einwenders zu montieren. Der Einwender ist mithin nicht beschwert.

Einwender Nr. 2

Hinter Einwender Nr. 2 stehen 3 drei natürliche Personen, die Eigentümer des Flurstücks 132/4, Gemarkung Großzschocher sind. 2 der 3 Personen sind zudem Eigentümer des Flurstücks 133, Gemarkung Großzschocher. Die Flurstücke sollten auf Grundlage der Entwurfsplanung vom 17. März 2023 durch Erwerb von 61 m² bzw. 30 m² Fläche zum Zwecke des Gehwegeausbaus inkl. Einrichtung von Parkbuchten als Folge von Querschnittsverschiebungen durch den Gleisbau und durch die Montage eines Fahrleitungsmastes in Anspruch genommen werden.

Mit als „Widerspruch“ betitelmtem Schreiben vom 21. April 2023 tragen die Einwender vor, sie werden keine Flächen zum Zwecke der Errichtung von Parkplätzen zur Verfügung stellen. In dem o. g. Schreiben sowie im Erörterungstermin vom 30. Januar 2024 haben die Einwender dies begründet.

Der Einwand hat sich erledigt.

Mit der 1. Plantektur vom 14. Juni 2024 hat die Vorhabenträgerin davon abgesehen, auf den genannten Flurstücken Parkplätze zu errichten und zu diesem Zwecke Grunderwerb auf den Flurstücken der Einwender zu tätigen. Die Einwender sind mithin nicht beschwert.

Einwender Nr. 3

Einwender Nr. 3 ist Eigentümer des 330 m² großen Flurstücks 179, Gemarkung Großzschocher. Das Flurstück soll zum Zwecke der Errichtung eines Gehweges, der Aufstellung eines Fahrleitungsmastes und der Einordnung eines Radfahrstreifens auf einer Fläche von 62 m² durch Erwerb und weiteren 112 m² vorübergehend zum Zwecke der Baudurchführung in Anspruch genommen werden. Ursache für die Flächeninanspruchnahme ist die Erhöhung der Gleismittenabstände und die Verschwenkung der Gleisanlage in Folge der Begradigung der bestehenden S-Kurve im Bereich des streitgegenständlichen Flurstücks. Hierdurch rückt die Gleisanlage näher an das Flurstück heran und verdrängt den Straßenraum, der für die Einordnung des Gehweges, des Radweges und des Fahrleitungsmastes benötigt wird, in Richtung des Flurstücks des Einwenders.

Mit Schreiben vom 30. Mai 2023 und 26. Januar 2024 trägt der Einwender sinngemäß folgende Einwendungen vor:

- Ew1: Bei den von der Vorhabenträgerin herangezogenen Gründen für die Gleisverschwenkung, nämlich die Erleichterung der Baumaßnahme, die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, die Erhöhung des Fahrgastkomforts und die Belastungsminderung der Gleisanlage handele es sich um reine Zweckmäßigkeitserwägungen, welche einen Eingriff in die grundgesetzlich garantierte Eigentumsfreiheit im Rahmen einer Abwägung nach pflichtgemäßen Ermessen nicht zu rechtfertigen vermögen. Dies sei höchstrichterlich

ausgeurteilt. Es müsse vielmehr eine absolute Notwendigkeit für diese Gleisverschwenkung geben, sofern hiermit Eingriffe in das Eigentumsrecht gerechtfertigt werden sollen. Eine solche Notwendigkeit sei nicht ersichtlich, da Straßenbahnen in der Lage seien viel engere Kurven zu fahren. Eine Geschwindigkeitserhöhung in dem Bereich der bestehenden S-Kurve sei schon gar nicht geboten; vielmehr sei eine Geschwindigkeitsreduzierung angesichts der Knotenpunktlage und der damit einhergehenden Gefahr menschlichen oder technischen Versagens geboten. Die Trassierungsbegradigung sei auch deshalb nicht notwendig, weil die Befahrung der S-Kurve in der Vergangenheit auch problemlos möglich gewesen sei. Der heutige Fortschritt im Gleisbau ermögliche auch bei Beibehaltung der bisherigen Verschwenkung eine langlebige Nutzung der Gleise, sodass auch unter dem Gesichtspunkt der Verschleißminimierung die geplante Verschwenkung nicht notwendig sei. Das Gleiche gelte unter dem Gesichtspunkt der Geräuschentwicklung.

- Ew2: Auf der östlichen Seite der Dieskaustraße (Ecke Anton-Zickmantel-Straße) stehe eine hinreichend große Fläche im Eigentum der Stadt Leipzig (Flurstück 64, Gemarkung Großschocher) zur Verfügung, die für eine Gleisverschwenkung in Richtung Osten in Anspruch genommen werden könne; auf diese Weise bliebe sein Eigentum verschont. Dieses Flurstück erhalte dann noch mehr Platz, obwohl dieser für die Nutzung des Flurstücks nicht notwendig sei. Die fehlende Inanspruchnahme dieses Flurstücks anstelle seines Flurstücks sei im Rahmen der Interessenabwägung nicht vertretbar.
- Ew3: Die Inanspruchnahme seines Flurstücks in dem o. g. Maß führe unter Berücksichtigung der bei einer etwaigen Bebauung erforderlichen Freiflächen und von „GRZ“ und „GFZ“ dazu, dass das Flurstück nicht mehr vernünftig bebaut werden könne. Dies treffe ihn – anders als bei großflächigen Flurstücken – angesichts der ohnehin kleinen Fläche besonders hart. Diese durch die Flächeninanspruchnahme bedingte wirtschaftliche Einbuße ließe sich durch die Zulassung einer höheren Überbaubarkeit oder „vollständigen Überbaumöglichkeit im Rahmen der seit Jahrzehnten immer vorgesehenen Komplexbebauung“ mindern.
- Ew4: Es sei nicht ersichtlich, warum nunmehr im Bereich seines Flurstücks bzw. auf diesem zukünftig 5 bis 6 Meter breite Bürgersteige erforderlich seien, obwohl diese im Umfeld sehr schmal seien und auch künftig nicht in ähnlichem Maße verbreitert werden können. Dies sei angesichts des regen örtlichen Fußgängerverkehrs überdimensioniert.
- Ew5: Den Unterlagen sei keine maßstabsgetreue Inanspruchnahme seiner Flächen zu entnehmen, die das Erkennen der genauen Betroffenheit erkennen ließe und eine „sachliche und fachliche“ Prüfung ermöglichen.
- Ew6: Die Kurve Dieskaustraße/Anton-Zickmantelstraße im nordöstlichen Bereich seines Flurstücks sei überdimensioniert bemessen. Der vorgesehene Kurvenradius sei nicht notwendig, um das sichere Ein- und Ausfahren von Bussen zu ermöglichen. Dies zeige sich schon darin, dass auch die gegenüberliegende Kurve (nordwestlich der Dieskaustraße) in der Entwurfsplanung kleiner dimensioniert sei.
- Ew7: Die Planung des Fahrleitungsmastes in der vorgesehenen Tiefe auf seinem Flurstück sei vermeidbar, indem eine Abspannung – wie es auch sonst üblich sei – an den nördlich der Anton-Zickmantel-Straße stehenden Gebäuden sowie an dem Gebäude auf dem städtischen Flurstück 182/a (südlich an das betroffene Flurstück angrenzend) vorgenommen werde. Ebenfalls könne auf

dem Flurstück 182/a, im Bereich des geplanten Baumstandortes bzw. im Bereich der geplanten Stellplätze ein Fahrleitungsmast errichtet werden; eine etwaige Verkleinerung oder Verdrängung der geplanten Stellplätze sei in diesem Fall hinzunehmen. Die reine Zweckmäßigkeit des vorgesehenen Leitungsmastes an dem geplanten Standort sei im Rahmen der planerischen Abwägung nicht ausreichend.

- Ew8: Bei der Inanspruchnahme seines Flurstücks sei der bauordnungsrechtlich genehmigte Werbeträger unbedingt zu beachten, weil dieser mit der Fläche, auf dem der Fuß des Werbeträgers steht, vermietet sei und diese Mieteinnahmen die wirtschaftliche Nutzung seines Flurstücks ermöglichen sowie fest in seine Altersvorsorge eingeplant seien. Es dürfe auch während der Baumaßnahmen zu keiner Einschränkung dieser Fläche bzw. des Werbeträgers kommen; etwaige Nutzungsausfälle seien zu entschädigen. Die Bemessung der für die vorübergehende Inanspruchnahme benötigten Flächen folge ebenfalls lediglich Zweckmäßigkeitserwägungen und sei daher auf das notwendige Maß zu beschränken; für die bauzeitliche Inanspruchnahme dieser Fläche sei eine Miete zu entrichten.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2024 hat der Einwender seinen Vortrag anlässlich der Erwiderung der Vorhabenträgerin vom 10. Januar 2024 auf die Einwendungen vom 30. Mai 2023 wiederholt, ergänzt und präzisiert:

- Ew1a: Er trägt vor, die Ladungsfrist zum geplanten Erörterungstermin sei zu kurz; der Termin sei aufzuheben und ein neuer Erörterungstermin sei mit einer Frist von mindestens 8 Wochen im Voraus anzusetzen.
- Ew2a: Die Notwendigkeit der Aufweitung der Gleismittelnachse sei fraglich, da schon heute und zu DDR-Zeiten breitere Züge auf der Trasse fahren. Sodann sei auch die Notwendigkeit der großflächigen Inanspruchnahme seines Grundstücks für eine Aufweitung von insgesamt 40 cm zweifelhaft.
- Ew3a: Die auf der Dieskaustraße im Bereich seines Grundstücks zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sei aus Gründen der Verkehrssicherheit (unübersichtlicher Kreuzungsbereich; komplexe Nutzung durch Busse, Straßenbahn, Tram, Fußgänger, Radfahrer), der Wohnqualität (Lärm durch Schwerlastverkehr) und des Gebäudeschutzes (Rissbildung durch Erschütterung) auf 30 km/h zu begrenzen. Im Zuge einer solchen Beschränkung entfalle dann auch die Notwendigkeit für die Begradigung der Trasse zum Zwecke der Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit der Straßenbahnen. Es sei zweifelhaft, dass im Kreuzungsbereich angesichts der Verkehrssituation (drohende Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern) überhaupt 50 km/h erreicht werden können; schon eine Erhöhung der Geschwindigkeit durch die Begradigung sei zweifelhaft. Bereits unter Befahrung der bestehenden S-Kurve könne eine Geschwindigkeit von 50 km/h erreicht werden; der geplante Neubau des Gleisbettes könne zu einer Stabilisierung und Ertüchtigung der bestehenden S-Kurve führen, sodass diese ohne Begradigung der Trasse in ihrer Leistungsfähigkeit erhöht werden könne.
- Ew4a: Die Fläche auf seinem Flurstück sei auch im Interesse dringend in Leipzig benötigten Wohnraums zu erhalten und deshalb nicht durch das Vorhaben in Anspruch zu nehmen.
- Ew5a: Die Begradigung der Trasse erhöhe den Fahrgastkomfort nicht; die LVB befahre Kurven mit weitaus engeren Radien, ohne dass dies zu einer Reduzierung der Fahrgastzahlen führe.

