



Regierungspräsidium
Chemnitz

Planfeststellungsbeschluss

Az.: 14-0513.26-01/2004.001

„Chemnitzer Modell“

Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof

Chemnitz, den 28.09.2005

Bearbeiter: Frau Sippel

Freundlich • Sachlich • Kompetent
Gemeinsam für eine starke Region

Telefon: (0371) 532 - 0
Hausadresse: Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz
Homepage: www.rpc.sachsen.de

Telefax: (0371) 532 - 1929
E-Mail: post@rpc.sachsen.de
Kein Zugang für elektronisch
signierte sowie für verschlüsselte
elektronische Dokumente



Gekennzeichnete
Parkplätze vor
dem Gebäude

zu erreichen:

mit Straßenbahnlinie 5 und 6 (Rößlerstraße),
Buslinie 49 (Spinnereimaschinenbau)

Bankverbindung:

Ostsächsische Sparkasse Dresden
Kto.-Nr.: 315 301 1370 BLZ: 850 503 00
IBAN: DE82 8505 0300 3153 0113 70

Abkürzungsverzeichnis

BauGB:	Baugesetzbuch
BBodSchG:	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV:	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BImSchG:	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV:	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
32. BImSchV:	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG:	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab:	Verordnung für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BÜ:	Bahnübergang
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DVGW:	Deutscher Vereinigung des Gas- und Wasserfaches e. V.
EBO:	Eisenbahnbetriebsordnung
ESTW:	Elektronisches Stellwerk
FEV:	Fachentwicklungsplan Verkehr
i. V. m.	in Verbindung mit
LBP:	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP:	Landesentwicklungsplan
LSA:	Lichtsignalanlage
NE:	Nichtbundseigene Eisenbahn
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
PZB:	Punkt förmige Zugbeeinflussung

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig (Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), Klage erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Sachsen) und den Gegenstand des Klagebehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Die Vollmacht ist schriftlich zu erteilen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts oder Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit der Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung (§ 80 Abs. 5 Satz 1 Verwaltungsgerichtsordnung) kann nur innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig Postanschrift: Bundesverwaltungsgericht, Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig), gestellt werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Der Hinweis zur Notwendigkeit der Vertretung vor dem Bundesverwaltungsgericht durch einen Rechtsanwalt usw. gilt entsprechend.

gez. Noltze
Regierungspräsident

beglaubigt:



Auf die Erkundigungspflicht (Schachtscheineinholung) vor Beginn jeglicher Tiefbauarbeiten werde hingewiesen.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Beachtung dieser Hinweise wird von der Vorhabensträgerin zugesichert. Im Übrigen finden die Hinweise auch Beachtung bei den Nebenbestimmungen zu Gunsten der Leitungsunternehmen.

IX. Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Umsetzung des „Chemnitzer Modells“, Planungsabschnitt Hauptbahnhof Chemnitz, im genehmigten Umfang erforderlich ist. Dies gilt auch im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Eigentum. Nach Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander wird die Maßnahme unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen insgesamt für rechtlich zulässig gehalten. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

X. Aussetzung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG i. V. m. § 5 Abs. 2 des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz, VerkPBG) vom 16.12.1991 (BGBl I, 2174), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 21.12.2004 (BGBl. I, 3644). Danach hat die Anfechtungsklage gegen den Beschluss keine aufschiebende Wirkung.

Die Vollziehung des Beschlusses war nach § 80 Abs. 4 VwGO auszusetzen, da nach § 29 Abs. 6 S. 3 PBefG i. V. m. § 5 Abs. 2 VWPIBeschlG der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung im Falle der Anordnung des Sofortvollzuges nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden kann, der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO mithin einem Fristerfordernis unterliegt. In diesem Fall ist die mit dem Planfeststellungsbeschluss verbundene Aussetzungsentscheidung geboten, um etwaigen Betroffenen Schritte zur Erlangung des vorläufigen Rechtsschutzes zu ersparen, der sich erübrigt, solange die Behörde eine sofortige Vollziehbarkeit nicht in Erwägung zieht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 17.09.2001, Az. 4 VR 19/01).

XI. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 SächsVwKG. Die Vorhabensträgerin ist gem. § 4 Abs. 2 Nr. 2 SächsVwKG als wirtschaftliches Unternehmen einer juristischen Person des öffentlichen Rechts nicht von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Kosten werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

Stadtbeleuchtung

Auf der Straße der Nationen sei an den Freileitungsmasten eine neue Beleuchtungsanlage anzubringen. Die mit dem Parkleitsystem verlegten Leerrohre seien für die Straßenbeleuchtung zu nutzen. In der Georgstraße sei ebenfalls eine neue Beleuchtung erforderlich.

Bezüglich der Georgstraße wird die Einwendung zurückgewiesen, da diese nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist. In Bezug auf die Straße der Nationen wird von der Vorhabensträgerin zugesichert, dass die Beleuchtungsanlage in die Ausführungsplanung aufgenommen wird. Diese Einwendung hat sich damit erledigt.

Kommunikationsnetze:

Die notwendigen Umverlegungen seien rechtzeitig anzuzeigen, in den einzelnen Planungsstufen einzuordnen und zu beauftragen.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung dieses Hinweises zusichert. Dies wird durch diesen Beschluss für verbindlich erklärt.

Über den Baubeginn sei zusätzlich die Bauüberwachung der SWC AG zu informieren.

Die Beachtung dieses Hinweises wird durch die Vorhabensträgerin zugesichert und in einer Nebenbestimmung zu Gunsten der Leistungsunternehmen berücksichtigt.

T-Com (Deutsche Telekom AG)

Schreiben vom 05.10.2004, Az. PTI 14, PM 3

Innerhalb des von der Baumaßnahme umfassten Bereiches befänden sich unterirdische Anlagen des Netzes der T-Com. Es seien überwiegend Anlagen, die nicht nur den Orts-, Vororts- und Nachbarortsverkehr dienten. Eine Umverlegung sei mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden, da die Sicherstellung eines unterbrechungsfreien Betriebes der Anlagen der T-Com bei der Schaffung von Ersatzschaltwegen beinhalte.

Weiterhin werde durch die Bauausführung das Interesse der T-Com an der Unversehrtheit des Eigentums an ihren Anlagen betroffen. Zumindest zeitweise könnten die Telekommunikationslinien der T-Com nicht in derselben Weise wie vorher genutzt werden, wodurch das eigentumsgeschützte Interesse an einer ungestörten Nutzung des Netzes beeinträchtigt werde. Deshalb werde gefordert, bei der Durchführung der Baumaßnahme auf die Anlagen der T-Com gem. § 75 Abs. 1 TKG 2004 Rücksicht zu nehmen.

In diesem Zusammenhang sei auf den Rechtsanspruch der T-Com zur kostenpflichtigen Veränderung an deren Anlagen gem. § 75 Abs. 5 TKG 2004 wegen Drittveranlassung (alle Unternehmer außer Wegebaulastträger) hingewiesen. Aus diesem Gesetz ergebe sich, dass entsprechende Bestimmungen im Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich seien, sondern der Vorhabensträger auf eine gesetzeskonforme Einigung mit der Deutschen Telekom ausdrücklich hinzuweisen sei, sofern nicht gem. § 75 Abs. 1 TKG 2004 keine störende Beeinflussung erfolge.

Falls Änderungen an den Anlagen der T-Com zwingend erforderlich würden, müsse eine rechtzeitige Abstimmung mit der Technik Infrastruktur, NL Mitte-Ost/PTI 14 in Chemnitz erfolgen.

Die Versorgungsleitungen in der Straße der Nationen und den Kreuzungsbereichen verhielten sich wie folgt:

Abgang Heinrich-Zille-Straße bis Baugrenze: DN 100 St, Baujahr 1935, Auswechslung erforderlich.

Straße der Nationen von Minna-Simon-Straße bis Haus Nr. 62

Stilllegung 2 x ON-Leitung von Minna-Simon-Straße bis Carolastraße
Erneuerung der vorhandenen Gashausanschlüsse

Rehabilitation ON-Gasleitung DN 200 St Georgstraße 2 - 10
(Einziehen DN 100 PEHD) einschließlich Reko HA-Leitung (4 Stück)

Rehabilitation ON-Gasleitung DN 150/200 St Carolastraße
(Einziehen DN 100 PEHD) einschließlich Reko HA-Leitung Carolastraße 7

Die Überbauung bzw. Überpflanzung von Gasleitungen seien nicht statthaft. Das technische Regelwerk (lichte Abstände/Schutzstreifen) sei einzuhalten.

Sollten Teile der stillgelegten bzw. stillzulegenden ON-Gasleitungen DN 500 St aufgrund von anderen Medienträgern aus dem Erdreich entfernt werden müssen, sei eine Verdämmung der Leitung in diesen Abschnitten nicht erforderlich.

In den einzelnen Planungsphasen sei die SWC AG mit einzubeziehen.

Die Einwendung bezüglich der Auswechslung und Umverlegung von Gasleitungen wird zurückgewiesen, da dies nicht Gegenstand der Planung ist, sondern im Verantwortungsbereich des Versorgungsunternehmens liege. Im Übrigen wird die Beachtung der Hinweise durch die Vorhabensträgerin bei der Ausführungsplanung zugesichert und durch diesen Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt, sowie in entsprechenden Nebenbestimmungen zu Gunsten der Leitungsunternehmen berücksichtigt.

Fernwärme- und Kälteversorgung:

Die Zustimmung zum Vorhaben werde bei Einhaltung folgender Bedingungen erteilt:

Da Überbauungen der Anlage der SWC AG nicht zulässig seien, und deren Zugängigkeit jederzeit zu gewährleisten sei, seien Projektabstimmungen erforderlich. Das Projekt sei zur Zustimmung vorzulegen.

Besonders abzustimmen seien Über- und Unterkreuzungen des Anlagenbestandes durch andere Medien, Maßnahmen zur Vermeidung von Stromkorrosionen sowie Baumpflanzungen, für die gem. DWGW-Hinweis GW 125 und DIN 1998 ein Abstand von mindestens 2 m von der Außenkante Rohrleitung/Kanal einzuhalten sei. Unterschreitungen dieses Abstandes seien nur in Ausnahmefällen unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen zulässig.

Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung dieser Hinweise zugesichert, was durch diesen Beschluss für verbindlich erklärt und in den Nebenbestimmungen zu Gunsten von Leitungsunternehmen berücksichtigt wird.

schluss für verbindlich erklärt. Ferner finden diese Hinweise Eingang in die Nebenbestimmungen zu Gunsten der Leitungsunternehmen.

Trinkwasserversorgung:

Alle Trinkwasserleitungen seien gemäß den übergebenen Bestandsunterlagen erfasst worden. Ausgehend vom Bauwerksverzeichnis sei die Auswechslung des Leitungsbestandes an allen veränderungsrelevanten Störstellen geplant. Zur detaillierten Beurteilung werde gebeten, zum gegebenen Zeitpunkt ebenfalls die Höhenpläne bzw. Schnittdarstellungen des Vorhabens, insbesondere des Abschnittes „Straße der Nationen“ zu übergeben.

Zu berücksichtigen sei auch, dass die Auswechslung des Leitungsbestandes Georgstraße in der Dimension DN 300 GGG zwischen Bauende 1. Bauabschnitt und Straße der Nationen komplett geplant werde, gleiches gelte für die Rohrleitungen im Bereich Minna-Simon-Straße und Mauerstraße (DN 125 PE).

Allgemeine Hinweise und Forderungen zum Vorhaben:

Die mittlere Verlegetiefe für Trinkwasserleitungen betragen:

Versorgungsleitung	1,50 m
Hausanschlussleitung	1,20 m

Geländeauf- und -abtrag seien separat anzuzeigen und genehmigungspflichtig.

Einbauten von Schiebern, Hydranten und Ventilen seien vor Beschädigungen zu schützen. Kapfen seien niveauseitig anzupassen.

Zur Neueinordnung von Bäumen gelte die Einhaltung des DVGW Arbeitsblattes GW 125. Näherungen an den Leitungsbestand unter 1,0 m seien unzulässig.

Überbauungen des Leitungsbestandes mit Borden seien zu vermeiden. Der Abstand zur Außenkante Rohr solle 0,50 m nicht unterschreiten.

Nach Beendigung der Bauarbeiten sei eine Abnahme mit dem Netzbetreiber zu veranlassen.

Über den Baubeginn solle zusätzlich die Bauüberwachung der SWC AG informiert werden. Ferner sei zur detaillierten Planungsabstimmung die Bauplanungsabteilung zu kontaktieren.

Die Einwendung hat sich durch die Zusicherung der Vorhabensträgerin, diese Hinweise im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten, erledigt. Diese Zusicherung wird durch diesen Beschluss für verbindlich erklärt. Ferner finden diese Hinweise Eingang in die Nebenbestimmungen zu Gunsten der Leitungsunternehmen.

Gasversorgung

Mit Ausbau Bahnhofsvorplatz seien bereits die beiden Gasleitungen DN 200/500 St bis zur Mauerstraße bzw. Straße der Nationen stillgelegt worden. Beim Straßenausbau sei zu beachten, dass die stillgelegte ON-Leitung DN 500 St verdämmt werde.

Schreiben vom 19.10.2004

Allgemeine Hinweise

Das geplante Vorhaben sei so auf die vorhandenen Anlagen abzustimmen, dass die Anlagen möglichst nicht verändert werden müssten. Die Mindestabdeckung der Anlagen sei einzuhalten. Auch geringfügige Bodenregulierungen bedürften der Zustimmung der Stadtwerke Chemnitz AG. Vor Beginn der Ausführungsphase sei die mit dem Tiefbau beauftragte Firma auf ihre Erkundigungspflicht (Einholen von Schachtscheinen) hinzuweisen.

Der Einwand hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung der Hinweise zusichert. Dies wird i.Ü. auch durch Auflagen zu Gunsten von Leitungsunternehmen sichergestellt.

Strom Mittel- und Niederspannung:

Im Planungsbereich und/oder in dessen Nähe befänden sich Mittel- und Niederspannungskabel und Anlagen der SWC AG. Die Zustimmung zu den Vorhaben werde, bei Einhaltung der in der DIN VDE-Bestimmungen geforderten Mindestabstände bei Kreuzungen und Näherungen sowie unter Beachtung nachfolgender Hinweise erteilt:

Unter Verweis auf die Stellungnahme 16602-03 vom 2. Mai 2003 seien hierzu planerische Vorbereitungen getroffen worden.

Generell gelte: Alle Elektrizitätsanlagen seien unabhängig von den Plänen dargestellten Betriebszuständen als unter Spannung zu betrachten und es sei entsprechende Vorsicht geboten. Eine Ortung von vorhandenen Leitungen sei möglich. In diesem Fall sei der Ansprechpartner für Kabelaufsicht der SWC AG zu kontaktieren.

Schachterlaubnisscheine seien einzuholen. Das geplante Bauvorhaben sei durch geeignete Maßnahmen so abzustimmen, dass Beschädigungen und Beeinträchtigungen oder Veränderungen an vorhandenen Elektrizitätsanlagen ausgeschlossen würden. Das Betreiben und die Zugänglichkeit der Anlagen müssten in jedem Fall gegeben sein. Bei Näherungen im Bereich 1,5 m rechts und links von Kabelanlagen und einer Tiefe größer 0,3 m sei Handschachtung erforderlich und es sei die SWC AG zum Zweck der Ortung und Markierung vor Ort zu informieren.

Die Überdeckung der bestehenden Anlagen sei in jedem Fall einzuhalten. Selbst geringe Bodenregulierungen und Veränderungen in der Nutzung der Bodenoberfläche auch Überbauungen bedürften der Zustimmung der SWC AG. Als Mindestabstände bei Kreuzungen oder Näherungen gelten:

Kreuzungen	0,3 m
Parallelführungen	0,4 m
Bauwerke	0,5 m.

Sollten Umverlegungen oder andere Maßnahmen erforderlich werden, dann seien diese kostenpflichtig und es sei eine Auftragserteilung an die SWC AG erforderlich.

Seien Bepflanzungen vorgesehen, dann seien unter Beachtung des Umweltschutzes und DIN 18902 Bäume in einem Abstand größer 2,5 m von vorhandenen Kabeltrassen zu pflanzen.

Die Einwendung hat sich durch die Zusicherung der Vorhabensträgerin, diese Hinweise im Rahmen der Ausführungsplanung zu befolgen, erledigt. Diese Zusicherung wird durch diesen Be-

3. Belange der unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde/Altlasten und Bodenschutz

Untersuchungen zu Altlasten seien aufgrund der Vornutzung im Innenhof am Postgebäude im Werkstatt- und Lagerbereich durchgeführt worden. Die Belastung an MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe), PAK (Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe) und Schwermetalle seien im Wesentlichen auf den Auffüllungsbereich begrenzt. Im Werkstattgebäude seien erhöhte Schwermetalle nachgewiesen worden. Bei den Aushubarbeiten sei mit ähnlichen Auffüllungen im übrigen Innenhofbereich zwischen Postgebäude und Südgelände des Hauptgebäude und Südgelände des Hauptbahnhofes zu rechnen. Eine Grundwassergefährdung sei aufgrund der nachgewiesenen Bodenbelastung derzeit auszuschließen.

Die Einwendung wurde infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

4. Belange der unteren Abfallbehörde

Bei der Projektumsetzung sei im Rahmen der Ausschreibung der Entsorgungsleistungen die konkrete, für die jeweiligen Abfälle als zugelassene bzw. genehmigte Entsorgungsanlage bzw. der konkrete Entsorgungsweg festzulegen. Das daraus erstellte Abfallentsorgungskonzept sei der unteren Abfallbehörde rechtzeitig, spätestens 14 Tage vor Abbruchbeginn, zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen.

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung dieses Hinweises zusichert. Dieser findet außerdem in den abfallrechtlichen Nebenbestimmungen Berücksichtigung.

5. Belange der Feuerwehr

Bei der weiteren Planung der Trassenführung (Gleisanlagen, Oberleitungen) sei darauf zu achten, dass für die angrenzende Bebauung Feuerwehrezufahrten und Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr dauerhaft gesichert sein müssten. Durch den Planer seien Abstimmungen mit dem zuständigen Baugenehmigungsamt zu prüfen, an welchen Nutzungseinheiten welcher Gebäude mit Hubrettungsfahrzeugen (Drehleiterfahrzeug) zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges angeleitet werden müssten. Anhand eines Freiflächenplanes seien dann die erforderlichen Aufstellflächen nach DIN 14090 darzustellen und zur Abstimmung vorzulegen. Die erforderlichen Flächen für die Feuerwehr seien auch während der Bauphase zu gewährleisten. Es werde darauf hingewiesen, dass sich mit der Vorlage der konkreten Planung aus brandschutztechnischer Sicht weitergehende Anforderungen ergeben könnten.

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin für erledigt erklärt. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass die Feuerwehr bereits bei der Anpassung des Brandschutzkonzeptes, die gemeinsam mit der DB Netz AG erarbeitet würde, einbezogen wird.

Die Straße der Nationen und das Umfeld Bahnhofstraße/Georgstraße seien aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung für MIV und ÖPNV so gering wie möglich einzuschränken. Halbseitige Sperrungen mit Ampelregelungen bzw. Vollsperrungen seien jedoch auszuschließen. Prinzipiell seien im Rahmen der weiteren Planung die verkehrsorganisatorischen Abläufe während der Bauzeit mit der Verkehrsbehörde im Tiefbauamt konkret abzustimmen.

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die untere Verkehrsbehörde ohnehin für die Verkehrsorganisation zuständig ist und sich daher kein Regelungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde ergibt.

2. Belange des Grünflächenamtes

Durch die Umgestaltung der Verkehrsflächen von Bahnhofstraße/Georgstraße und der Straße der Nationen seien jedoch Flächen betroffen, die im Auftrag des Tiefbauamtes vom Grünflächenamt bereits als Verkehrsbegleitgrün belegt bzw. als solches neu entstehen würden. Die eindeutigen Zuständigkeits- bzw. Leistungsgrenzen zwischen der CVAG als Vorhabensträgerin und der Stadt gingen bisher noch nicht aus dem Lageplan bzw. dem LBP hervor und seien deshalb abzustimmen. Im weiteren Verfahren sei davon auszugehen, dass die Begrünungsleistungen auf im Eigentum der Stadt Chemnitz befindlichen Flächen als separates Baulos im Auftrag des Grünflächenamtes vorbereitet würden. Es erfolge deshalb der Hinweis, dass Planung und Ausführung der städtischen Begrünungsleistungen durch das Grünflächenamt erfolgen würden.

Nach Prüfung des Lageplanes „Verkehrsanlagen“ und des landschaftspflegerischen Begleitplanes würde derzeit in folgenden Bereichen Klärungsbedarf gesehen werden:

- Anzahl der Baumstandorte im Bereich Bahnhofstraße/Georgstraße (Differenzen zwischen den beiden Plänen) und zur Gestaltung der Baumscheiben (bisher keine Aussagen),
- Verzicht auf die begrünte Restfläche an der Minna-Simon-Straße (Süd-Seite) wenn keine Einordnung von Baumstandorten vorgesehen sei (zur Verminderung des Pflegeaufwandes)
- Grundstückzuordnung der im öffentlichen Straßenraum neu entstehenden kleinen Grünfläche an der Minna-Simon-Straße (Nord-Seite), damit die Pflege im Zusammenhang mit der privaten Vorgartenfläche erfolgen könne,
- Anzahl der Baumstandorte im nördlichen Teil der Straße der Nationen (Differenzen zwischen den beiden Plänen),
- Prüfung von weiteren Baumstandorten mit der Zielstellung, eine straßenraumwirksame Baumpflanzung zu sichern (ggf. auch außerhalb der ausgewiesenen Baugrenzen),
- die Ausführung im Maßnahmenplan des LBP zu den Gehölzarten der Unterpflanzungen könnte nach Auffassung des Grünflächenamtes im LBP entfallen (Gestaltungsmaßnahme). Eine Präzisierung sollte erst in der weiterführenden Planung erfolgen.

In Abhängigkeit der tatsächlich im Plangebiet einzuordnenden Bäume ergäbe sich das Erfordernis für Ersatzmaßnahmen gem. Baumschutzsatzung der Stadt Chemnitz außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Der im LBP ermittelte Gesamtumfang trage den Bestimmungen der Baumschutzsatzung Rechnung.

Im Erörterungstermin wird ergänzend vorgetragen, dass DIN-Norm 18920 statt 18916 Verwendung finden müsste.

Die Einwendung wurde als Ergebnis im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

sei ein Verbot der Linksabbiegebeziehungen in/aus der Heinrich-Zille-Straße notwendig und angesichts alternativer Verkehrsführungen zumutbar.

Diese Einwendung zu 1.2.2 wurde ausweislich der Niederschrift des Erörterungstermins unter Zugrundelegung der darin bezeichneten Kompromisslösung für erledigt erklärt.

1.2.3. LSA Straße der Nationen/Georgstraße

Von Seiten der Fachabteilung Verkehrslenkung, -regelung sei bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, dass die LSA Georgstraße/Busbahnhof mit der LSA Straße der Nationen/Georgstraße technisch und steuerungsseitig eine Einheit bilde (ein Steuergerät). Dem entsprechend sei die LSA am Busbahnhof darzustellen und in den Unterlagen zu berücksichtigen. In der weiteren Planung seien detaillierte Abstimmungen bezüglich der Kabeltrassen LSA mit der vorgenannten Fachabteilung erforderlich.

Die Einwendung zu 1.2.3 wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

1.3 Radverkehr

Infolge der aktuellen Verkehrsdaten und neuer Erkenntnisse und Präzedenzurteile zur Anlage benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen sowie der Notwendigkeit, diese Lösung vorerst an den Bestand anzubinden, sei es erforderlich, die Markierung der Radverkehrsanlage im Knotenpunktsbereich zu überprüfen. Die Ausführungsplanung des Knotenpunktes sei mit dem Tiefbauamt abzustimmen. Dazu wurde im Erörterungstermin ergänzend vorgetragen, dass für eine Umsetzung der Planung als Voraussetzung die Klärung des Lieferverkehrs sowie die durchgängige Gestaltung der separaten Radverkehrsführung auch außerhalb des Plangebietes und die Klärung der Fahrbeziehungen von und zur Georgstraße einbezogen werden müssten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die verkehrsrechtliche Ausgestaltung der städtischen Straßen, wozu auch deren Markierung zählt, gehört zum Aufgabenbereich der Einwenderin. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher kein Regelungsbedarf.