- Ew6a: Die Verschleißminimierung könne auch ohne Begradigung der Trasse, nämlich durch „verschleißfestere Erstellung des Gleisbettes“ erreicht werden. Zudem handele es sich bei dem Ziel der Verschleißminimierung um Wirtschaftlichkeitserwägungen der Vorhabenträgerin. Die wirtschaftlichen Interessen eines privatwirtschaftlichen Unternehmens, wie die Vorhabenträgerin eines sei, dürfen nicht zum Zwecke der Inanspruchnahme von Privateigentum herangezogen werden. Es fehle zudem an konkreten „Wirtschaftlichkeitsberechnungen“ der Vorhabenträgerin, die eine Begradigung der Trasse rechtfertigen könnten.
- Ew7a: Die Einordnung des östlich geplanten Radstreifens mit einer Breite von 1,60 m sei auch ohne die Gleisverschwenkung möglich. Es sei nicht ersichtlich, warum der Radweg an dieser Stelle 1,60 m breit sein müsse, obwohl er im weiteren Verlauf der Dieskaustraße schmalere sei.
- Ew8a: Die Schaffung eines PKW-Stellplatzes, der Fahrradabstellplätze auf der östlichen Seite der Dieskaustraße (südöstliche Ecke Anton-Zickmantel-Straße) seien nicht notwendig; es fehle eine Begründung.
- Ew9a: Der Rad- und Gehwegeausbau im westlichen Kreuzungsbereich sei auch bei geringerer Inanspruchnahme seines Grundstücks möglich. Gleiches gelte für die Gewährleistung der Abbiegebeziehung von Bussen in die Dieskaustraße; diese sei schon im Bestand problemlos gewährleistet. Es solle an der Stelle vielmehr eine Vorfahrtsregelung mittels „Stopp-Zeichen“ geschaffen werden bzw. sollten die Busse langsam und vorsichtig in die Dieskaustraße einfahren. Der geplante Kurvenradius passe überdies nicht in das Stadtbild.
- Ew10a: Soweit die Vorhabenträgerin auf die Einhaltung von Baufluchten längst der Dieskaustraße hinweise, die sich aus einer geplanten Bebauung des Flurstücks 182/a ergäben, sei ihm schon gar nicht bekannt, dass eine Bebauung geplant sei. Insofern verfange nicht, wenn die Vorhabenträgerin das Maß der Betroffenheit seines Flurstücks damit in Abrede stelle, dass die Fläche östlich der Bauflucht nicht bebaubar sei.
- Ew11a: Die Notwendigkeit der Realisierung von Kompensationsmaßnahmen aus Anlass der Inanspruchnahme seines Flurstücks sei nicht ersichtlich.
- Ew12a: Er sei als von dem Vorhaben betroffener Bürger nicht hinreichend in etwaige Abstimmungen zwischen der Stadt Leipzig und der Vorhabenträgerin miteinbezogen worden.
- E13a: Bei tatsächlicher Versetzung des Werbeträgers seien die Kosten hierfür weder von ihm noch von dem Betreiber der Werbeanlage zu tragen. Führe die Versetzung dazu, dass der Werbeträger nicht mehr hinreichend von der Straße aus gesehen werden könne, sei eine in der Folge ggf. notwendige Entfernung mangels Geeignetheit für Werbezwecke zu entschädigen.
- Ew14a: Er sei bereit sich mit der Inanspruchnahme seines Grundstücks einverstanden zu erklären, wenn das gesamte Flurstück freihändig seitens der Vorhabenträgerin oder der Stadt erworben würde. Außerdem biete er der Stadt Leipzig weitere Kaufoptionen an (Anmerkung Planfeststellungsbehörde: Details zu den anderen Optionen siehe zu der Verwaltungsverfahrensakte gelegtes o.g. Schreiben vom 26. Januar 2024).

Die Einwendungen haben sich teilweise erledigt. Im Übrigen werden sie zurückgewiesen.

Erledigung

Die Einwendung gegen die Inanspruchnahme des Flurstück 179, Gemarkung Großzschocher hat sich insoweit erledigt, als die Vorhabenträgerin die Inanspruchnahme des Grundstücks auf einen Erwerb von 62 m² reduziert hat (insbesondere Ew4 betreffend; vorher 88m²). Mit der Reduzierung des Grunderwerbs hat die Vorhabenträgerin der Einwendung insofern abgeholfen, also sie den Erwerb auf das für die Errichtung des Gehweges absolut notwendige Maß beschränkt hat. Hierzu hat sie die Gehwegbreite auf dem Flurstück des Einwenders reduziert. Im Zuge dieser Anpassung hat sie die Baumscheibe inkl. der geplanten Baumpflanzung entfernt und zur Schaffung eines Übergangsbereiches die geplante Stellfläche auf Flurstück182/a, Gemarkung Großzschocher verkleinert. Auf die (geänderten) Unterlagen U 5_2_c, 10.1_02_b und 10.2_22_c wird hingewiesen.

Zurückweisung

Im Übrigen werden die Einwendungen aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

- Zu Ew1, Ew2a, Ew3a, Ew5a, Ew6a, Ew7a und Ew8a: Der Einwender kann als Grundstückeigentümer, dessen Grundstück teilweise durch das Vorhaben in Anspruch genommen wird, im Planfeststellungsverfahren die Betroffenheit in eigenen Rechten, nämlich seines Eigentums geltend machen. Hierzu kann er auch eine fehlende oder fehlerhafte Berücksichtigung solcher Belange geltend machen, die sich auf die Berücksichtigung und Bewertung seines Eigentumsrechts auswirken. Insofern war u.a. aus Anlass der Einwendungen Ew1, Ew3a, Ew5a und Ew6a zu würdigen, dass als Folge der Gleisverschwenkung das Eigentum des Einwenders in Anspruch genommen wird. Die gegen die Gleisverschwenkung vorgebrachten Einwände verfangen indes nicht:

Bei der mit der Gleisverschwenkung anvisierten Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten beim Befahren der Trasse zu erzielen, handelt es sich nicht lediglich um eine Zweckmäßigkeitserwägung. Zweckmäßigkeitserwägungen sind von fachgesetzlich vorgegebenen Planungszielen zu unterscheiden, die es rechtfertigen, öffentliche und private Belange - auch das Eigentumsrecht aus Art. 14 GG - zu beeinträchtigen, vgl. Ausführungen unter C II, während bloße Zweckmäßigkeitserwägungen von keiner fachgesetzlichen Ermächtigungsgrundlage gedeckt sind und dementsprechend nicht hoheitlich gegen konkurrierende nicht der Disposition des Staates unterliegende Belange durchgesetzt werden dürfen. Hinsichtlich der mit der vorliegenden Planung verfolgten legitimen Ziele (insb. Begründung der Erhöhung der Gleismittenabstände) wird auf die Ausführungen unter C II verwiesen. Dabei ist das Ziel der Geschwindigkeitserhöhung von diesen Zielen umfasst. Gem. § 8 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 Satz 2 PBefG sowie § 2 Abs. 1 Satz 3, § 5 Abs. 2 SächsÖPNVG obliegt es der Nahverkehrsplanung, Umfang und Qualität der Verkehrsleistung zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage zu bestimmen und damit den Rahmen für den Bedarf an der Verkehrsinfrastruktur abzustecken. Ziffer 5.8 der zweiten Fortschreibung des *Nahverkehrsplans der Stadt Leipzig*

(NVP-L) legt die Reisezeit als Qualitätskriterium fest, welches bspw. durch Beseitigung von Langsamfahrstellen zu sichern ist. Geschwindigkeitserhöhungen beschleunigen die Verbindungen. Die Begradigung der Trasse ist auch in tatsächlicher Hinsicht geeignet, dieses Ziel zu erreichen. Ausweislich § 15 Abs. 2 BOStrab beeinflussen Bogenhalbmesser die Fahrdynamik und damit die Realisierung hoher Geschwindigkeiten. Die Erforderlichkeit der Begradigung entfällt nicht schon deshalb, weil die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auch bei Beibehaltung der S-Kurve erreicht würde; die Bogenwiderstandskraft von Radien wirkt sich auch auf den Beschleunigungsvorgang negativ aus, vgl. auch Ziffer 6.1 und 6.2 *Technische Regeln für Straßenbahnen – Trassierung von Bahnen* (TRStrab-Trassierung; zur Bedeutung dieses Regelwerkes siehe sogleich); die Querbeschleunigung auf der bestehenden S-Kurve erreicht bei 30 km/h den gem. Ziffer 6.1 Abs. 3 TRStrab-Trassierung vorgegebenen Grenzwert von $a_q = 0,65 \text{ m/s}^2$. Daher musste die Vorhabenträgerin auch unter diesem Gesichtspunkt nicht eine Ertüchtigung der bestehende S-Kurve als milderer Mittel in Betracht ziehen. Soweit der Einwender die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Dieskaustraße auf 30 km/h unter Berufung auf die Verkehrssicherheit, die Wohnqualität und den Gebäudeschutz beantragt, handelt es sich – ungeachtet der Frage, ob der Einwender diese Belange als eigene geltend machen kann - nicht um durch das Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen. Der Planfeststellungsbeschluss trifft keine Entscheidung über Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Straße; hierzu ermächtigt das PBefG nicht. Die Bestimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Streckennetz abseits der Straße trifft gem. § 50 Abs. 1 BOStrab die Technische Aufsichtsbehörde (zum Verhältnis von Regelungen in der Genehmigungsplanung und in der Ausführungsplanung siehe Ausführungen unter A V 9); bei Orientierung an der Entwurfsgeschwindigkeit gem. Ziffer 4 Abs. 2 TRStrab-Trassierung für straßenbündige Bahnkörper sind 50 km/h vorgesehen.