1.4. Hinweise zum Fahrbahnaufbau

Für die Bauklasse II. sei ein frostsicherer Oberbau von 75 cm rechnerisch ermittelt worden. Die Aufrundung des Oberbaus auf 80 cm sei nicht zwingend notwendig. Die Verwendung der Formulierung „nach RSTO“ sei für den Aufbau der Bahnhofstraße nicht richtig. Der Hinweis auf Sonderbauweise sollte ausreichend sein. Aufgrund des hohen Instandhaltungsaufwandes sollten die Aufstellflächen für die Reisebusse in Natursteingroßpflaster ausgeführt werden, sondern in Betonbauweise. Der Aufbau der Mittelinseln für die Straße der Nationen mit 90 cm könne nicht nachvollzogen werden und sei zu begründen. Für die Straße der Nationen sei sicherzustellen, dass kein Längsgefälle größer als 0,5 % sei.

Die Einwendung zu 1.4 wurde im Erörterungstermin infolge der durch die Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen für erledigt erklärt. Diese Zusage wird durch diesen Beschluss verbindlich

1.5 Hinweise zur Verkehrsorganisation während der Bauzeit

Rot-Gelb-Grün für den Fahrzeugverkehr. Ergänzend wurde vorgetragen, dass eine Rot-Signalisierung der Fußgänger Georgstraße über die Straßenbahnein-/ausfahrt eher die erforderliche Verkehrssicherheit gegenüber dem geplanten Gelb-Blinklicht bieten würde. Hierbei sollten nicht nur die Sichtdreiecke sondern auch die Wahrnehmungsdefizite durch die Helligkeitsunterschiede innen/außen beachtet werden.

Diese Einwendung wurde infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin und deren Ausführungen im Erörterungstermin hierzu sowie zu der zu den Akten gegebenen Stellungnahme der Einwenderin ausweislich der Niederschrift hierzu für erledigt erklärt.

Es werde davon ausgegangen, dass die geplante Signalisierung des Straßenbahnübergangs im Bahnhofsbereich (Gelb-Blinker) nicht vom Tiefbauamt betrieben werde. Da diese Signalisierung jedoch mit der LSA im Bereich Bahnhofstraße/Einfahrt bzw. Ausfahrt Hauptbahnhof eine Einheit bilden müsse, sei es sinnvoll, wenn beide LSA in die Rechtsträgerschaft der CVAG kämen. Ein Datenaustausch mit der vom Tiefbauamt betriebenen, benachbarten LSA Bahnhofstraße/Carolastraße sei sinnvoll. Voraussetzung dafür sei eine Kabelverbindung zwischen den LSA.

Diese Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt, da die Vorhabensträgerin die Rechtsträgerschaft der beiden LSA übernimmt und eine Kabelverbindung zwischen beiden LSA möglich ist.

1.2 Straße der Nationen

1.2.1 Busverkehr CVAG

Zur konsequenten Umsetzung der Idee sei jedoch in der Ausführungsplanung eine Abstimmung zur technischen Planung (Signalisierung, Ein- und Ausfahrtsbereiche, Fußwegquerung ...) mit dem Tiefbauamt erforderlich.

Die Einwendung zu 1.2.1 wurde infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

1.2.2. Knoten Heinrich-Zille-Straße/Strab-Übergang

Die LSA am Knotenpunkt Straße der Nationen/Heinrich-Zille-Straße/Straßenbahn könne in der dargestellten Form nicht akzeptiert werden, da für Fahrzeugführer aus der Heinrich-Zille-Straße (keine Signalisierung) völlig unklare Verhältnisse entstünden. Eine Signalisierung der Straßenbahnüberfahrt über die Straße der Nationen (landwärts) und der Fußgänger über die Straßenbahngleise (Darstellung im Erläuterungsbericht fehle) sei ausreichend. Die Notwendigkeit einer signalisierten Querungsstelle über die Straße der Nationen wird angesichts der auf der östlichen Seite fehlenden Ziele/Quellen angezweifelt. Hier sei ein Nachweis mit Zahlen erforderlich. Der gesamte Knotenpunkt solle aber für eine komplette Signalisierung tiefbauseitig vorbereitet werden. Das Einfahren der Busse in den Gleisbereich Straße der Nationen müsse unsignalisiert möglich sein (analog Einfahren Busse ehemaliger SEV Linie 4 im Gleisbereich Zwickauer Straße). Anderenfalls müsse für den stadtwärts fahrenden Bus eine Aufstellfläche gefunden werden (z. B. Straßenmitte, zu Lasten Fußgängerinsel), wo er auf sein „Grün“ warten könne, ohne den restlichen stadtwärtigen Verkehr auf der Straße der Nationen zu behindern. Zur Vermeidung von Konflikten

sei und im Rahmen der Ablaufplanung sichergestellt würde, dass die im Universitätsteil Straße der Nationen 62/64 befindliche Messinstrumente für den Maschinenbau nicht beeinträchtigt werden. Dies wird durch eine Nebenbestimmung (A III 2.16) sichergestellt. In dieser Nebenbestimmung findet sich zudem ein Vorbehalt zur Auswahl der Bautechnologie. Die Zulässigkeit dieses Vorbehaltes ergibt sich aus § 74 Abs. 3 VwVfG, wonach eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, die Ausgewogenheit der Planung durch den Vorbehalt nicht in Frage gestellt wird, es sich bei den vorbehaltenen Festlegungen um einen abgrenzbaren Bereich handelt und der Vorhabensträgerin aufgegeben wird, noch fehlende Unterlagen rechtzeitig vorzulegen. Im vorliegenden Verfahren ist eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich, da die Betroffenheit der Messtechnik im Gebäude Straße der Nationen 62/64 erst in der Ausführungsplanung ermittelt werden kann. Die ggf. erforderlich werdende Festlegung der Bautechnologie durch die Planfeststellungsbehörde stellt einen abgrenzbaren Bereich. Auswirkungen hieraus auf den übrigen Planfeststellungsbereich sind ausgeschlossen. Über die entsprechende Nebenbestimmung wurde die gesetzeskonforme Umsetzung des Vorbehaltes abgesichert.

5. Der Freistaat Sachsen beabsichtige, im Universitätsteil Straße der Nationen 62/64 im Jahre 2006 die bereits begonnenen Sanierungsmaßnahmen fortzusetzen. In der Folge sei mit erhöhtem Lieferverkehr von Baumaterialien etc., insbesondere über die Hauptzufahrt zum Universitätsteil an der Straße der Nationen zu rechnen. Dies sei bei der Planung zu berücksichtigen.

Die Einwendung zu 5. wurde im Erörterungstermin infolge der Stellungnahme der Vorhabens-trägerin für erledigt erklärt.

Stadt Chemnitz

Schreiben vom 28.10.2004

1. Belange des Tiefbauamtes

1.1 Bahnhofstraße

Nach Kenntnisstand des Tiefbauamtes solle die Fläche vor dem Bahnhofsgebäude auch dem Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Dieser Aspekt sei bei der Einordnung von Aufstellflächen für Reisebusse zu berücksichtigen. Ergänzend wird im Erörterungstermin vorgetragen, dass die Darstellung der Schraffierung, mit der in der Planunterlage zwischen Aufstellfläche und Gebäude markiert worden sei, missverständlich sei. Die hintere Fläche stelle keine Aufstellfläche dar, sondern sei Gehweg. Die Unterlagen sollten dahingehend geändert werden, so dass damit dieser Sachverhalt geklärt sei. Der Gleiskörper in der Bahnhofstraße solle so gestaltet werden, dass ein Befahren im Havariefall möglich sei (insbesondere wenn die Aufstellflächen für Reisebusse, Schienenersatzverkehr belegt seien).

Diese Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

Am Übergang der Straßenbahntrasse in das/aus dem Bahnhofsgebäude sei eine Untersuchung erforderlich, ob die Straßenbahnquerungen für Fahrzeug- und Lieferverkehr rechtzeitig und ausreichend wahrgenommen würden. Ausreichende Sichtverhältnisse seien nachzuweisen, damit der Verkehrsablauf auch bei einem möglichen Ausfall der LSA sicher abgewickelt werden könne. Anderenfalls plädiere das Tiefbauamt für die sichere Signalisierung Rot-Grün für Fußgänger bzw.

Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung der Hinweise im Rahmen der Bauausführung zugesichert.

Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement

Schreiben vom 21.10.2004, Az. B 1028-149/3-FPI

Die Einwenderin teilt mit, dass für den Freistaat Sachsen eine direkte und indirekte Betroffenheit der Flurstücke 1120 und 1124 der Gemarkung Chemnitz vorliege. Für den Zeitraum der Umsetzung des Bauabschnittes Chemnitz Hauptbahnhof, Verknüpfungsstelle ÖPNV/SPNV im Chemnitzer Hauptbahnhof ergäben sich folgende Punkte, welche bei der Planung und Umsetzung dieses Vorhabens wie folgt zu berücksichtigen seien:

1. Die TU Chemnitz, Universitätsteil Straße der Nationen 62/64, verfüge im rückwärtigen Bereich über eine als Einbahnstraße ausgelegte Umfahrung mit Einfahrt über die Carolastraße und Ausfahrt an der Bahnhofstraße. Über diese Umfahrung erfolge die vollständige Ver- und Entsorgung der Mensa des Studentenwerkes, der An- und Abtransport der technischen Gase für den Universitätsteil sowie der gesamte Postverkehr für die zentrale Poststelle der TU Chemnitz. Während der gesamten Bauphase müsse somit zwingend die Ab- und Ausfahrmöglichkeit aus dem rückwärtigen Bereich der TU Chemnitz auf die Bahnhofstraße und weiter die Nutzbarkeit der Wendeschleife kurz vor dem Umsteigebereich am Bahnhofsvorplatz als Anbindung an die Straße der Nationen erhalten bleiben.
2. Über die Georg-/Bahnhofstraße erfolge die Ver- und Entsorgung des Patentinformationszentrums mit dem Zeitbriefkasten als Annahmestelle zur Anmeldung von Patenten, etc. und der Patentbibliothek. Die Erreichbarkeit dieser Bibliothek und insbesondere des Zeitbriefkastens müsse über die gesamte Bauphase sichergestellt sein.
3. Nach dem vorliegenden Übersichtsplan erstreckten sich die Ausbaugrenzen der Verkehrsanlage auf der Straße der Nationen bis in Höhe des Haltestellenbereichs Schillerplatz. Somit sei auch die Hauptzufahrt des Universitätsteils Straße der Nationen 62/64 von der Maßnahme betroffen. Über diese Zufahrt erfolgte die Versorgung für die Fakultäten (z. B. mit Chemikalien) und alle im Universitätsteil benötigten Arbeits- und Hilfsmittel sowie die komplette Entsorgung des Universitätsteils. Weiterhin sei es die einzige Zufahrt zum Veranstaltungszentrum der TU Chemnitz und zur Universitätsleitung/Rektorat. Aus Gründen der Absicherung des Lehr- und Forschungsbetriebes sei eine durchgängige Erreichbarkeit der Hauptzufahrt des Universitätsteils unabdingbar.

Die Einwendungen 1 - 3 wurden im Erörterungstermin infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin für erledigt erklärt.

4. Zur Sicherung des Lehr- und Forschungsbetriebes im betroffenen Universitätsteil sei es notwendig, äußere Störeinflüsse durch Erschütterungen und Emissionen durch die notwendigen Baumaßnahmen auf ein Minimum zu beschränken. Im Erörterungstermin vom 13.04.2005 wird hierzu ergänzend vorgetragen, dass insbesondere der Lehr- und Forschungsbetrieb weiterhin störungsfrei möglich sein müsse. Dies betreffe insbesondere Messinstrumente für Maschinenbau.

Die Vorhabensträgerin sichert zu, dass der Lehr- und Forschungsbetrieb störungsfrei möglich

9. Für Arbeiten an elektrischen Anlagen seien die zutreffenden DIN VDE anzuwenden. Bei Arbeiten an elektrischen Anlagen unter Spannung seien zusätzliche Festlegungen erforderlich.

Die Beachtung dieses Hinweises wird von der Vorhabensträgerin zugesichert.

10. Die Hinweise zur Bewertung entsprächen den gültigen Regeln und die Variante Inselbetrieb solle bevorzugt werden. In den Ausführungsunterlagen seien die Hinweise zur Verantwortung über die Errichtung auszuweisen. Die Einhaltung der Grundsätze gem. Erdungsprojekt sei von der Bauüberwachung zu beaufsichtigen. Die für den Anschluss der Erdungsmaßnahmen verantwortlichen Firmen seien in die Abstimmung der Erfordernisse einzubeziehen.

Die Vorhabensträgerin sichert die Beachtung dieser Hinweise zu.

11. Für die Ausschreibungen seien die einzuhaltenden Errichtungsvorschriften einschl. anzuwendender CVAG Richtlinien zu benennen.

Dieser Hinweis wird von der Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen. Fragen der Ausschreibung der Baumaßnahme sind der Regelung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich.

12. Zur Endabnahme des Vorhabens durch den Betriebsleiter BOStrab sei die TAB/TÜV hinzuzuziehen.

Diese Forderung wird in der Nebenbestimmung 2.10 der Auflagen unter A III. sichergestellt.

Ferner werde der Hinweis gegeben, dass für die Steuerung der Signalanlagen und BÜ-Sicherungsanlagen der Straßenbahn die VDV 3.31 hinsichtlich der Anforderungsklassen zu beachten sei.

Diese Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung dieses Hinweises bei der Ausführungsplanung zusichert.

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Chemnitz (seit 01.01.2005: Abteilung 7, Arbeitsschutz des Regierungspräsidiums Chemnitz)

Schreiben vom 07.10.2004, plö-212

Es werde darauf verwiesen, dass bei o. a. Baumaßnahme grundsätzlich die Forderungen des Arbeitsschutzgesetzes in Verbindung mit den einschl. Verordnungen, insbesondere die „Arbeitsstättenverordnung“, die Baustelleneinrichtungen betreffend, sowie die „Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen“ (Baustellenverordnung, BaustellV) und die für Bauarbeiten verbindlichen berufsgenossenschaftlichen Vorschriften zu beachten seien. Gemäß § 15 Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) seien der Einwenderin innerhalb von 6 Wochen nach Inbetriebnahme der neu errichteten Aufzugsanlage die anlagenspezifischen Daten sowie die festgelegten Prüf Fristen mitzuteilen.

Diese Einwendung hat sich durch die Auflagen zum Bodenschutz (A III.3) erledigt.

3. Für die Fußgängerquerungen über die Gleisanlagen seien gelbe Wechselblinklichter vorgesehen. Bei diesen Blinkern handele es sich nicht um Signale, die in der BOStrab vorgesehen sind. In Abhängigkeit von den Verkehrsströmen solle die Ausrüstung mit Signalanlagen der BOStrab erfolgen, die auch dem Straßenbahnfahrer Sicherheit böten und nicht nur ein aufmerksamkeitsförderndes Signal für den Fußgänger darstellen würden.

Die Einwendung hat sich durch die Zusicherung der Vorhabensträgerin erledigt, dies zu beachten.

4. Für die Veränderungen in der Bahnstromversorgung der Fahrleitungstrenner bzw. Fahrleitungsspeisepunkte sei das Kurzschlussverhalten nachzuweisen. Die Details für die Elektroversorgungsanlagen (z. B. Messprotokolle, Verfahrensfragen bei Kabelverlegung u. a.) müssten nach Maßgabe in den Planfeststellungsunterlagen in der Ausführung beachtet werden.

Durch die Vorhabensträgerin wurde ein Energieversorgungskonzept erarbeitet. Detailfragen hierzu sind einer Regelung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich.

5. Die Bemaßungen der auf dem Bahnsteig aufgestellten Zusatzeinrichtungen, wie z. B. Schaltschränke, Sitzgruppen und Träger etc. müssten in den Ausführungszeichnungen erfolgen und der TAB/TÜV vorgelegt werden.

Die Einhaltung dieser Forderung wird durch eine Auflage unter A III.2.8 sichergestellt.

6. Die Bemaßung der Abschnitte im Querschnitt Anlage 4.1.1 würde nicht stimmen. Der Sicherheitsabstand zwischen den Gleisen betrage nur 0,60 m. Eine Nachbesserung sei in der Ausführungsplanung erforderlich. Für eingeschränkte Sicherheitsabstände seien Risiken zu analysieren und Festlegungen zur Vermeidung von Gefahren erforderlich.

Der Sicherheitsabstand wurde von der Vorhabensträgerin bewusst gewählt, um sich für den nächsten Bauabschnitt die Option des Befahrens mit anderen Fahrzeugen als Straßenbahnen offen zu halten. Die von der Einwenderin geforderte Risikoanalyse und Festlegung zur Vermeidung von Gefahren zu ermöglichen, wurde in diesem Beschluss eine entsprechende Auflage aufgenommen (vgl. A III.2.17).

7. Die Baustelle sei entsprechend StVO so ausreichend zu sichern, dass Unfälle vermieden würden. Verbleibende Gefahrenpunkte seien zu beachten. Das Personal sei darüber zu belehren.

Der Hinweis wird von der Vorhabensträgerin zur Kenntnis genommen.

8. Die Abnahme von Bauabschnitten bzw. Baustufen sei vom Betriebsleiter BOStrab vorzunehmen und zu protokollieren.

Diese Forderung wurde in der Nebenbestimmung 2.9 in A III. umgesetzt.

Dresden - Chemnitz ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens, sondern nur die Herstellung der Verknüpfung mit den Anlagen der DB AG. Bei der Dimensionierung der Anlagen wurden die vom ZVMS vorgegebenen Zugfahrten berücksichtigt. Weitere Streckenabschnitte sind nicht Gegenstand dieses Vorhabens. Dem weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells in Richtung der vom Einwender benannten Ziele steht die konkrete Baumaßnahme nicht entgegen.

Während für den Knotenpunkt Straße der Nationen/Georgstraße eine erforderliche Leistungsnachweisführung unter Einbeziehung der Verkehrsnachfragewerte erfolge, würden für die leistungsbezogenen Bedarfswerte im Schienennetz, die ebenfalls durch Verkehrsüberlagerungen mit Fern-, Regional-, Nah- oder Güterverkehr von Bedeutung seien, keine Aussagen getroffen. Hier müsste auf der Grundlage des zukünftigen Betriebskonzeptes bzw. Mengengerüstes eine entsprechende Aussage zur Leistungsfähigkeit ergänzt werden.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin eine Simulation erstellt hat, die ergibt, dass der Verkehr mit zusätzlichen Umlandbahnen im städtischen Netz abgewickelt werden kann.

Im Quergebäude sollten künftig im Untergeschoss der Fahrkartenverkauf der Stadtbahn und der Informationsbereich eingeordnet werden. Durch geeignete Informationslogistik sei eine optimale Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsangebote durch verschiedene Verkehrsträger zu sichern und es seien dabei möglichst kurze Wege für die Reisenden anzustreben.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit

Schreiben vom 12.10.2004, AZ: 56-3829.10.

Die Einwenderin trägt vor, dass die der TAB mit Schreiben vom 30.08.2004 eingereichten Planfeststellungsunterlagen für das Verkehrsbauvorhaben „Chemnitzer Model“ Abschnitt Chemnitzer Hauptbahnhof von der TÜV Industrieservice GmbH, TÜV Südgruppe auftragsgemäß geprüft worden sei. Im Ergebnis der Prüfung werde die Stellungnahme abgegeben.

Es werde gebeten, nachfolgende Anforderungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen:

1. Wichen die Ausführungsplanung und die sicherheitstechnischen Bedingungen von den geprüften Unterlagen ab, sei eine Vorlage der Veränderung zur erneuten Prüfung durch die TAB erforderlich.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Einhaltung dieser Forderung durch eine entsprechende Nebenbestimmung (vgl. A III.2.7) sichergestellt wird.

2. Vorhandene bzw. während des Baus festgestellte Besonderheiten der Bodentragfähigkeit seien zu beachten. In der Planfeststellungsdokumentation würden die Möglichkeit der Bodenstabilisierung bzw. Bodenverfestigung nicht genannt. Der Bodengutachter sei in die Überprüfung der Tragfähigkeit des Planums und zur Festlegung der Stabilisierungsmaßnahmen oder Austauschmöglichkeiten vor Ort einzubeziehen. Über die festgelegten Maßnahmen und erreichten Werte sei eine Dokumentation anzulegen.

ben der Straßenbahn auch die Busse der CVAG, des Regionalverkehrs und des Schienenersatzverkehrs. Im Zusammenhang mit der Erweiterung bzw. dem Umbau ergäben sich neue Konflikte für die Gesamtabläufe die einer Klärung bedürften. Die Bauausführung auf der Straße der Nationen solle vorrangig mit der Gewährleistung eines Fahrstreifens je Richtung und nur bei Unumgänglichkeit mit Umleitung über die Karl-Liebknecht-Straße erfolgen.

Die Verkehrsführung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sie wird in der Ausführungsplanung unter Einbeziehung der zuständigen Stellen abgestimmt und berücksichtigt. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Regionaler Planungsverband Chemnitz/Erzgebirge

Schreiben vom 30.08.2004

Die Einwenderin trägt vor, dass zu den gemäß Z 1.4 des FEV zu sichernden Endpunkten Flöha und Hohenstein-Ernstthal auf der Sachsen-Franken-Magistrale in den Planungen zum Ausbau des Hauptbahnhof Chemnitz kein Bezug hergestellt würde. Das betreffe gleichermaßen die derzeit in Ausbau befindliche Strecke Chemnitz - Niederwiesa - Hainichen, die gemäß Regionalplan Z 7.2.6 als Bestandteil „Chemnitzer Modells“ ausgewiesen werde.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Herstellung dieser Bezüge im planfestgestellten Vorhaben ist nicht erforderlich.

Die Unterlagen würden die technischen Voraussetzungen schaffen, Burgstädt, Mittweida und Limbach-Oberfrohna direkt und umsteigefrei mit dem Chemnitzer Stadtzentrum zu verbinden. Dies stelle eine erste Baustufe dar. Die Fahrtziele Flöha und Niederwiesa - Hainichen seien erst in einer zweiten Baustufe mittels eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens realisierbar, da hierzu die Einbindung in die Sachsen-Magistrale notwendig sei. Die Verknüpfungsbeziehungen zwischen Chemnitz und Hohenstein-Ernstthal seien kein planerisches Ziel dieser Verknüpfungsstelle. Aus den vorliegenden Planungen sei nicht ersichtlich, inwieweit eine Einbindung in die Strecke Dresden - Chemnitz - Glauchau berücksichtigt werde bzw. als Planoption überhaupt noch zur Disposition stehe. Ausgehend von der bisherigen Aufgabenstellung zur Einbindung an den Hauptbahnhof (Stand 2002) sei die Herstellung von Fahrbeziehungen neben den Richtungen Burgstädt und Mittweida auch für Flöha vorgesehen mit dem Ziel, einer niveaufreien Einbindung in die Strecke Dresden - Chemnitz. Es werde aus Sicht der Regionalplanung empfohlen, die lediglich (unter 2.) genannten Fahrbeziehungen Burgstädt und Mittweida, die von der Planung erfasst würden, deutlicher in der Aufgabenstellung hervorzuheben und auch die Auswirkungen zu nennen, die sich für die anderen - nach wie vor planerisch zu sichernden - Streckenabschnitte des „Chemnitzer Modells“ ableiteten. Damit werde die räumliche Wirksamkeit der Maßnahme sichtbar. Gleichzeitig würden die Voraussetzungen zu Gunsten der Planungssicherheit der einzelnen Maßnahmen geschaffen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die vorliegende Planung umfasst als Ausbaustufe des „Chemnitzer Modells“ die Verlängerung und Einführung der Stadtbahngleise in die Bahnsteighalde des Hauptbahnhofes, die schleifenförmige Anbindung in die Straße der Nationen und das Herstellen einer Anbindung der Stadtbahngleise an das Gleisnetz der DB AG. Mit der vorliegenden Planung werden im Hauptbahnhof Chemnitz die Voraussetzungen geschaffen, dass Züge direkt in Richtung Burgstädt und Mittweida fahren können. Eine niveaufreie Einbindung in die Strecke

5. Punkt 5.5.3, Georgstraße, Querschnitt

Wie in den vorangegangenen Punkten bestünden auch hier aus polizeilicher Sicht Defizite in der Verkehrsführung und vor allem in der Befahrung mit Rettungs- und Einsatzfahrzeugen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da es sich um einen regelkonformen, zweispurigen Straßenquerschnitt handelt. Im Falle eines Unfalls kann wechselseitig die Gegenfahrspur genutzt werden.