Das Ziel, die Geschwindigkeit auf der Trasse zu erhöhen, muss nach planungsrechtlichen Grundsätzen nicht allein dazu taugen, die Eigentumsbeeinträchtigung im Rahmen der fachplanerischen Abwägung gem. § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu rechtfertigen. Vielmehr sind alle nach Lage der Dinge relevanten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Daher war im Rahmen der Abwägung zu Gunsten der Vorhabenträgerin auch zu berücksichtigen, dass die Gleisverschwenkung weiteren fachplanerisch legitimierten Zielen dient.

Hierzu zählt nach Maßgabe der o. g. Bestimmungen auch der Fahrgastkomfort, der als Qualitätskriterium im NVP-L festgelegt ist (exemplarisch vgl. Ziffer 5.10) und ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität des Nahverkehrs ist. Die insoweit unsubstantiierte Behauptung des Einwenders, die Befahrung weitaus engerer Kurven an anderen Stellen wirke sich nicht negativ auf die Fahrgastzahlen aus, ist keiner Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde zugänglich. Soweit ersichtlich gibt es keine empirischen Untersuchungen, die diese Aussage stützen oder widerlegen. In dem Fall einer solchen wissenschaftlichen Unsicherheit kann sich die Planfeststellungsbehörde darauf zurückziehen, die Plausibilität der Aussage zu würdigen. Insofern

drängt es sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auf, dass das Befahren von Kurven auf Grund des allgemein bekannten physikalischen Gesetzes der Fliehkraft dazu führt, dass bspw. mitgeführte Gegenstände zu sichern sind und die Standsicherheit des Fahrgastes gefährdet ist. Gerade für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für ältere Menschen stellt dies eine Herausforderung dar.

Ausweislich § 2 Abs. 1 Satz 4 SächsÖPNVG soll der ÖPNV den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen. Damit trägt der Gesetzgeber ungeachtet der Frage, ob die Verkehrsinfrastruktur durch eine originär an den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf Grund haushaltsrechtlicher Bestimmungen gebundenen öffentlich rechtlichen Körperschaft oder durch eine den Regelungen des Privatrechts unterworfenen Organisation bereitgestellt wird, der Struktur des ÖPNV Rechnung: Dieser ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 1 Satz 1 SächsÖPNVG) und finanziert sich insbesondere aus den Beförderungsentgelten und Finanzmitteln des Bundes sowie des Freistaats Sachsen, vgl. § 7 SächsÖPNVG (zu den Finanzierungsquellen im Detail siehe Ziffer 7 NVP-L). Angesichts dieser Struktur ist die Vorhabenträgerin trotz ihrer Organisationsform als GmbH nicht gänzlich von dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entkoppelt; letztlich sind erhöhte Instandhaltungskosten auch durch den Steuerzahler und den Fahrgast zu tragen. Somit ist die Wahl einer verschleißarmen Trassenführung von den Zielen der Planung gedeckt und darf in die Abwägung als gegen das Eigentum konkurrierender Belang eingestellt werden. Soweit der Einwander als milderer Eingriffsmittel die „verschleißfestere Erstellung des Gleisbettes“ in Stellung bringt, fehlt diesem Vortrag der notwendige Grad an Substantiierung. Wiederum kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass der Einschätzung der Vorhabenträgerin, auf Grund der mit der Verkleinerung des Radius einhergehenden größeren Bogenwiderstandskraft bzw. Kurvenführenskräfte erhöhe sich auch der Verschleiß der Gleisanlage, die Plausibilität fehle.

Die vorgenannten Ziele finden sodann auch Niederschlag in Ziffer 3.1 (Geschwindigkeit, Fahrgastkomfort, Instandhaltung) und 5.1 (Primat möglichst gradliniger Trassierung) TRStrab-Trassierung; diese gelten als allgemein anerkannte Regel der Technik für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und konkretisieren die Grundanforderungen der BOStrab.

Letztlich wurde in die Abwägung auch die Planung des Mobilitäts- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig am Knotenpunkt Dieskaustraße/Anton-Zickmantel-Straße eingestellt. In die fachplanerische Abwägung sind alle öffentlichen und privaten Belange einzustellen, die nach Lage der Dinge von der Planung berührt werden, soweit diese erkennbar, hinreichend konkret und schutzwürdig sind. Das vorliegende Vorhaben ist Teil einer sog. Komplexbaumaßnahme. Diese zeichnen sich durch konkurrierende Nutzungsinteressen auf Grundlage unterschiedlicher Fachplanungen aus. Im vorliegenden Fall konkurrieren im Straßenraum der Dieskaustraße insbesondere die Nutzung zum Zwecke der Personenbeförderung durch Straßenbahnen (§ 4 Abs. Nr. 1 PBefG) und die Nutzung als Gemeindestraße für die Befriedung des Binnenverkehrs sowie für die Bewältigung des Durchgangsverkehrs (§ 3 Nr. 3

SächsStrG). Geh- und Radwege, Bepflanzungen sowie öffentliche Parkplätze als Bestandteile der Straße (§ 2 Abs. 2 SächsStrG) verschärfen dabei die Nutzungskonkurrenz. Vorliegend liegt parallel zum gegenständlichen Planfeststellungsverfahren eine konkrete Planung des Mobilitäts- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig vor (siehe in Unterlage 5 jeweils Darstellungen in blauer Farbe; in der Planlegende als „Fremdplanung (informativ)“ erläutert). Diese sieht im Knotenpunktbereich u.a. die Einordnung eines Radfahrstreifens, die Errichtung einer Parkbucht sowie die Ausbildung einer Gehwegnase vor (vgl. Unterlage U 5_02_c). Die Planfeststellungsbehörde ist nicht zuständig, mithin nicht befugt, diese Planung, die in einem eigenständigen Verwaltungsverfahren zu beurteilen ist, in Frage zu stellen. Sie ist indes verpflichtet, die mit dieser Planung zum Ausdruck kommenden konkreten Verkehrsinteressen, die letztlich auch Bestandteil der kommunalen Planungshoheit (Art. 28 Abs. 2 GG) sind, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die Planung der Vorhabenträgerin hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Interessen der Stadt Leipzig auch mit der Gleisverschwenkung Rechnung getragen, indem der Planung der Stadt auf der Ostseite der Dieskaustraße substantiell Raum verschafft wurde. Auch die Vorhabenträgerin ist nicht befugt, die Planung der Stadt in Zweifel zu ziehen, da diese Fachplanung ausschließlich Letzterer zugeordnet ist, vgl. § 44 Abs. 1 Satz 3, § 47 Abs. 3 SächsStrG. Daher war im vorliegenden Fall auch nicht die Dimensionierung oder die Notwendigkeit des Radweges bzw. Gehweges auf der Ostseite der Dieskaustraße in Frage zu stellen. Angesichts der Empfehlungen in Ziffer 3.3 ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen, *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*), Radfahrstreifen mit einer Breite von mindestens 1,85 m vorzusehen, erscheint im Übrigen die Errichtung eines 1,60 m breiten Fahrstreifens nicht überdimensioniert. Das voranstehend Geschriebene gilt entsprechend für die vom Einwender aufgeworfene Frage der Notwendigkeit der Parkbucht und der Fahrradständer.

- Zu Ew2: Eine Nutzung des auf der östlichen Seite der Dieskaustraße gelegenen Flurstücks 64, Gemarkung Großzschocher bzw. das davorliegende Straßenflurstück ist nicht zum Zwecke der Gleisverschwenkung bzw. der Begradigung der Trasse geeignet. Eine Verschiebung der Trasse in Richtung Osten würde die bestehende S-Kurve verschärfen und dementsprechend die Ziele der Planung verfehlen.
- Zu Ew3-7, 4a, 9a und 10a: Bei der Inanspruchnahme von Teilflächen von Grundstücken bestimmt sich der Grad der Beeinträchtigung des Eigentumsrechts nicht nach der absoluten Größe der benötigten Flächen, sondern nach einem Vergleich der Nutzungsmöglichkeiten des Grundstücks vor und nach dem Eigentumsentzug. Insofern hat die Planfeststellungsbehörde auch berücksichtigt, dass dem Flurstück des Einwenders 18,8 % der Fläche entzogen werden und nach dem Eingriff noch 268 m² verbleiben. Die Nutzungsmöglichkeiten im Bereich der 62 m² entzogener Fläche sind indes aus rechtlichen Gründen schon vor dem Entzug der Fläche erheblich eingeschränkt: Die bauliche Nutzung eines Grundstücks ist als Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentumsrechts (Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG) insbesondere nach den Regelungen des BauGB beschränkt. Mit § 34 BauGB hat der

Gesetzgeber den Rahmen für die bauliche Nutzung von innerhalb im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegenden Grundstücken - innerhalb dieses sog. unbeplanten Innenbereichs liegt das Flurstück des Einwenders - festgelegt. Gem. § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben in diesem Bereich zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. In § 23 Abs. 2 BauNVO hat der Gesetzgeber in Konkretisierung des Tatbestandsmerkmals „überbaubare Grundstücksfläche“ festgelegt, dass bei Vorhandensein einer Baulinie, auf dieser gebaut werden muss und ein Vor- und Zurücktreten von Gebäudeteilen (Anmerkung Planfeststellungsbehörde: nicht des gesamten Gebäudes) in geringfügigen Ausmaß zugelassen werden kann. In Ermangelung eines Bebauungsplans ist das Vorhandensein einer Baulinie nach den faktischen Gegebenheiten zu beurteilen (sog. faktische Baulinie) – nach dieser müsste sich ein Vorhaben auf dem Flurstück „einfügen“. Nach den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten stehen sämtliche Gebäude, die an die Dieskaustraße im näheren Umkreis grenzen, auf einer Linie. Zwar ist das südlich an das Flurstück des Einwenders angrenzende Flurstück 182/a, Gemarkung Großschocher unbebaut. Dies führt indes nicht dazu, dass der den Ortsteil prägende Bebauungszusammenhang unterbrochen würde oder die faktische Baulinie nicht mehr die Eigenart der näheren Umgebung prägen würde. Dem Flächenentzug bis zur faktischen Baulinie ist mithin mangels Überbaubarkeit kein erhebliches Gewicht beizumessen. Angesichts der exponierten Lage des Flurstücks an einer viel befahrenen Binnenverkehrs- und Durchgangsstraße ist dem Eingriff auch unter dem Gesichtspunkt des Vertrauensschutzes ein geringes Gewicht beizumessen. Als Anliegergrundstück steht das Grundstück in besonderem Maße in einer Austauschbeziehung zu dem der Allgemeinheit gewidmeten Funktionen der Dieskaustraße. Die insofern gesteigerte soziale Bindung des Eigentums des Klägers war ebenfalls im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Der faktischen Baulinie folgt auch die Flächeninanspruchnahme für die Gehwege.