6. Punkt 5.9, Straßenausstattung

Die Möblierung in Form von Fahrradständern und Sitzgelegenheiten habe so zu erfolgen, dass eine für die Verkehrssituationen angepasste Sichtbehinderung oder Erschwerung ausgeschlossen werden könne. Die Pflanzstandorte seien mit den Standorten von Verkehrszeichen in Übereinklang zu bringen, um Sichtbehinderungen auszuschließen.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung dieser Hinweise für die Ausführungsplanung zusichert.

7. Punkt 5.10.1, signaltechnische Sicherung der Stadtbahnauffahrt auf die Straße der Nationen in Höhe der Heinrich-Zille-Straße.

Die signaltechnische Lösung werde seitens der Polizeidirektion nicht mitgetragen. Um einen reibungslosen Verkehrsablauf mit der Gewährleistung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen, sei die Heinrich-Zille-Straße in die Signalisierung mit einzubeziehen. Die Fahrzeugführer, aus der Heinrich-Zille-Straße kommend, seien mit den gesamten Verkehrsabläufen überfordert. Sie müssten nicht nur den ÖPNV Beachtung schenken, sondern würden nicht einmal den Zustand der Signalisierung der Straße der Nationen kennen. Die Fußgänger würden über die Straße der Nationen signaltechnisch berücksichtigt, seien aber im Zusammenhang mit den Abbiegebeziehungen der Bahn überhaupt nicht gesichert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Linksabbieger aus der Heinrich-Zille-Straße werden am Fußgängerüberweg (über die Straße der Nationen) durch gelbes Blinklicht gewarnt. Die Querung der Stadtbahngleise im Zuge der Straße der Nationen ist signaltechnisch gesichert. Weitere Querungen der Gleisanlagen in diesem Bereich sind nicht vorgesehen.

8. Punkt 5.10.2, Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knotenpunkt Straße der Nationen/Georgstraße

Der Leistungsnachweis werde aus verkehrspolizeilicher Sicht nicht angezweifelt, aber die im Anschluss befindliche Lichtzeichenanlage in Höhe Busbahnhof sollte unbedingt mit zum Gegenstand der Untersuchungen werden. In die weiteren Untersuchungen seien auch die benachbarten Knotenpunkte einzubeziehen, um einen reibungslosen, sicheren und flüssigen Verkehrsablauf zu ermöglichen.

Die Vorhabensträgerin sichert die Koordinierung der Einzel-Lichtsignalanlagen in der Ausführungsplanung zu. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

9. Punkt 10.2, Verkehrsführung

In der Bauphase an der Bahnhofstraße/Georgstraße solle der fließende Verkehr im Einrichtungsverkehr gewährleistet werden. Aus verkehrspolizeilicher Sicht ergäben sich hierbei erhebliche Probleme im Gesamtablauf. Gegenwärtig verkehrten in diesem Bereich ne-

Polizeipräsidium Chemnitz

Schreiben vom 30.09.2004, Az.: PVD 4-1132.60/12/204

Die Einwenderin bittet, folgende Hinweise und Bedenken im Zusammenhang mit Sicherheitsfragen zu bearbeiten:

1. Punkt 4.8.2.1, Bahnübergang Bahnhofstraße/Georgstraße

Für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit werde vorgeschlagen: Anstatt der geplanten zweifältigen Lichtzeichenanlage (gelb-rot) eine dreifältige Anlage vorzusehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die geplante Signalisierung ist eine Bahnübergangsanlage nach BOStrab. Diese Anlagen sind ausschließlich mit Lichtzeichen Gelb-Rot ausgestattet, siehe § 20 Abs. 4 und 5 BOStrab.

2. Punkt 5.2.3, Georgstraße

In den Planungsunterlagen werde mehrfach davon ausgegangen, dass die Georgstraße nur vom ÖPNV, Anlieger- und Lieferverkehr genutzt werde. Fest stehe aber, dass der Anliegerverkehr eine nicht ganz unbedeutende Rolle in den gesamten Verkehrsabläufen spiele, zumal gegenwärtig im Bereich des Bahnhofsvorplatzes eine Wendemöglichkeit eingerichtet sei. In der weiteren Planung seien Alternativen zu prüfen, die diese Verkehrsströme berücksichtigten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da in die gegenwärtige verkehrliche Situation der Georgstraße nicht eingegriffen wird.

3. Punkt 5.3.1, Straße der Nationen

Den Verziehungsstrecken an den Fahrbahnrandern würde eine Geschwindigkeit von 30 km/h bzw. in Ausnahmefällen von 20 km/h zugrunde gelegt werden. Ferner werde an den Knotenpunkten ausschließlich eine geringere Geschwindigkeit als 50 km/h erwartet werden. Lasse diese Formulierung den Schluss auf Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeiten zu, dann solle die Geschwindigkeit mittels Verkehrszeichen reduziert werden.

Der Hinweis zu Daten, die bei der Erstellung des Markierungs- und Beschilderungsplanes, zu beachten sind, wird zur Kenntnis genommen. Da der Markierungs- und Beschilderungsplan durch die untere Verkehrsbehörde erstellt sind, bedarf es hierzu keiner gesonderten Regelung durch die Planfeststellungsbehörde.

4. Punkt 5.5.1, Straße der Nationen, Querschnitt/Punkt 5.5.2, Bahnhofstraße, Querschnitt

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestünden erhebliche Bedenken im Verkehrsablauf nach einem Verkehrsunfall. Im Projekt werde dazu ausgesagt, dass bei einer Fahrspurweite von 3,65 m und einem Radweg von 1,60 m die Möglichkeit der Mitbenutzung des Radweges bestünde. Dieser Gedankengang könne unter Berücksichtigung der Sperrung des Fahrstreifens nicht nachvollzogen werden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Zwischen den Gleisborden und dem Fahrbahnrand verbleiben 3,50 m. Damit ist die Vorbeifahrt an einem liegen gebliebenen Fahrzeug möglich.

in einer Krümmung.

Hält ein SPNV-Zug in Richtung DB AG an dem Bahnsteig vor der Weiche S1, blockiert er nachfolgende, in Richtung Straße der Nationen fahrende Stadtbahnen so lange, bis er das Signal zur Einfahrt in der DB AG-Bereich (Weiche 55) erhält. Deshalb sollen die SPNV-Züge bis zum Erhalt ihres Freizeichens auf den Bereich hinter der Weiche S1 vorziehen. Dadurch können die Stadtbahnen behinderungsfrei über die Weiche S1 in Richtung Straße der Nationen fahren. Verspätungen aufgrund gegenseitiger Behinderung werden somit ausgeschlossen. Um Fahrgästen dennoch die Möglichkeit zu geben, in den wartenden SPNV-Zug einzusteigen, wurde ein zweiter Bahnsteig mit der Nutzlänge von 60 m nach der Weiche S1 eingeordnet. Aus oben genannten gleisgeometrischen Gründen ist die Lage im Bogen nicht zu umgehen. Dieser zusätzliche Bahnsteig ist nur für den Bedarfsfall (gegenseitige Behinderung) eingerichtet.

Die Anordnung der Weiche 55 sollte nochmals, unter dem Aspekt einer gegebenenfalls im Störfall notwendigen Umsetzung von Fahrzeugen, überprüft werden. Gleichfalls geprüft werden sollte die Notwendigkeit des Anschlusses der Weiche 55 an das ESTW.

Die Prüfung ist erfolgt. Durch den zur Verfügung stehenden Platz zwischen Bahnsteig und Weichenbereich der DB Netz AG sowie aufgrund der erforderlichen Signalabstände ist eine Anordnung der Weiche 55 unmittelbar im Anschluss an die Schutzweiche 52 für die Funktionsfähigkeit der planfestgestellten Maßnahme erforderlich. Dies gilt auch für den Anschluss der Weiche 55 an das ESTW, da eine technische Schnittstelle zwischen der Weiche 52 und der Weiche 55 (also Steuerung der Weiche 55 durch Sicherungsanlagen der Stadtbahn) eine eingleisige Übergangsstelle bedingen würde. Die Eingleisigkeit wiederum würde eine Erlaubniswechsel-Abhängigkeit erfordern, welche auf technische Realisierungsschwierigkeiten stoßen würde. Diese Einwendung hat sich damit erledigt.

Der Beginn der Zufahrten in das Netz der DB sei mit dem Signal 62P31 angegeben – das Ende von Zufahrten aus dem Gleis der DB müsse an einem Hauptsignal enden, welches aber nicht angegeben sei. Dazu sei ein Nachtrag erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Dieser Übergang ist vergleichbar mit einer Ausfahrt in eine zweigleisige Strecke. Der Zielpunkt für die Fahrten vom DB Netz in das Stadtbahnnetz ist die So2-Tafel nach BOStrab. Mit dieser wird das Sondersignal So 2 der Anlage 4 zu den §§ 21, 40, 51 BOStrab (Ende einer Strecke mit Zugsicherung) im Sinne eines Übergangs vom Fahren auf Zugsicherung zum Fahren auf Sicht signalisiert.

Die Ausführungsplanungen für die Bahnanlagen einschließlich der sicherungstechnischen Anlagen für den NE-Bereich und die entsprechenden Schnittstellen seien dem LfB rechtzeitig jeweils zweifach zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen.

Die Vorhabensträgerin sichert zu, dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten. Ferner wird dies durch eine Nebenbestimmung zum Bauablauf sichergestellt (s. A III 2.15).

chert. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht (LfB) des Freistaates Sachsen

Schreiben vom 05.10.2004, Az. LfB 52272/00-91/703/04

Der Einwender trägt vor: Da im Bereich zwei Eisenbahn- und ein Straßenbahninfrastrukturunternehmen aneinander anschlössen, sei eine exakte Grenze zwischen dem EBO- und BOStrab-Bereich bzw. der DB Netz AG festzulegen.

Diese Einwendung hat sich erledigt. Bei der Grenzziehung zwischen EBO- und BOStrab-Bereich wird zwischen der oberbautechnischen und der sicherungstechnischen/betrieblichen Grenze unterschieden. Die oberbautechnische Grenze befindet sich bei km 0,034 (A) am Ende der Weiche 51 (siehe Bauwerksverzeichnis Nr. 1.1.1). Die sicherungstechnisch/betriebliche Grenze liegt bei km 0,175 (A) in Höhe Signal 62P31 (siehe Bauwerksverzeichnis Nr. 6.2.1).

Die Art des Anschlusses zum Befahren des BOStrab-Bereiches mit EBO-Fahrzeugen sei noch zu definieren.