Die Planfeststellungsbehörde ist in Ermangelung einer entsprechenden Rechtsgrundlage nicht befugt die Eingriffsfolgen des Planfeststellungsbeschlusses durch die Zulassung einer höheren Überbaubarkeit abzufedern. Die Höhe der Überbaubarkeit ergibt sich wiederum aus § 34 BauGB i. V. m. § 16 ff. BauNVO; abweichende Festlegungen können gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauBGB ausschließlich von der Stadt Leipzig als Trägerin der Planungshoheit getroffen werden, § 1 Abs. 3 BauGB. Die durch den Planfeststellungsbeschluss entstehenden Eingriffe in das Eigentum und auch die mit dem Flächenentzug entstehende Wertminderung der verbleibenden Grundstücksfläche wegen der Einschränkung der Bebaubarkeit sind Gegenstand der sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Grunderwerbsverhandlungen bzw. - notwendigen Falles - des Enteignungsverfahrens und finden dort Berücksichtigung (vgl. § 4 Abs. 1 Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz i. V. m. § 93 Abs. 2 Nr. 2. § 96 BauGB).

Die mit der Abrundung der Gehwegnase auf der südwestlichen Seite des Knotenpunktes verbundenen Eingriffe in das Eigentum sind notwendig, um die Abbiegebeziehung der von der Anton-Zickmantel-Straße in die

Dieskaustraße Richtung Süden einfahrenden Busse der Buslinie 65 zu gewährleisten. Als Folge der Gleisverschwenkung in Richtung Westen rückt die Gleisanlage näher an den Knotenpunkt heran. Damit wird der Straßenraum, den der Bus zum Einfahren in die Dieskaustraße nutzen muss, derart eng, dass der Bus nicht mehr einfahren könnte, ohne in den Gegenverkehr auf der Dieskaustraße zu gelangen. Eine Aufstellung des Busses weiter nördlich in der Anton-Zickmantel-Straße zum Zweck der Vergrößerung des Kurvenradius würde zu einer Behinderung des von Norden in die Anton-Zickmantel-Straße einfahrenden Verkehrs führen. Eine Erleichterung der Abbiegebeziehung für von der Dieskaustraße in die Anton-Zickmantel-Straße einfahrende Fahrzeuge durch Abrundung der Gehwegnase auf der nordwestlichen Seite des Knotenpunktes ist durch den von der vorhandenen Bebauung vorgegebenen Zwangspunkt nicht möglich; bei einer Abrundung müsste der vorhandene Gehweg an dieser Stelle vollständig verschwinden. Die Bestandssituation am nordwestlichen Knotenpunkt lässt keine Rückschlüsse auf die Notwendigkeit einer Änderung der Gehwegnase auf der südwestlichen Seite zu, denn von Norden fahren keine Busse von der Dieskaustraße in die Anton-Zickmantel-Straße ein. Überdies wird durch die Abrundung auf der südwestlichen Seite auch die Abbiegebeziehung auf der nordwestlichen Seite verbessert; ein Eingriff auf der nordwestlichen Seite erübrigt sich daher.

Soweit der Einwender in Bezug auf die Kurvenausbildung eine negative Veränderung des Stadtbildes geltend macht, fehlt ihm die Betroffenheit in eigenen Rechte oder eigenen schutzwürdigen Interessen; das Stadtbild liegt ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit.

Soweit der Einwender die Errichtung eines Stopp-Schildes an der westlichen Einfahrt des Knotenpunktes in die Dieskaustraße vorschlägt, trifft die Planfeststellungsbehörde hierüber keine Entscheidung (s. o.). Überdies entspricht, soweit ersichtlich, dem Wunsch des Einwenders bereits die Situation im Bestand.

Auch in Bezug auf die auf dem Flurstück 182/a, Gemarkung Großzschocher geplanten Stellflächen fehlt dem Einwender die Betroffenheit in eigenen Belangen, denn das Flurstück steht nicht in seinem Eigentum.

Das Gleiche gilt, soweit der Einwender Bedarf an dringend benötigtem Wohnraum geltend macht.

- Zu Ew7: Soweit der Einwender die Inanspruchnahme seines Grundstücks für den geplanten Fahrleitungsmast M 9 rügt, fehlt es an der Kausalität dieser Einzelmaßnahme und der Beeinträchtigung des Eigentums. Die Fläche, auf dem sich der Fahrleitungsmast befinden wird, wird zum Zwecke des Gehwegeausbaus in Folge der Verdrängung des Straßenraumes nach Westen im Zuge der Gleisverschwenkung in Anspruch genommen. Der Fahrleitungsmast steht dann auf der Verkehrsfläche, die im Eigentum der Stadt stehen soll. Der Fahrleitungsmast wird daher auf der Fläche aufgestellt, weil diese der Stadt ohnehin – aus anderen, nämlich den o.g. Gründen – zur Verfügung steht. Der Mast ist zudem aus Gründen der Statik an diesem Ort notwendig.

- Zu Ew11a: Die Baumpflanzung ist entfallen (siehe obige Ausführungen unter Erledigung).
- Zu Ew8 und 13a: Die Inanspruchnahme der Fläche, auf dem der Werbeträger aufgestellt ist, erfolgt aus den o. g. beschriebenen Gründen (Gleisverschwenkung Richtung Westen und Verdrängung des Straßenraumes Richtung Westen) und ist zur Durchführung des Vorhabens notwendig und nicht lediglich zweckmäßig. Der Eingriff in diese Fläche wird durch die Umsetzung des Werbeträgers abgemildert. Die Kosten für die Umsetzung des Werbeträgers trägt die Vorhabenträgerin. Die Fragen der Nutzungsentschädigung bzw. der Kompensation von Einnahmeausfällen sowie die Anmietung von bauzeitlich benötigten Flächen sind Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen bzw. des Enteignungsverfahrens (siehe diesbezüglich Ausführungen unter *zu Ew3-7, 4a, 9a und 10a*).
- Ew5: Die von der Vorhabenträgerin eingereichten Pläne genügen den gesetzlichen Anforderungen. Gem. § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG muss der einzureichende Plan aus Zeichnungen und Erläuterungen bestehen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Die Pläne müssen so beschaffen sein, dass sie in den jeweiligen Verfahrensschritten eine geeignete Grundlage für die Beurteilung des Vorhabens bilden. Das bedeutet, dass die Unterlagen so beschaffen sein müssen, dass sie geeignet sind, Betroffene und die interessierte Öffentlichkeit dahingehend anzustoßen, gegebenen Falles Einwendungen zu erheben und Stellung zu nehmen. Darüberhinausgehende konkrete Vorgaben zu dem anzuwendenden Maßstab der Planzeichnungen bestehen nicht. Die Unterlagen U 5_02_c und U 10.1_02_b (ebenso die der Einwendung zu Grunde liegenden Unterlagen U 10.1_02_0 und 5_02_0) genügen den genannten Anforderungen: Der Einwender hat auf insgesamt 19 DIN-A4-Seiten detaillierte Einwendungen vorgetragen. Seinen Einwendungen ist insbesondere zu entnehmen, dass die Pläne ihm Anlass gegeben haben, sich gegen die geplante Inanspruchnahme seines Eigentums zu wenden (zum Vortrag im Einzelnen s. o.) - insofern drängt sich auf, dass die Planunterlagen hinreichend Anstoßfunktion haben. Die genannten Unterlagen, die für die Betroffenheit des Einwenders relevant sind, weisen den Maßstab 1:250 auf. Dass die Pläne nicht „maßstabgetreue Zeichnungen“ seien, d. h. die Zeichnungen nicht dasselbe Verhältnis wie im Original bzw. in der Realität haben, ist nicht ersichtlich und wäre auch, soweit die Anstoßfunktion fortbesteht, unerheblich. Der gewählte Maßstab ermöglicht es, die betroffenen Flächen in m² zu ermitteln. Die Darstellung lässt auch erkennen, welche Aspekte des Eigentums am Grundstück betroffen sind (bspw. Versetzung des Werbeträgers, Verschiebung der Flurstückgrenze, Inanspruchnahme durch Erwerb oder vorübergehende Beschränkung). Die genaue Vermessung der Flächen erfolgt nicht auf Ebene der Genehmigung, sondern im Rahmen des Vollzugs des Planfeststellungsbeschlusses (sog. Schlussvermessung). Der Planfeststellungsbehörde drängt sich nach alledem im Rahmen der Genehmigung des Vorhabens kein Bedarf für eine maßstäblich kleinere Darstellung auf.