Das Fehlleiten von EBO-Zügen wird wie folgt ausgeschlossen (vgl. Erläuterungsbericht, 4.8.2.2): Durch Richtungsanzeiger wird die bevorstehende Einfahrt in den BOStrab-Bereich signalisiert (der Kennbuchstabe wird noch in der Ausführungsplanung festgelegt). Der Richtungsanzeiger wird im Bremswegabstand vorsegnalisiert. Bei Beachtung der Signale haben EBO-Fahrzeuge vor dem Signal mit dem Richtungsanzeiger anzuhalten, da ein offensichtlich falscher Fahrweg eingestellt ist. Wird die Fehlleitung durch den Triebfahrzeugführer des EBO-Fahrzeuges nicht erkannt oder nicht beachtet, erfolgt eine Zwangsbremmung durch die punktförmige Zugbeeinflussung in Höhe des Richtungsanzeigers. Der verbleibende Bremsweg reicht aus, um noch vor dem BOStrab-Bereich zum Stehen zu kommen. Ein Stadtbahn-Fahrzeug schaltet selbsttätig den PZB-Gleismagneten vor Vorbeifahrt unwirksam. Diese Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Notwendigkeit zur Verlegung des östlichen Bahnsteigteiles am Gleis 31 sei noch zu begründen. Der Bahnsteig sollte nur im Ausnahmefall im Boden liegen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Der Bahnsteig in Richtung DB AG am Gleis 31 erhält eine Nutzlänge von 2 x 60 m. Er ist aufgrund der Weiche S1 auf ca. 23 m nicht nutzbar. Somit ergibt sich eine Baulänge von ca. 143 m. Diese Lösung mit einer Nutzlänge von 2 x 60 m erlaubt Fahrgästen auch dann einen Zustieg, wenn die Stadtbahn in Richtung DB AG den Bahnsteigbereich vor der Weiche aus S1 aufgrund eines nachfolgenden, in Richtung Straße der Nationen fahrendes Fahrzeug verlassen muss, jedoch nicht in den Bereich der DB AG einfahren darf. Die Lage des Bahnsteiges im Innenbogen (R = 400 m) ergibt sich aufgrund der gleisgeometrischen Rahmenbedingungen (Durchfahrt durch das Querbahnsteiggebäude und Lage der Weiche 55). Die Einordnung der beiden Geraden erfolgte aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte:

- Die Stützen im Bereich Durchfahrt durch das Querbahnsteiggebäude geben die Richtung an, in welcher der Haltestellenteil vor der Weiche S1 liegen muss. Dieser HS-Teil liegt in der Geraden und stellt den planmäßigen Halt dar.
- Die Lage der Weiche 55 ist durch den Planfeststellungsbeschluss zum „Knoten Chemnitz“ festgelegt. Zwischen der Weiche S1 und der Weiche 55 erfolgt die Gleisverbindung somit

Die Einwenderin trägt vor, dass mit dem vorliegenden Bauabschnitt ein Großteil des ruhenden Verkehrs im Planfeststellungsabschnitt entlang der Straße der Nationen verdrängt würde. Aussagen über die ersatzweise Bereitstellung von Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr würden allerdings nicht getroffen.

Der verdrängte Parkverkehr kann durch ein im Mauerstraßenkarree am Bahnhof entstehendes neues Parkhaus aufgenommen werden. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Ferner wird vorgetragen, dass der Fußgängertunnel von der Minna-Simon-Straße in Richtung Dresdner Straße eine wichtige fußläufige Verbindung zwischen dem Stadtteil Sonnenberg und dem Bahnhof sei. Die Aufwertung dieser Verbindung sei schon mehrfach Gegenstand von Untersuchungen gewesen. Mit den Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Chemnitzer Modells in diesem Bereich werde eine Aufwertung dieser Verbindung zur Erschließung weiteren Kundenpotentials für das Chemnitzer Modell auf dem Bereich Sonnenberg erwartet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da (Um-)Baumaßnahmen am Fußgängertunnel von der Minna-Simon-Straße in Richtung Dresdner Straße nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Die Einwenderin trägt ferner vor, dass während der Bauphase mit erheblichen Behinderungen in den betroffenen Bereichen zu rechnen sei. Daher werde gebeten, die Anlieger, insbesondere die gewerblichen Anlieger, rechtzeitig über die Baumaßnahmen zu informieren. Im Dialog mit den Betroffenen sei zu sichern, dass der Kunden- und Lieferverkehr so gering wie möglich beeinträchtigt werde.

Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung dieser Forderung im Rahmen der Ausführungsplanung zugesichert. Dies wird durch Auflagen für den Bauablauf sichergestellt.

Die Zuwegungen zu den Handels- und Gewerbeeinrichtungen seien jederzeit zu gewährleisten. Sollte dies punktuell über einen engeren Zeitraum nicht realisiert werden können, sollten Mittel für eine angemessene Entschädigung von betroffenen Gewerbeanliegern in den Planungen vorgesehen werden.

Vorhabensträgerin hat die jederzeitige Zuwegung zu den Handels- und Gewerbeeinrichtungen zugesichert. Entschädigungen für evtl. betroffene Gewerbeanlieger sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Landesamt für Denkmalpflege Sachsen

Schreiben vom 19.10.2004, Az. II.3-255-04-10-19

Der Einwender bittet bezüglich der Neugestaltung der Fassade des Querbahnsteiggebäudes aufgrund der denkmalgeschützten Umgebungsbauten (Universität/Bahnhof-Altbau) um abstimrende Information seitens des Planungsbüros.

Die Vorhabensträgerin hat weiterführende Abstimmungen im weiteren Planungsverlauf zugesich-

- Im Leitungsschutzstreifen der Kabeltrasse dürften Bau-, Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten (einschließlich der Arbeitsfahrzeuge) nicht behindert werden.
- Der Mindestabstand zu den vorhandenen Kabeln solle 0,40 m in der seitlichen Lage sowie 0,20 m in der Höheneinordnung nicht unterschreiten. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, sei in Abstimmung mit der envia tel GmbH geeignete konstruktive Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Ferner werde gebeten, sich ebenfalls an die Stadtwerke Chemnitz AG zwecks Erteilung der Zustimmung zu wenden.

Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung dieser Hinweise zugesichert. Ferner finden diese Hinweise Eingang in die Nebenbestimmungen zugunsten der Leitungsunternehmen (s. A III. 7.1 und 7.3).

Evangelisch-Lutherische Kirchengemeinde St. Petri-Lukas

Schreiben vom 13.10.2004

Die Einwenderin, die die Planfeststellungsunterlagen von Evangelisch-Lutherischen Landeskirchenamt Sachsen erhalten hat, trägt vor, dass sie gegen das Vorhaben grundsätzlich nur Einwände bei der Anbindung des Grundstückes der Kirchengemeinde an der Straße der Nationen 72 in die Straße der Nationen habe. Durch den Bau des Parkhauses am Bahnhof sei es der Einwenderin nicht möglich, eine wegerechtlich bzw. durch Baulast gesicherte Zufahrt zu erhalten. Bisher sei eine Zufahrt über die Straße der Nationen nur durch das Befahren des Fußweges möglich, was zwar aufgrund der Breite des Fußweges zu einer massiven Behinderung des Fußgängerverkehrs führe. Der Kirchenvorstand fordere deshalb im Zuge des Planfeststellungsverfahrens die Realisierung einer gesicherten Zufahrt für das Grundstück Straße der Nationen 72. Für die allgemeine Sicherheit sei es unumgänglich, eine gesicherte Zufahrt für Rettungsfahrzeuge, Behindertentransporte und Lieferanten zu schaffen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Grundstück der Kirchengemeinde wird nicht vom planfestgestellten Vorhaben betroffen.

GDM Komm Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation

Schreiben vom 22.09.2004, Az. GEN/He 10448/04/00

Die Einwenderin fordert, dass für den Fall, dass der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert werde oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten solle, es notwendig sei, die GDMcom an weiteren Verfahren zu beteiligen. Ferner werde gebeten, bezüglich Leitungen und Anlagen regionaler und/oder örtlicher Gasversorgungsunternehmen sich unmittelbar mit dem zuständigen Leitungsbetreiber in Verbindung zu setzen.

Vorhabensträgerin hat dies zugesichert, so dass sich die Einwendung erledigt hat.

Industrie- und Handelskammer Südwestsachsen Chemnitz-Plauen-Zwickau

Schreiben vom 20.10.2004

seien Aussagen und Nachweise zum Erschütterungsschutz des Querbahnsteiggebäudes gefordert worden, da erschütterungstechnische Unterlagen bisher nur für Bürogebäude der Straße der Nationen 84 durchgeführt worden sei.

Die Einwendung zu 8) hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin deren Beachtung zusichert. Ferner finden die Hinweise in den Auflagen zu Bauausführung (A III. 2) Eingang.

Entsorgungsbetrieb der Stadt Chemnitz (ESC)

Schreiben vom 21.10.2004, Az. NP-A LoosT

In Geschäftsbesorgung für den ESC teilen die Stadtwerke Chemnitz AG mit, dass sie seit 2003 im Rahmen eines Dienstleistungsvertrages die Abwasserentsorgung für die Stadt Chemnitz übernommen hätten. Eigentümer und Unterhaltspflichtiger der vorhandenen öffentlichen Mischwasserkanalisation im Bahngelände sei weiterhin der ESC. Die Angaben zu Punkt 7.1 im Bauwerksverzeichnis seien entsprechend zu korrigieren.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin der Forderung entsprochen hat.

Envia Mitteldeutsche Energie AG

Schreiben vom 05.10.2004, Az. PO-H-C Wa

Die Einwenderin teilt mit, dass sich im ausgewiesenen Gebiet eine FM-Kabeltrasse (Co 357-009,010,011) befinde. Der Trassenverlauf sei vor Beginn jeder Baumaßnahme zwingend zu orten und zu markieren.

Im Zuge der Bauausführung würden folgende Grundprämissen gelten:

- Vor Beginn der Tiefbauarbeiten (Handsichtung) sei die Kabeltrasse exakt zu orten und zu markieren bzw. die Lage durch Handsichtung genau festzustellen.
- Die Abstände zu den Kabeln der envia sei nach DIN VDE 0100 und 0101 einzuhalten.
- Das bei Bedarf genaue Orten der Kabeltrassen sowie die Stellung einer Aufsichtsperson gemäß Absprache mit einem Mitarbeiter der envia tel GmbH.
- Bei Kabelkreuzungen und Parallelführungen mit den Kabeltrassen der envia sei eine betriebssichere, geschützte Aufhängung der Kabel zu gewährleisten.
- Das Freilegen und Entsandten der Kabel der envia sei nur unter Aufsicht bzw. nach Absprache zulässig.
- Im Bereich von 2,0 m rechts und links der Kabeltrasse sei nur Handsichtung unter Aufsicht gestattet.
- Die Leitungsschutzstreifen der Kabel von 3,00 m (je 1,50 m beidseitig der Kabelachse) seien von jeder Bebauung freizuhalten.

- 2) Die im Planfeststellungsbereich vorhandenen Bahnkabel (Signal-, Telekommunikations- und Elektrokabel) seien während der Bauarbeiten wirksam zu schützen, ggf. umzuverlegen. Überbauungen von Kabeltrassen der Bahn seien nicht zulässig.
- 3) Hinsichtlich signaltechnischer Anlagen sei zu beachten, dass die Signale sich nicht durch Bauwerke, Baustelleneinrichtungen, Masten u.ä. beeinträchtigt würden. Insbesondere Baustellenbeleuchtungseinrichtungen dürften nicht zur Überstrahlung von Signalen führen.
- 4) Bei den elektrotechnischen Anlagen müsse die Bahnerdung in jedem Bauzustand vollständig erhalten und funktionsfähig bleiben.
- 5) Die Standsicherheit und der Bauteil-Brandschutz der durch den Umbau betroffenen Teile des Querbahnsteiggebäudes sei im Rahmen der dem Eisenbahnbundesamt vorzulegenden Ausführungsunterlagen nachzuweisen. Gleiches gelte für neue Gebäudeteile (z. B. Fassade, Dachauskragungen usw.) sowie auch sinngemäß für Bauzwischenzustände in Form von konstruktiven Abfangungen von Gebäudeteilen.

Die Einwendungen zu 1) bis 5) haben sich erledigt, da die Vorhabensträgerin deren Beachtung zusichert. Ferner finden die Hinweise in den Auflagen zu Bauausführung Eingang, vgl. A III. 2.

- 6) Das Querbahnsteiggebäude sei als Überbauung mit erhöhten Sicherheitsanforderungen zu betrachten. Für die Bemessung und die bauliche Durchbildung der Stützen sei die Gefährdung aus einem möglichen Anprall durch Schienenfahrzeuge der Stadtbahn zu berücksichtigen (DIN 1055-9, Einwirkungen auf Tragwerke).

Die Einwendung 6) hat sich erledigt, da die Stützen entsprechend der Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden und der Berufsgenossenschaft Erfurt gegen Anprall durch Anprallschutzvorrichtung gesichert sind. Durch die Einordnung der schützenden Bauteile müssen die Stützen selbst nicht gegen den Anprall ausgelegt werden. Der externe Schutz war erforderlich, da die Stützen sonst in den Lichtraum der Bahn hineinragen. Für die Bemessung und die bauliche Durchbildung der Stützen wird die Gefährdung aus einem möglichen Anprall durch Schienenfahrzeuge der Stadtbahn nach DIN 1055-9 (Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 9) berücksichtigt.