- Zu Ew1a und Ew12a: Soweit der Einwender eine zu kurze Ladungsfrist in Hinblick auf den Erörterungstermin vom 30. Januar 2024 und ungenügende Einbindung in die Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Leipzig einwendet, handelt es sich um keine vorhabenbezogenen Einwendungen, sondern um Verfahrensfragen. Mithin handelt es sich nicht um Einwände, die durch den Planfeststellungsbeschluss überwunden werden müssen.
- Zu Ew14a: Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird lediglich dem Grunde nach entschieden, dass die Inanspruchnahme der konkret in den Planunterlagen bezeichneten Flächen des Einwenders zu Gunsten des Allgemeinwohls zulässig ist. Der Planfeststellungsbeschluss trifft dagegen keine Entscheidung über den Vollzug des Eigentumsübergangs. Der Vorschlag des Einwenders zum Erwerb des gesamten Flurstücks durch die Vorhabenträgerin oder zu sonstigen Erwerbsmodalitäten sind Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen, die dem Planfeststellungsverfahren nachgelagert sind (siehe bereits Ausführungen unter C VI 1).

Einwender Nr. 4

Der Einwender ist Eigentümer des Flurstücks 135, Gemarkung Großschocher, das auf Grundlage der Planung vom 17. März 2023 zum Zwecke der Errichtung eines Gehweges durch Erwerb von 83 m² Fläche in Anspruch genommen werden sollte. Zudem war vorgesehen, 2 Bäume auf der Grundstücksgrenze zu pflanzen.

Mit Schreiben vom 7. Juni 2023 und vom 26. Januar 2024 hat der Einwender den geplanten Maßnahmen auf seinem Grundstück widersprochen und seinen Widerspruch begründet.

Der Einwand hat sich erledigt.

Mit der 1. Plantektur vom 14. Juni 2024 hat die Vorhabenträgerin davon abgesehen, auf dem genannten Flurstück einen Gehweg zu errichten sowie Bäume zu pflanzen und zu diesem Zwecke Grunderwerb auf dem Flurstück des Einwenders zu tätigen. Der Einwender ist mithin insoweit nicht mehr beschwert. Anstelle der weggefallenen Beschwerde ist der Einwender nunmehr auf Grundlage der 2. Tektur vom 6. September 2024 durch die vorübergehende Inanspruchnahme von 0,5 m² seines Grundstückes zum Zwecke der Demontage eines Fahrleitungsmastes beschwert, gegen die er indes keine Einwendung erhoben hat.

Einwender Nr. 5

Einwender Nr. 5 ist Inhaber der auf dem Flurstück 192, Gemarkung Großschocher betriebenen Bäckerei. Die Toreinfahrt zu dem Betriebsgelände, über die die Bäckerei beliefert wird, befindet sich im Bestand unmittelbar im Bereich der die Straßenbahnlinie 3 und die Buslinie 65 bedienenden Haltestelle; diese ist unausgebaut und liegt dementsprechend straßenbündig bzw. wird unter Inanspruchnahme des Gehweges betrieben. Größere Lieferungen mittels LKW erfolgen aktuell durch das Halten im Haltestellenbereich und die Verbringung der Lieferung über den Einfahrtbereich (abgesenkter Bordstein) des Gehweges auf das Betriebsgelände. Kleine Lieferungen sowie sonstige betriebsbedingte Fahrten mit kleineren Fahrzeugen erfolgen mittels Befahrung des Betriebsgeländes über die Einfahrt und das Tor. Auf Grundlage der Planung vom 17. März 2023 sollte die bestehende Haltestelle auch im Bereich der

Einfahrt auf dem Gehweg regelkonform, d. h. insbesondere barrierefrei mit erhöhten Haltestelleborden ausgebaut werden, sodass die Zufahrt zum Betriebsgelände vollständig beseitigt worden wäre. Die Anlieferung der Ware sollte ausschließlich über eine westlich der Breitschuhstraße (Ecke Huttenstraße) einzurichtende Ladezone, von der aus die Ware über den zwischen der Grundstückseinfriedung und der Haltestelle liegenden Gehweg bzw. Mischverkehrsfläche auf das Betriebsgelände verbracht werden sollte, erfolgen.

Mit Schreiben vom 4. Juli 2023 hat der Einwender den geplanten Maßnahmen vor dem Betriebsgelände widersprochen.

Zur Begründung trägt er sinngemäß vor, es handele sich bei der Bäckerei um eine seit dem Jahre 1797 bestehende Handwerksbäckerei, die in 8. Generation durch die Familie betrieben werde. Es seien 10 Mitarbeiter beschäftigt. Die Ware werde aus Produkten aus der Region hergestellt und mit kurzen Transportwegen in kleinem Umkreis verkauft. Die wirtschaftliche Lage der Bäcker spitze sich auf Grund hoher Energie- und Rohstoffkosten, Personalmangels, niedriger Kaufkraft, Inflation und Bürokratie zunehmend zu. In Leipzig habe diese Lage dazu geführt, dass in den letzten 10 Jahren 33 Bäckereien haben schließen müssen. Dieses Schicksal drohe nun auch seinem Betrieb, da zu den genannten wirtschaftlichen Umständen nunmehr hinzutrete, dass sich durch die Maßnahme die Logistikkosten erhöhen, weil es nunmehr mehr Zeitaufwand (und damit verbunden: höhere Lieferkosten) benötige, die Ware auf das Betriebsgelände bzw. von ihm weg zu schaffen. Folge sei eine Verdopplung der Lieferzeit, was zu einem Zusatzaufwand von 600 € monatlich führe, die dann für Löhne und Investitionen fehlen. Er schlage vor, dass die Haltestelle so bleiben könne, wie sie ist, denn es habe niemals Unfälle oder dergleichen auf der als Haltestelle, Gehweg und Zufahrt genutzten Mischverkehrsfläche gegeben. Eine weitere Lösung sei die Verlegung der Haltestelle um 20 m oder über die Breitschuhstraße hinweg. Er habe vor 13 Jahren auf eigene Kosten die bestehende Toreinfahrt von der damaligen Haltestelle der Vorhabenträgerin wegverlegt, um die Anlieferzeit zu verkürzen; nur ein 1 Jahr später sei die Haltestelle wieder vor die Einfahrt gelegt worden.

Im Erörterungstermin vom 30. Januar 2024, in dem die Vorhabenträgerin die unter A II planfestgestellte Lösung vorgestellt hat, trägt der Einwender weiter sinngemäß vor, er sei froh, dass die Toreinfahrt inkl. Zufahrt zum Grundstück auf Grundlage dieses Lösungsvorschlages erhalten bleibt; damit sei er einverstanden. Hinsichtlich der westlich der Breitschuhstraße (Ecke Huttenstraße) geplanten Lieferzone gebe er zu bedenken, dass bspw. bei Schneelage die Anlieferung nicht möglich sei; die Anlieferzone sei „momentan noch nicht gegeben“.

Der Einwand hat sich teilweise erledigt. Im Übrigen wird er zurückgewiesen.

Erledigung

Zwar hat der Einwender im Erörterungstermin gesagt, er sei „mit der Lösung einverstanden“. Zweifelsfrei lässt sich diese Aussage auf die Beibehaltung der Einfahrt unter Absenkung der Haltestellenborde beziehen – insoweit hat sich die Einwendung erledigt. Der Einwender hat sodann auch keine Einwendungen mehr gegen die im Erörterungstermin vorgestellte Lösung, die mit der 1. und 2. Planitektur planerisch umgesetzt wurde, erhoben.

Zurückweisung

Nicht zweifelsfrei feststellen lässt sich, ob sich auch sein Vortrag betreffend die Verlegung der Anlieferzone erledigt hat, weil der Einwender hiergegen trotz

seines im Kontext der „Lösung“ artikulierten Einverständnisses und trotz ausbleibender Einwendungen zur 1. und 2. Planstruktur Bedenken geäußert hat. Soweit die Einwendung diesbezüglich als aufrechterhalten anzusehen wäre, würde sie aus folgenden Gründen zurückgewiesen:

Die Anlieferung im Bereich der Haltestelle ist gem. Anlage 2 der StVO, Abschnitt 4, Spalte 14 unzulässig, denn im Haltestellenbereich bis zu 15 m vor und hinter dem Haltestellenzeichen darf nicht geparkt werden; die Anlieferung dürfte auch nicht länger als 3 Minuten dauern. Mithin ist die Anlieferung vor der Grundstückszufahrt bereits heute nicht zulässig. Das Vertrauen in die Beibehaltung der Lieferzone an dieser Stelle ist somit nicht schutzwürdig; Einwände gegen das Halteverbot vor der Grundstückseinfahrt wären seinerzeit gegen die der Aufstellung des Haltestellenschildes zu Grunde liegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung vor deren Unanfechtbarkeit vorzubringen gewesen. Eingriffsmildere Varianten einer Lieferzoneneinrichtung sind nicht ersichtlich: Die Befahrung der zwischen Haltestelle und Grundstückseinfriedung gelegenen Mischverkehrsfläche mittels LKW stellt eine erhebliche Gefahr für Leib und Leben der Fahrgäste und Fußgänger dar und war daher auszuschließen. Die Einrichtung der Lieferzone in der Breitschuhstraße (nordöstliche Ecke *Huttenstraße*) ist wegen der beengten Platzverhältnisse, die durch die Befahrung mit der Buslinie 65 verschärft werden, nicht möglich. Beeinträchtigungen der Anlieferung bei extremen Schneefall stellen keine durch die Planung zu überwindenden Belange dar; diese sind dem allgemeinen Lebens- und Geschäftsrisiko zuzurechnen und bestünden auch bei anderen Planungsvarianten.

Einwender Nr. 6

Einwender Nr. 6 ist Eigentümer u.a. der Flurstücke 112/a, 112/b und 123, jeweils Gemarkung Großzschocher. Die Flurstücke werden teilweise für die Errichtung eines Gehweges und geringfügig für die Errichtung von Parkflächen inkl. Baumpflanzungen in Anspruch genommen. Der Einwender beabsichtigt die Bebauung der Grundstücke mit einem Mehrfamilienhaus inkl. Tiefgarage. Die Planung ist mit den zuständigen Ämtern bereits im Detail abgestimmt und an das Vorhaben angepasst worden.

Mit Schreiben vom 22. Juli 2024 bittet der Einwender, die Bäume Nr. 17 und 18 zu verlegen; diese stehen der Erteilung der Baugenehmigung noch entgegen. Er schlägt vor, die Bäume in Richtung in Norden zu verschieben.