- 7) Das Brandschutzkonzept, soweit es das Vorhaben Chemnitzer Modell betreffe, bedürfte der frühzeitigen Prüfung durch einen Sachverständigen. Es sei dem Eisenbahnbundesamt im Rahmen der Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen vorzulegen. Dem Vorhabensträger sei aufzuerlegen, das Brandschutzkonzept in Abhängigkeit vom jeweiligen Baufortschritt und den sich daraus ergebenden Anforderungen mit der DB Station & Service AG abzustimmen und im Sinne eines Gesamtbrandschutzkonzeptes für den Bahnhof Chemnitz Hauptbahnhof zu aktualisieren.

Die Einwendung zu 7) hat sich durch die von der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin abgegebene und durch diesen Beschluss für verbindlich erklärte Zusicherung, gemeinsam mit der DB Netz AG eine Anpassung des Brandschutzkonzeptes zu erarbeiten, erledigt.

- 8) Im Zuge der Vorabstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Eisenbahnbundesamt sei hinsichtlich des Querbahnsteiggebäudes auf das Erfordernis der Vorlage eines Nachweises nach der Energieeinsparverordnung - EnEV hingewiesen worden. Weiterhin

sprochen.

- 2.3 Beim Neupflanzen der Bäume sei darauf zu achten, dass die Bürofenster nicht verschattet würden. Es sei sicherzustellen, dass durch die Wurzeln der Neuanpflanzungen keine Schäden in den Bestandsgebäuden und/oder Zuleitungen entstünden.
- 2.4 Die Verkehrssicherungs-, Instandhaltungs- und Reinigungspflichten der Vorgartenflächen sowie die Grünflächenpflege gingen auf den Käufer bereits während der Baumaßnahmen über.

Die Einwenderin erklärte die Einwendungen infolge der Stellungnahme der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin für erledigt.

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden

Schreiben vom 25.10.2004, Az. 52100 Pat/60/04

Die Einwenderin trägt vor, dass mit dem Vorhaben Gleis- und andere Eisenbahnbetriebsanlagen sowie eine für ein Eisenbahnbauvorhaben der DB Netz AG durch Planfeststellungsbeschluss vom 29.03.2004 (Az.: 52120 Pat/1/019/03) festgestellte Baustelleneinrichtungsfläche überplant werde. Der genannte Planfeststellungsbeschluss sei unanfechtbar geworden. Nach dem Vollzug des genannten Planfeststellungsbeschlusses für das Eisenbahnbauvorhaben werde die für die vorliegende Planung erforderliche Baufreiheit vorhanden sein. Weiterhin seien Änderungen an Gebäuden der DB Station und Service AG Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung.

Aufgrund der umrissenen gegenseitigen Beeinflussung verschiedener Vorhaben sei es dringend erforderlich, dass zwischen den beteiligten Vorhabensträgern und den betroffenen Anlagebetreibern eine umfassende inhaltliche und zeitliche Abstimmung erfolge. In den vorgelegten Unterlagen würden die Baumaßnahmen der DB Netz AG ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden (Sachsen-Magistrale, Eisenbahnknoten Chemnitz Hauptbahnhof) als „Vorlaufmaßnahme“ bezeichnet und als solche vorausgesetzt, wie z. B. die gleisseitige Abbindung der Bahnsteige 1. – 4. Durch das nach dem hier vorliegenden Erkenntnisstand auf unbestimmte Zeit verschobene Bauvorhaben der DB Netz AG seien daher diese Vorleistungen möglicherweise im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen zum „Chemnitzer Modell“ mit zu realisieren. Auch dies bedürfte der Abstimmung zwischen den Vorhabensträgern und ggf. auch der Berücksichtigung in dem zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss.

Darüber hinaus sei sicherzustellen und auch für die Zukunft zu gewährleisten, dass im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme bzw. der Realisierung des Plans keine Beeinträchtigungen und/oder Gefährdungen für die Betriebsanlagen der Deutschen Bahn und den darauf stattfindenden Eisenbahnverkehr ausgingen. Erforderlichenfalls seien entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Weiterhin sollte dem Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss Folgendes auferlegt werden:

- 1) Die Ausführungsunterlagen zu dem planfestzustellenden Vorhaben seien, soweit sie Betriebsanlagen von Eisenbahnern des Bundes unmittelbar betreffen würden oder Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs hätten, rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

arbeiten den statischen und denkmalpflegerischen Anforderungen entsprechen. Gegebenenfalls notwendige Anschlussarbeiten seien nach den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

- 1.2 Medienleitungen seien im Erdreich komplett bis zu einem Übergabeschacht/Gebäudewand zurückzubauen. Die Anschlüsse seien fachgerecht zu schließen. Durch die geplanten Baumaßnahmen dürften keine Medienunterbrechungen (wie z. B. für Strom, Wasser, Abwasser, Telefon und Fernwärme o.ä.) entstehen, anderenfalls seien die Versorgungsleitungen wieder fachgerecht anzuschließen, um die Nutzungsfähigkeit der Bestandsimmobilie zu gewährleisten. Es werde um Anschluss der Bestandsimmobilie an die neuen Ver- und Entsorgungsleitungen im Straßenverlauf gebeten.
- 1.3 Weitere Maßnahmen, die durch die Realisierung der Baumaßnahme erforderlich würden, wie z. B. Altlastenbeseitigung, übernehme der Bauherr auch auf den Grundstücksteilen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen würden einschließlich der notwendigen Anschlussflächen, hier jedoch nur zur zumutbaren Tiefe.
- 1.4 Für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen würden ortsübliche Nutzungsentgelte erhoben.
- 1.5 Während der Baumaßnahmen gingen die Verkehrssicherungspflicht sowie die Sicherung des Postgrundstücks gegen unbefugtes Betreten auf den Bauherrn über. Die Zugänglichkeit für die Nutzer müsse jedoch auch fern der Baumaßnahme gesichert bleiben. Eventuelle Beeinträchtigungen seien rechtzeitig der Deutschen Post Immobilien Service GmbH anzuzeigen und mit der Deutschen Post abzustimmen.
- 1.6 Das verbleibende Restgrundstück müsse nach Beendigung der Baumaßnahme nutzbares Parkplatz für „Kraftfahrzeuge aller Art“ hergerichtet werden. Alle Leistungen gingen zu Lasten des Bauherrn. Bis zur Übergabe der Parkplatzfläche würden gemäß Ziffer 1.3 weiterhin Nutzungsentgelte erhoben.
- 1.7 Für die benannte – bisher bebaute Teilgrundstücksfläche – müsse ein Baurecht (z. B. für ein Parkhaus oder eine Parkpalette) gesichert werden.
- 1.8 Das Verbleiben des Postgrundstücks sei gemäß Bestandssicherungsstandard verschließbar einzufrieden.
- 1.9 Schall- und/oder Erschütterungen dürften das Restgrundstück nicht belasten.

2. Flurstück 1145/3, „Vorgärten“

- 2.1 Das Geh-, Fahr- und Leitungsrecht für die bestehenden Zu- und Ausfahrten sowie für die Gehwege sei zugunsten des verbleibenden Grundstücks und zu Lasten des zu veräußernden Teilgrundstücks dauernd zu belasten. Die Nutzbarkeit sei jederzeit, auch während der Baumaßnahmen, zu gewährleisten. Das Recht zum Verbleiben bzw. Aufstellen neuer Brief- und/oder Briefablagekästen werde kostenfrei gewährt.
- 2.2 Die Vorgartenfläche gehe in der gesamten Tiefe auf den Käufer über. Ein Verbleiben von Restflächen und Einschnitten in der Vorgartenfläche sei für die Deutsche Post nicht zumutbar. Einer dinglichen Sicherung von 14 m² auf dem Flurstück 1145/3 werde entschieden wider-

Zur Sicherung der vorhandenen Kabel und Anlagen (bei noch nicht erfolgtem Rückbau der jetzigen Bahnsteige 1 – 4) sei für die bauausführende Firma, auf der Basis der Ausführungsplanung, ein Erlaubnisschein für Erdarbeiten bei der DB Telematik GmbH einzuholen. Diese Zustimmung beziehe sich nur auf das beantragte Vorhaben und auf den beantragten Baubereich.

Im Auftrag der Arcor AG & Co KG wird folgende Auskunft erteilt: Der angefragte Bereich enthalte Fernmeldekabel oder TK-Anlagen der Arcor AG & Co KG: F551083, F551084.

Die Arcor AG & Co KG stimme den geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu: Zur Sicherung der vorhandenen Kabel und Anlagen auf Bahnland sei für die bauausführende Firma auf Basis der Ausführungsplanung ein Erlaubnisschein für Erdarbeiten bei DB Telematik GmbH einzuholen. Zur Einleitung der Vorarbeiten für notwendige Veränderungen an den vorhandenen Fernmeldeanlagen werde die baldige Beauftragung des Bereichs Vertrieb der Arcor AG & Co KG empfohlen. Diese Zustimmung beziehe sich nur auf das beantragte Vorhaben und auf den beantragten Baubereich.

Die Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin die Beachtung der - im Übrigen durch entsprechende Nebenbestimmungen berücksichtigten - Hinweise zugesichert hat.

Deutsche Post Bauen GmbH

Schreiben vom 22.11.2004 und vom 21.01.2005

Betroffen sei das Postgrundstück Straße der Nationen 78 – 80, 09111 Chemnitz. Die Flurstücke Nr. 1145/3, 1146a und 1146e befänden sich in Eigentum der Deutschen Post AG. Östlich (unmittelbar am ehemaligen Bahnpostamt) schließe das Flurstück Nr. 1160/11 an.

Die Grundstücksgrenze zur Deutschen Bahn AG verlaufe quer über den Bahnsteig. Ein Vermögenszuordnungsverfahren (Az.: VZOG-1416100/7282; 8560-21a) solle über ein ungeteiltes Eigentum am Bahnsteig entscheiden. Um das Planfeststellungsverfahren nicht zu behindern, sei die Deutsche Post AG bereit, ihren Anspruch an der Restbahnsteigfläche einem potenziellen Investor zu marktüblichen Konditionen abzutreten. Die Zuständigkeit für dieses Vermögenszuordnungsverfahren habe zum „Bundesamt zur Regelung offener Vermögensfragen“ in Chemnitz gewechselt.

Wegen den Verkauf von posteigenen Teilgrundstücksflächen, die zur Realisierung des „Chemnitzer Modells“ benötigt würden, bestünden keine Bedenken, wenn sichergestellt sei, dass der Deutschen Post AG hierdurch keine Nachteile für den Immobilienbestand entstünden und sämtliche durch dieses Bauvorhaben erforderliche Maßnahmen und Kosten, bezogen auf das posteigene Grundstück, zu Lasten des Bauherren gingen.

Im Einzelnen sei zu berücksichtigen:

1. Flurstück 1146e und Teilflächen des Flurstücks 1146a.

1.1 Komplette Abrisse des Kantinengebäudes und aller Nebengebäude bis zur Gebäudeaußenwand des denkmalgeschützten Gebäudes einschließlich aller Fundamente. Die Nebengebäude müssten komplett abgerissen werden, da ein Verbleiben von Teilgebäuden für die Deutsche Post AG nicht zumutbar sei. Die angrenzenden Wände müssten nach Beendigung der Abriss-

berleitung müsse von diesen Teilen auf Geräte, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Schutzabstand von mindestens drei Metern, entsprechend VDE 0105, Teil 1, eingehalten werden.

Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe müssten zu 15 kV-Oberleitungsanlagen und deren spannungsführenden Teilen ein Schutzabstand von mindestens drei Metern, entsprechend VDE 0105, Teil 1 aufweisen und dürften den Eisenbahnbetrieb auf keinen Fall gefährden. Würden Baugeräte, Kräne usw. in einem Abstand von weniger als vier Metern aufgestellt, so seien diese bahnzuwerden.