Der Einwand hat sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat die Bäume entsprechend dem Vorschlag des Einwenders verschoben. Somit ist der Einwender in Bezug auf seine Einwendung nicht mehr beschwert.

Einwender Nr. 7

Einwender Nr. 7 ist Eigentümer des Flurstücks 655/24, Gemarkung Großzschocher.

Mit Schreiben vom 2. September 2024 wendet er sich die gegen das Entfallen einer von 2 genehmigten Grundstückszufahren auf seinem Grundstück.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist durch das Vorhaben nicht betroffen. Gem. § 73 Abs. 4 Satz 1

VwVfG kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben. Das Entfallen der Zufahrt steht nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben. Dementsprechend findet sich auch keine Inanspruchnahme des Flurstücks in den Plänen wieder.

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 Satz 2 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 7.4 des 10. SächsKVZ werden für Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG, deren Baukosten über 10 000 000 EUR liegen, Gebühren in Höhe von 5.000 EUR zuzüglich 0,02 Prozent der 10 000 000 EUR übersteigenden Baukosten erhoben.

Vorliegend geht die Vorhabenträgerin von Baukosten in Höhe von 13 578 000 EUR aus.

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

$5.000 \text{ EUR} + (3\,578\,000 * 0,0002) = 5.715,60 \text{ EUR}$

Für die Bearbeitung des Antrags der Vorhabenträgerin auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses wird daher eine Gebühr in Höhe von 5.715,60 EUR festgesetzt.

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

X Zahlungsmodalitäten

Der Betrag in Höhe von 5.715,60 EUR ist bis zum 31. Dezember 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: 0304.0353.2855

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.

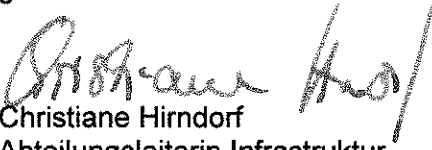
D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Obergericht, 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 Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Obergericht, Postfach 44 43, 02607 Bautzen), gestellt werden.


Christiane Hirndorf
Abteilungsleiterin Infrastruktur

Anlage

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

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

Es werden Konfliktsituation, Maßnahmenbeschreibung und Zielsetzung komprimiert dargestellt.

Inhaltsverzeichnis

Maßnahme 1 V _{CEF} : Jahreszeitliche Steuerung der Baufeldfreimachung (01. März bis 30. September) und Begutachtung zu fällender Höhlenbäume auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung unmittelbar vor der Fällung	2
Maßnahme 2 V: Baumschutz im Baufeld	5
Maßnahme 1 A: Entsiegelung	7
Maßnahme 2 A: Pflanzung von Bäumen als straßenbegleitendes Großgrün.....	9
Maßnahme 3 A: Pflanzung von Hecke	11
Maßnahme 1 E: Neuanlage von Waldrand (Ökokontomaßnahme)	13

Maßnahme 1 V_{CEF}: Jahreszeitliche Steuerung der Baufeldfreimachung (01. März bis 30. September) und Begutachtung zu fallender Höhlenbäume auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung unmittelbar vor der Fällung

Maßnahmenblatt		
Projektbezeichnung <i>Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	Vorhabenträger <i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	Maßnahmen-Nr. 1 V_{CEF}
Bezeichnung der Maßnahme <i>Vermeidungsmaßnahme</i> Jahreszeitliche Steuerung der Baufeldfreimachung (01. März bis 30. September) und Begutachtung zu fallender Höhlenbäume auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung unmittelbar vor der Fällung		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme Zusatzindex CEF= funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 09.2 Blatt-Nr.: 1, 3-8		
Lage der Maßnahme <u>Jahreszeitliche Steuerung der Baufeldfreimachung: gesamter Gehölzbestand entlang der Baumaßnahme</u> <u>Begutachtung zu fallender Bäume (vgl. B 09.2 Blatt 7; Gemarkung Großschocher, Flurstück 651):</u> - Kleiner Baum ganz im Norden der zu fallenden Baumreihe (Abbildung 1) - vorgelagerter größerer Baum (Abbildung 2)		
Begründung der Maßnahme		
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort <i>Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände</i> Im Rahmen der bauvorbereitenden Maßnahmen ist die Beseitigung von Gehölzstrukturen im Baufeld nicht vermeidbar (Baufeldfreimachung). Diese Strukturen stellen potentielle Bruthabitate für verschiedene, wenig anspruchsvolle Vogelarten dar. Eine Verletzung und/ oder Tötung von Tieren aufgrund der geplanten Baufeldräumung (möglicher Verlust besetzter Nester) ist daher nicht von vornherein auszuschließen. Mit der Bauzeitenregelung wird der Verlust besetzter Nester vermieden und die Erfüllung des Verbotstatbestandes der Tötung oder Verletzung tritt nicht ein.		
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen -		
Zielkonzeption der Maßnahme Vermeidung der Beschädigung von Fortpflanzungsstätten sowie der Gefährdung von Individuen wildlebender Vogelarten und ihren Entwicklungsstadien, insbesondere nicht flügge Jungvögel oder Eier und Nester im Bereich des Baufeldes oder der Baustelleneinrichtungsfläche		
<input checked="" type="checkbox"/>	Vermeidung für Konflikt	artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (Konflikt B1, B2)
<input type="checkbox"/>	Ausgleich für Konflikt	-
<input type="checkbox"/>	Ersatz für Konflikt	-
<input type="checkbox"/>	Maßnahme zur Schadensbegrenzung für	
<input type="checkbox"/>	Maßnahme zur Kohärenzsicherung für	
<input type="checkbox"/>	CEF-Maßnahme für die Vermeidung des Eintretens artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände	
<input type="checkbox"/>	FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für	
Umsetzung der Maßnahme		
Beschreibung der Maßnahme Zum Schutz der ubiquitären Vogelarten ist die jahreszeitliche Steuerung des Baubeginns erforderlich. Die Baufeldfreimachung geschieht außerhalb der Brutzeit, also im Winterhalbjahr bis Ende Februar (nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September). So wird dafür gesorgt, dass sich die Vögel während der Bauzeit nicht im Störradius ansiedeln bzw. nicht plötzlich während der Brutzeit vom Bauvorhaben gestört werden. Es wird davon ausgegangen, dass sie sich ihren Nestplatz während der Bauzeit im Umfeld suchen können.		

Vor Ort wurden außerdem an zwei Bäumen potenzielle Höhlungen in Form von beginnenden Aushöhlungen an abgefaulten Asthöhlen beobachtet. Diese sind vorsorglich vor der Fällung der Bäume zu kontrollieren. Sollten weitere Bäume Aushöhlungen oder abgefaulte Asthöhlen aufweisen, sind diese ebenfalls vor Fällung zu kontrollieren.



Abbildung 1: kleiner Baum ganz im Norden der zu fällenden Baumreihe (Blatt 7)

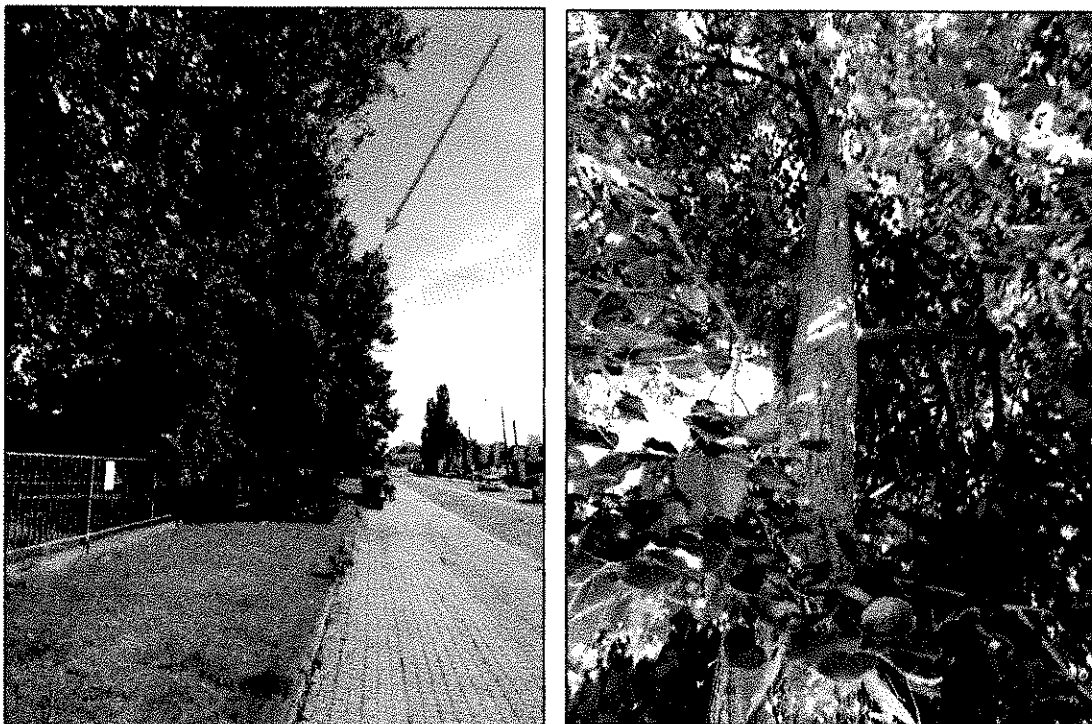


Abbildung 2: vorgelagerter größerer Baum (Blatt 7)

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung <i>Umgestaltung Dieskastraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	Vorhabenträger <i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	Maßnahmen-Nr. <i>1 V_{CEP}</i>	
Gesamtumfang der Maßnahme	Gehölzbestände im Baufeld / Kontrolle der Höhlen und Astlöcher: 2 Bäume		
Zielbiotop:	--	<i>ha / St. / m</i>	Ausgangsbiotop:
			--
			<i>ha / St. / m</i>
Zeitliche Zuordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten	
	<input type="checkbox"/>	Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten	
	<input type="checkbox"/>	Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten	
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen			
-			
Hinweise zur Funktionskontrolle			
-			
Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung			
-			

Maßnahme 2 V: Baumschutz im Baufeld

Maßnahmenblatt		
Projektbezeichnung Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Vorhabenträger Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	Maßnahmen-Nr. 2 V
Bezeichnung der Maßnahme Vermeidungsmaßnahme Baumschutz im Baufeld: Kronen-, Stamm- und Wurzelschutz für betroffene Bäume gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme Zusatzindex CEF= funktionserhaltende Maßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 09.2 Blatt-Nr.: 1 - 8		
Lage der Maßnahme Straßenbäume entlang der Dieskaustraße, Albrecht-Vollsack-Straße, Bismarckstraße Gemarkung Großschocher folgende Flurstücke: 235/6, 54, 55, 121/5, 172/1, 125, 126, 136/24, 143/c, 867, 1714, 1735, 1737, 136/10, 193 Gemarkung Kleinschocher auf folgenden Flurstücken: 943/2, 189		
Begründung der Maßnahme		
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort Vermeidung der Beschädigung von Gehölzen im Baufeldrandbereich		
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen Straßenbäume		
Zielkonzeption der Maßnahme Schutz vorhandener Bäume vor mechanischer Beeinträchtigung (Verdichtungen im Wurzelbereich, mögliche Wurzelbeschädigungen)		
<input checked="" type="checkbox"/> Vermeidung für Konflikt <i>mechanische Beeinträchtigungen der Gehölze am Baufeldrand</i> <input type="checkbox"/> Ausgleich für Konflikt - <input type="checkbox"/> Ersatz für Konflikt -		
<input type="checkbox"/> Maßnahme zur Schadensbegrenzung für <input type="checkbox"/> Maßnahme zur Kohärenzsicherung für <input type="checkbox"/> CEF-Maßnahme für <input type="checkbox"/> FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für		
Umsetzung der Maßnahme		
Beschreibung der Maßnahme Im Baustellenbereich sind Schutzmaßnahmen hinsichtlich der angrenzenden Straßenbäume in der Dieskaustraße vorgesehen. Diesbezüglich sind geeignete Kronen-, Stamm- und Wurzelschutzmaßnahmen im vorhandenen Wurzelraum der Bäume im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle nach DIN 18920 und RAS-LP 4 durchzuführen. Das Hauptziel ist es straßennahe Bäume, die im Zuge der Baumaßnahme nicht beseitigt werden müssen, vor Schäden zu bewahren und Beeinträchtigungen auszuschließen.		
Gesamtumfang der Maßnahme		
Zielbiotop:	-- ha / St. / m	Ausgangsbiotop:
		-- ha / St. / m

Maßnahmenblatt		
Projektbezeichnung	Vorhabenträger	Maßnahmen-Nr.
<i>Umgestaltung Dieskastraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	<i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	2 V
Hinweise zur landschaftspflegerischen Bauausführung		
Zeitliche Zuordnung	<input type="checkbox"/>	Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten
	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten
	<input type="checkbox"/>	Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen		
-		
Hinweise zur Funktionskontrolle		
-		
Weitere Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung		
-		

Maßnahme 1 A: Entsiegelung

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Vorhabenträger Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	Maßnahmen-Nr. 1 A	
Bezeichnung der Maßnahme Ausgleichsmaßnahme Entsiegelung der Baumscheiben für die geplanten Neupflanzungen und Anlage von Verkehrsbegleitgrün im versiegelten Straßenraum		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme	
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 09.2 Blatt-Nr.: 1-8			
Lage der Maßnahme Entlang der Dieskaustraße			
Begründung der Maßnahme			
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort Flächeninanspruchnahme durch Voll- und Teilversiegelung			
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen Dieskaustraße			
Zielkonzeption der Maßnahme - Entsiegelung von Straßenfläche und Wiederherstellung von Bodenfunktionen, Förderung des Bodenlebens - Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, Erosionsschutz und strukturelle Aufwertung, - Ausgleich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (Neupflanzung von Bäumen)			
<input type="checkbox"/>	Vermeidung für Konflikt	-	
<input checked="" type="checkbox"/>	Ausgleich für Konflikt	Bo, Gw,	
<input type="checkbox"/>	Ersatz für Konflikt		
<input type="checkbox"/>	Maßnahme zur Schadensbegrenzung für		
<input type="checkbox"/>	Maßnahme zur Kohärenzsicherung für		
<input type="checkbox"/>	CEF-Maßnahme für		
<input type="checkbox"/>	FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für		
Umsetzung der Maßnahme			
Beschreibung der Maßnahme Entsiegelung der Baumscheiben für die geplanten Neupflanzungen im versiegelten Straßenraum: In Vorbereitung für die Maßnahme 2 A werden für die Baumpflanzungen, vormals versiegelte Flächen entsiegelt. Des Weiteren werden ehemals versiegelte Flächen (821 m ²) und teilversiegelte Nebenflächen (91 m ²) in Grünflächen überführt (Verkehrsbegleitgrün), sowie versiegelt Fläche in teilversiegelte Flächen umgewandelt (48 m ²). Die Entsiegelung führt zu einer Aufwertung der Schutzgüter Boden und Wasser.			
Gesamtumfang der Maßnahme		585 m ² (Bäume - Maßnahme 2 A)	
		821 m ² (Entsiegelung)	
		139 m ² (Teilentsiegelung)	
Auszug aus Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz:			
Biotoptyp (vor Eingriff)	Biotoptyp (nach Eingriff)	Fläche [m²]	Gemarkung / Flurstück
Huttenstraße (Blatt 1)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (1 Stück)	6	Großzschocher / 193
Nördl. Ecke Huttenstraße bis nördl. Ecke Dieskaustraße I (Blatt 2)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (2 Stück)	10	Großzschocher / 867

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung	Vorhabenträger	Maßnahmen-Nr.	
Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	1 A	
Nördl. Ecke Dieskaustraße 1 bis südl. Ecke Kunzestraße (Blatt 3)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (4 Stück)	20	Großzschocher / 867, 123, 125, 1198
Südl. Ecke Kunzestraße bis Ecke A.-Vollsack-Straße (Blatt 4)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (6 Stück)	36	Großzschocher / 867,136/20
A.-Vollsack-Straße bis nördl. Bahnlinie Leipzig-Plagwitz (Blatt 5)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumgruppe (8 Stück)	42	Großzschocher / 867, 143b, 143c
Nördl. Bahnlinie Leipzig-Plagwitz bis nördl. Einfahrt Radrennbahn (Blatt 6)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Allee (26 Stück)	195	Großzschocher / 868/1
Nördl. Einfahrt Radrennbahn bis nördl. Pörstener Straße (Blatt 7)			
Straße, Weg (teilversiegelt)	Verkehrsbegleitgrün	20	Großzschocher / 651
Straße, Weg (teilversiegelt)	Ansaatgrünland	51	Großzschocher / 651
Straße, Weg (teilversiegelt)	Sonstige Hecke	20	Großzschocher / 651
Platz (versiegelt)	Ansaatgrünland	237	Großzschocher / 651
Straße, Weg (vollversiegelt)	Allee (14 Stück)	93	Großzschocher / 868/1 Kleinzschocher / 943/2, 196/7
Platz (versiegelt)	Verkehrsbegleitgrün	147	Großzschocher / 868/1, 868/2, 651
Platz (versiegelt)	Straße, Weg (teilversiegelt)	48	Großzschocher / 651
Platz (versiegelt)	Sonstige Hecke	5	Großzschocher / 651
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (4 Stück)	24	Kleinzschocher 943/2, 196/10, 196/6
Nördl. Pörstener Straße bis südl. Schwartzstraße (Blatt 8)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (1 Stück)	6	Kleinzschocher / 605
Zielbiotop:		Ausgangsbiotop:	
Baumreihen	890,5 m ²	Straße, Weg (vollversiegelt)	890,5 m ²
Allee		Parkplatz (versiegelt)	
Verkehrsbegleitgrün		Verkehrsbegleitgrün	
Sonstige Hecke		sonstige Plätze (unversiegelt) (0,5)	
Ansaatgrünland			
Straße, Weg (teilversiegelt)			
Zeitliche Zuordnung	<input type="checkbox"/>	Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten	
	<input checked="" type="checkbox"/>	Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten	
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen			
Die einjährige Fertigstellungs- und zweijährige Entwicklungspflege Pflanzungen erfolgen gemäß der DIN 18916 „Pflanzen und Pflanzarbeiten“ in Verbindung mit der ZTV La-StB 05.			
-bei Bedarf zurückschneiden			
Hinweise zur Funktionskontrolle			
-			
Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung			
-			

Maßnahme 2 A: Pflanzung von Bäumen als straßenbegleitendes Großgrün

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Vorhabenträger Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	Maßnahmen-Nr. 2 A	
Bezeichnung der Maßnahme Ausgleichsmaßnahme Pflanzung von Bäumen als straßenbegleitendes Großgrün		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme	
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 09.2 Blatt-Nr.: 1-7			
Lage der Maßnahme Entlang der Dieskaustraße			
Begründung der Maßnahme			
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort Flächeninanspruchnahme durch Voll- und Teilversiegelung, bau- und anlagebedingte Rodung von Gehölzen			
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen Dieskaustraße			
Zielkonzeption der Maßnahme Die Maßnahme dient der Wiederherstellung von in Anspruch genommenen Biotopen bzw. Lebensraumfunktionen im Baufeld, Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, sowie Aufwertung des Bodens durch die Einzelpflanzungen (z.B.: Auflockerung durch Wurzeln)			
<input type="checkbox"/> Vermeidung für Konflikt <input checked="" type="checkbox"/> Ausgleich für Konflikt B, Bo, L <input type="checkbox"/> Ersatz für Konflikt			
<input type="checkbox"/> Maßnahme zur Schadensbegrenzung für <input type="checkbox"/> Maßnahme zur Kohärenzsicherung für <input type="checkbox"/> CEF-Maßnahme für <input type="checkbox"/> FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für			
Umsetzung der Maßnahme			
Beschreibung der Maßnahme Nach Abschluss der Baumaßnahmen und nach der Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen erfolgen die Neupflanzungen von Laubbaumhochstämmen. Es sind standortgerechte Laubbaumarten zur Ergänzung der bestehenden Gehölzbestände zu verwenden. Verwendung von Hochstämmen mit mindestens 20 – 25 cm Stammumfang.			
Gesamtumfang der Maßnahme		81 Stk. H. (585 m ²)	
Auszug aus Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz:			
Biotoptyp (vor Eingriff)	Biotoptyp (nach Eingriff)	Fläche [m²]	Gemarkung / Flurstück
Huttenstraße (Blatt 1)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (1 Stück)	6	Großzschocher / 193
Nördl. Ecke Huttenstraße bis nördl. Ecke Dieskaustraße I (Blatt 2)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (2 Stück)	10	Großzschocher / 867

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung	Vorhabenträger	Maßnahmen-Nr.	
Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	2 A	
Nördl. Ecke Dieskaustraße I bis südl. Ecke Kunzestraße (Blatt 3)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (4 Stück)	20	Großzschocher / 867, 123, 125, 1198
Südl. Ecke Kunzestraße bis Ecke A.-Vollsack-Straße (Blatt 4)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (6 Stück)	36	Großzschocher / 867, 136/20
A.-Vollsack-Straße bis nördl. Bahnlinie Leipzig-Plagwitz (Blatt 5)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumgruppe (8 Stück)	42	Großzschocher / 867, 143b, 143c
Nördl. Bahnlinie Leipzig-Plagwitz bis nördl. Einfahrt Radrennbahn (Blatt 6)			
Verkehrsbegleitgrün	Baumreihe (1 Stück)	5,5	Großzschocher / 651/b
Straße, Weg (vollversiegelt)	Allee (26 Stück)	195	Großzschocher / 868/1
Nördl. Einfahrt Radrennbahn bis nördl. Pörstener Straße (Blatt 7)			
Verkehrsbegleitgrün	Baumreihe (7 Stück)	38,5	Großzschocher / 651
sonstige Plätze (unversiegelt)	Baumreihe (4 Stück)	24	Großzschocher / 651
Straße, Weg (vollversiegelt)	Allee (14 Stück)	93	Großzschocher / 868/1 Kleinzschocher / 943/2, 196/7
sonstige Plätze (unversiegelt)	Baumgruppe (3 Stück)	41	Großzschocher / 651
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (4 Stück)	24	Kleinzschocher / 943/2, 196/10, 196/6
Nördl. Pörstener Straße bis südl. Schwarzstraße (Blatt 8)			
Straße, Weg (vollversiegelt)	Baumreihe (1 Stück)	6	Kleinzschocher / 605
Zielbiotop:		Ausgangsbiotop:	
Baumreihen und 585 m ² Alleen mit insgesamt 81 Bäumen		Straße, Weg (vollversiegelt) 585 m ² Verkehrsbegleitgrün sonstige Plätze (unversiegelt)	
Zeitliche Zuordnung	<input type="checkbox"/> Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten		
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen -bei Bedarf zurückschneiden			
Hinweise zur Funktionskontrolle -			
Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung -			

Maßnahme 3 A: Pflanzung von Hecke

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095	Vorhabenträger Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH	Maßnahmen-Nr. 3 A	
Bezeichnung der Maßnahme Ausgleichsmaßnahme Pflanzung von Hecke		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme	
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 09.2 Blatt-Nr.: 7			
Lage der Maßnahme Entlang der Dieskaustraße			
Begründung der Maßnahme			
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort bau- und anlagebedingte Rodung von Gehölzen und Lebensraumverlust durch Flächeninanspruchnahme			
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen Straße, Weg (teilversiegelt) – angrenzend an Windorfer Straße			
Zielkonzeption der Maßnahme Die Maßnahme dient der Wiederherstellung von in Anspruch genommenen Biotopen bzw. Lebensraumfunktionen im Baufeld, Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes			
<input type="checkbox"/> Vermeidung für Konflikt <input checked="" type="checkbox"/> Ausgleich für Konflikt B, L <input type="checkbox"/> Ersatz für Konflikt			
<input type="checkbox"/> Maßnahme zur Schadensbegrenzung für <input type="checkbox"/> Maßnahme zur Kohärenzsicherung für <input type="checkbox"/> CEF-Maßnahme für <input type="checkbox"/> FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für			
Umsetzung der Maßnahme			
Beschreibung der Maßnahme Nach Abschluss der Baumaßnahmen und nach der Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Flächen erfolgen die Neupflanzungen von strauchbetonten Heckenstrukturen. Diese werden zwischen die geplanten Bäume entlang des Gleisdreiecks gepflanzt. Es sind standortgerechte Arten zur Ergänzung der bestehenden Gehölzbestände zu verwenden.			
Gesamtumfang der Maßnahme		30,5 m ²	
Auszug aus Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz:			
Biotoptyp (vor Eingriff)	Biotoptyp (nach Eingriff)	Fläche [m²]	Gemarkung / Flurstück
Nördl. Einfahrt Radrennbahn bis nördl. Pörstener Straße (Blatt 7)			
Straße, Weg (teilversiegelt)	Sonstige Hecke	20	Großzschocher / 651
Platz (versiegelt)	Sonstige Hecke	5	Großzschocher / 651
Baumreihe (1)	Sonstige Hecke	5,5	Großzschocher / 651
Zielbiotop: Sonstige Hecke 30,5 m ²		Ausgangsbiotop: Straße, Weg (teilversiegelt), Platz (versiegelt), Baumreihe 30,5 m ²	

Maßnahmenblatt		
Projektbezeichnung <i>Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	Vorhabenträger <i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	Maßnahmen-Nr. 3 A
Zeitliche Zuordnung	<input type="checkbox"/> Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten	
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen -bei Bedarf zurückschneiden		
Hinweise zur Funktionskontrolle -		
Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung -		

Maßnahme 1 E: Neuanlage von Waldrand (Ökokontomaßnahme)

Maßnahmenblatt		
Projektbezeichnung <i>Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	Vorhabenträger <i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	Maßnahmen-Nr. 1 E
Bezeichnung der Maßnahme <i>Ersatzmaßnahme / Ökokontomaßnahme Neuanlage von Waldrand</i>		Maßnahmentyp V Vermeidungsmaßnahme A Ausgleichsmaßnahme E Ersatzmaßnahme G Gestaltungsmaßnahme
zum Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen: Unterlagen-Nr.: B 19.1 Anhang II; B 09.1		
Lage der Maßnahme östlich von Wernsdorf / Wernsdorfer Wald (Gemarkung Wernsdorf, Flurstück 656)		
Begründung der Maßnahme		
Auslösende Konflikte / notwendige Maßnahmen und Anforderungen an deren Lage / Standort Flächeninanspruchnahme durch Voll- und Teilversegelung, bau- und anlagebedingte Rodung von Gehölzen		
Ausgangszustand der Maßnahmenflächen Konventionell bewirtschafteter Acker		
Zielkonzeption der Maßnahme Flächig bepflanzter Waldrand. Südlich wird ein zwei Meter breiter Streifen als Krausaum frei gelassen. Anschließend werden heimische Sträucher und Bäume zweiter Ordnung stufig bis zum Waldbestand hin ansteigend reihenweise gepflanzt. Folgende wärmeliebende Arten sind geplant: Deutscher Ginster, Rote Heckenkirsche, Kornelkirsche, Wildapfel, Wildbirne und Vogeleiche. Die Maßnahme dient der Aufwertung von Acker, der Aufwertung des Bodens durch Ersatzpflanzungen (z.B.: Auflockerung durch Wurzeln) und der Aufwertung des Landschaftsbildes.		
<input type="checkbox"/> Vermeidung für Konflikt <input type="checkbox"/> Ausgleich für Konflikt <input checked="" type="checkbox"/> Ersatz für Konflikt B, Bo, L		
<input type="checkbox"/> Maßnahme zur Schadensbegrenzung für <input type="checkbox"/> Maßnahme zur Kohärenzsicherung für <input type="checkbox"/> CEF-Maßnahme für <input type="checkbox"/> FCS-Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes für		
Umsetzung der Maßnahme		
Beschreibung der Maßnahme Nach einer Tiefenlockerung des Bodens erfolgt eine fünfjährige Anwuchsphase mit ein bis drei Kulturpflegen auf den Pflanzflächen. Dabei wird flächig kulturhemmender Bewuchs zurückgemäht und Pflanzenausfälle nachgebessert. Zum Schutz vor Wildverbiss wird die gesamte Fläche reh- und rotwilsicher gezäunt. Nach Sicherung der Kultur wird diese dauerhaft in Richtung eines stufig aufgebauten Waldrandes aus heimischen Sträuchern und Bäumen zweiter Ordnung entwickelt. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Ökokontomaßnahme, sie ist eine Teilfläche einer Gesamtmaßnahme. Maßnahmenträger und Grundstückseigentümer der Fläche ist der Freistaat Sachsen, vertreten durch den Staatsbetrieb Sachsenforst – Forstbezirk Leipzig (Leiter Herr Andreas Padberg).		

Maßnahmenblatt			
Projektbezeichnung <i>Umgestaltung Dieskaustraße im Abschnitt zwischen Huttenstraße und Kulkwitzer Straße P-Nr. 90095</i>	Vorhabenträger <i>Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH</i>	Maßnahmen-Nr. 1 E	
Gesamtumfang der Maßnahme		520 m ² (Gesamtfläche: 2.828 m ²)	
Zielbiotop: <i>Waldrand heimischer Sträucher/sonstig wertvoller Gehölzbestand</i>	520 m ²	Ausgangsbiotop: <i>Intensiv genutzter Acker</i>	520 m ²
Zeitliche Zuordnung	<input type="checkbox"/> Maßnahme vor Beginn der Straßenbauarbeiten <input type="checkbox"/> Maßnahme im Zuge der Straßenbauarbeiten <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahme nach Abschluss der Straßenbauarbeiten		
Beschreibung der Entwicklung und Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen			
Ein bis drei Kulturpflegen, Mahd von kulturhemmendem Bewuchs, Ausgleich von Pflanzausfällen Unterhaltung durch den Staatsbetrieb Sachsenforst – Forstbezirk Leipzig			
Hinweise zur Funktionskontrolle			
Abnahme erfolgt durch die LVB GmbH und den Staatsbetrieb Sachsenforst – Forstbezirk Leipzig			
Hinweise für die Ausführungsplanung, Hinweise zum Grunderwerb und zur dinglichen Sicherung			
Entfällt			