Es sei zu beachten, dass alle Medien nur im Rahmen von Kreuzungs- bzw. Gestattungsverträgen auf Bahnland verlegt werden dürften. Hierzu seien von den Medienträgern gemäß den gültigen Vorschriften gesonderte Anträge mit Lageplänen (Maßstab 1:1000) und entsprechenden Erläuterungsberichten, Querschnitte etc. 7-fach bei der DB Netz AG, Niederlassung Südost, N-SO-F 4, vorzulegen.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller direkt oder indirekt durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage beeinträchtigten oder beanspruchten Betriebsanlage der Eisenbahn seien ständig und ohne Einschränkungen, insbesondere in der Bauausführung, zu gewährleisten.

Insbesondere sei eine ungewöhnliche Beeinträchtigung bzw. unzumutbare Belästigung von Personen auszuschließen. Baugeräte und -maschinen seien so aufzustellen, dass sie nicht ins Gleisprofil ragen oder vorhandene Freileitungen beschädigen könnten. Die lichte Raumprofile der Eisenbahn seien freizuhalten.

Die Einwendung zu 15. wurde im Erörterungstermin infolge der Zusicherung der Vorhabens-trägerin, diese allgemeinen Forderungen und Hinweise zu beachten, für erledigt erklärt.

DB Telematik GmbH

Schreiben vom 18.10.2004, Az. D.KOR-O-B DN

Die Einwenderin trägt vor, im Auftrag der DB AG und der Arcor AG & Co KG Betreiberaus-künfte zu Fernmeldekabeln und TK-Anlagen zu bearbeiten, die durch die DB-Telematik GmbH bzw. durch die Arcor AG & Co KG betrieben werden.

Im Auftrag der DB AG werde folgende Auskunft gegeben: Der angefragte Bereich enthalte Fernmeldekabel oder TK-Anlagen der DB AG, die durch die DB Telematik GmbH betrieben würden. Dem Bereich der jetzigen Bahnsteige 1 – 4 vorhandenen Kabel und Anlagen dienten ausschließlich der Anbindung von Anlagen (Lautsprecher, Uhren u.ä.) im Bereich dieser Bahnsteige an das TK-Netz. Beim Rückbau dieser Bahnsteige im Rahmen des Bauvorhabens „Umbauknoten Chemnitz“ würden diese Anlagen ersatzlos zurückgebaut. Die DB Telematik GmbH sei in die Planungen zum Umbau des Knotens Chemnitz einbezogen. Falls zum Baubeginn des Vorhabens „Chemnitzer Modell“, Abschnitt Chemnitz Hauptbahnhof, der Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofes nicht erfolgt sei, müsse der Bereich Vertrieb der DB Telematik GmbH mit der Einleitung der notwendigen Maßnahmen zur Baufeldfreimachung beauftragt werden.

Die DB Telematik GmbH stimme den von der Vorhabensträgerin geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu:

Die Einwendung zu e) hat sich erledigt, da diese im Rahmen einer Tektur zu den Grunderwerbsunterlagen Berücksichtigung fand. Die Einwenderin wurde zu dieser Änderung angehört.

f) Die Notwendigkeit einer Ent- bzw. Umwidmung für die Flächen der Schnittstelle sei gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, zu prüfen. Sie verliere zwar nicht die Eigenschaft einer Bahnanlage, sei aber, zumindest für den Teil der Infrastruktur, die als BOStrab betrieben werden solle, nicht als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des allgemeinen Eisenbahngesetzes anzuerkennen und verliere unter diesen Voraussetzungen auch ihre öffentliche Sachherrschaft. Bei der Restfläche richte sich die Entwidmungsnotwendigkeit nach den Festlegungen zur Nachnutzung.

Im Erörterungstermin wurde durch den Vertreter der DB Netz AG vorgetragen, dass eine Ent- bzw. Umwidmung ausscheide, da jetzt und künftig diese Flächen dem öffentlichen Verkehr dienen würden. Das ausschlaggebende Kriterium für die Beurteilung dieser Frage sei ausschließlich die öffentliche Nutzung.

Die planfestgestellte Baumaßnahme dient der verbesserten Verknüpfung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur mit dem ÖPNV. Damit unterstützt die Maßnahme im Ergebnis den mit der Widmung verfolgten öffentlichen Zweck, d.h. es liegt keine Planung vor, mit der der Widmungszweck derart überplant wird, dass eine Entwidmung von Bahnflächen erfolgen müsste. Soweit im Hinblick auf eine zukünftig geänderte Nachnutzung einzelner zunächst frei werdender Flächen deren Entwidmung möglich wird, steht dem dieser Planfeststellungsbeschluss nicht entgegen. Diese gegebenenfalls durchzuführenden Entwidmungsverfahren wären dann durch die zuständige Behörde durchzuführen.

15. Allgemeine Forderungen und Hinweise:

Für das Planen, Errichten und Betreiben von baulichen Anlagen auf Grundstücken in Nachbarschaft zu Grundstücken, die die Deutsche Bahn AG gemäß §§ 21 und 22 Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung des Bundeseisenbahnen (Artikel 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG - vom 27.12.93, veröffentlicht im BGBl. I Nr. 73, Seite 2387 ff) übertragen worden seien, würden folgende allgemeine Baubedingungen gelten: Das Planen, Errichten und Betreiben der baulichen Anlage habe nach den anerkannten Regeln der Baukunst und Technik und unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften und technischen Bedingungen zu erfolgen.

Beleuchtungen und beleuchtete Werbeeinrichtungen seien so anzubringen, dass keine Blendwirkungen zu den Anlagen der Eisenbahn, insbesondere Gleisanlagen, entstünden. Eine mögliche Falscherkennung von Signalbildern (Rot, Gelb/Grün) der DB Netz AG sei damit unbedingt auszuschließen.

Die erforderlichen Be- und Entwässerungsanlagen seien als Eigenanlagen herzustellen. Gleichgelagerte Anlagen der Deutschen Bahn AG dürften nicht benutzt werden. Ausnahmen bedürften der ausdrücklichen Zustimmung durch die Deutsche Bahn AG und einer vertraglichen Regelung.

Bei Planungen im Bereich der Oberleitungen müsse ein Sicherheitsabstand von 6 m zu den Oberleitungsmastfundamenten aus Gründen der Standsicherheit eingehalten werden. Bei einer Unterschreitung dieses Sicherheitsabstandes sei ein statischer Nachweis erforderlich. Bei allen Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehende, der Berührung zugänglicher Teile der O-

Die Vorhabensträgerin hat zu 12. zugesichert, dass die Brandschutzkonzepte „Hauptbahnhof Chemnitz“, „Knoten Chemnitz“ und „Chemnitzer Modell“ aufeinander abgestimmt werden und dabei der Havariefall einbezogen wird. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

13. Rechtzeitig vor Baubeginn sei zwischen der Vorhabensträgerin und der DB Station & Service AG ein Bau- und Finanzierungsvertrag abzuschließen.

Die Einwendung wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

14. Grunderwerb

a) Bezüglich der Nutzung der Fläche für die neue Schnittstelle (Anm.: Schnittstelle in diesem Sinne sind alle Flächen, die im Zuge der Maßnahme genutzt werden) sei mit der DB Netz AG ein Gestaltungs-/Nutzungsvertrag abzuschließen. Darin seien u. a. Laufzeiten und Kündigungsfristen zu vereinbaren. Über die Einbeziehung der Restfläche seien Abhängigkeit von der Nachnutzungsart und -struktur gesondert zu entscheiden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Übrigen besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf, da die Vorhabensträgerin zugesagt hat, dass dies Gegenstand weiterer Vertragsverhandlungen sein werde.

b) Im Grunderwerbsteil Planfeststellungsunterlagen (Anlage 10) sei die dauernde Belastung der Bahnflächen für die Schnittstelle enthalten. Dazu bestünde kein Einverständnis der DB AG, wenn diese Belastung mit einer dinglichen Sicherung im Grundbuch verbunden sei. Sei dies der Fall, so würden Einwände erhoben. Zu einer dauernden Beschränkung im Sinne einer vertraglichen Vereinbarung bestünden keine Einwände.

Die Einwendung zu b) hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin zugesichert hat, diese Forderung im Rahmen weiterer Vertragsverhandlungen zu beachten.

c) Da das Baurecht auch für den Rückbau der Anlagen auf den verbleibenden Restflächen erfolgen solle, seien diese Flächen auch vollständig als vorübergehender Grunderwerb aufzunehmen.

Die Einwendung zu c) hat sich erledigt, da diese im Rahmen einer Tektur zu den Grunderwerbsunterlagen Berücksichtigung fand. Ergänzend wird auf die Einwendung 6 a) verwiesen.

d) Auf der nicht als Schnittstelle ausgewiesenen Fläche (verbleibende Bahnfläche westlich der Schnittstelle) sei die Errichtung von zwei Freileitungsmasten vorgesehen. Die Flächen-nutzung dafür sei vertraglich zu vereinbaren und entsprechend in den Grunderwerbsunterlagen als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche zu berücksichtigen.

Die Einwendung zu 14 d), die sich auf die Freileitungsmasten Nr. 69 und 71 der DB AG bezog, wurde im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

e) Zu dem als Grunderwerb ausgewiesenen Flächenteil des Flurstücks-Nr. 1160/11 der Gemarkung Chemnitz (laufende Nr. 1.13.1 gelb) bestünden bahnseitig Einwände. Die Fläche sei wie im beigelegten Lageplan zu reduzieren. Im Erörterungstermin wurde durch die DB Station & Service ergänzend vorgetragen, dass sie einen vollständigen Erwerb dieser Fläche ablehne, da diese Fläche teilweise für die Abstellung von Einsatzfahrzeugen benötigt werde.

e) Die Lage, Eigentümerschaft und Unterhaltungslast der Zugangsweiche (51) werde bestätigt. Die Nummerierung müsse noch konkretisiert werden, da es bereits eine Nummer 51 gäbe. Nach Fertigstellung sei vor der Inbetriebnahme ein Eisenbahninfrastrukturanschlussvertrag mit der DB Netz AG abzuschließen.

Die Einwendungen 6 b) bis 6 e) wurden im Erörterungstermin vom 13.04.2005 für erledigt erklärt.

7. Die Forderungen der DB Telematik aus deren Stellungnahme vom 18.10.2004 seien zu beachten.

Die Vorhabensträgerin hat die Berücksichtigung dieser Forderungen im Rahmen der Ausführungsplanung zugesichert. Im Übrigen wird auf die Einwendung der DB Telematik sowie die Nebenbestimmungen zugunsten der Leitungsunternehmen, insbesondere auf A III. 7.5, verwiesen.

8. Für den baulichen Eingriff in das Empfangsgebäude (Querbahnsteiggebäude) sei der Auszug aller gegenwärtigen Nutzer in Zwischenlösungen oder neue Bereiche erforderlich. Der DB dürften dadurch keine Kosten entstehen. Diese Lösungen seien rechtzeitig vor Baubeginn mit der DB-Station & Service AG, Bahnhofmanagement Chemnitz, abzustimmen und zu vereinbaren. Der DB Station & Service AG seien alle Unterlagen zur baulichen Änderung vorzulegen und deren Zustimmung einzuholen.
9. Für alle im Bahnhof durch den Neubau der Schnittstelle entstehenden Restflächen sei eine effektive, attraktive, optimal verwertbare und dem Charakter des Bahnhofs entsprechende Nachnutzung zu finden und festzulegen. Deren erschließungsseitige Voraussetzungen seien im laufenden Planfeststellungsverfahren mit zu beachten. Der stattfindende Ideenwettbewerb zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes biete eine günstige Gelegenheit zur Nachnutzungsfixierung für die Restfläche. Im Erörterungstermin vom 13.04.2005 wurde dies dahin gehend ergänzt, dass Ersatz- und Zwischenlösungen für Mieter zu finden seien, die ihre Räumlichkeiten frei ziehen müssten.

Die Einwendungen zu 8. und 9. haben sich erledigt, da die Vorhabensträgerin zugesagt hat, dass dies Gegenstand weiterer Vertragsverhandlungen sein werde. Daher besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein weiterer Regelungsbedarf.

10. Mit dem Rückbau der Gleise 89 bis 84 im Chemnitzer Hauptbahnhof sei die Notwendigkeit einer Anpassung der Eisenbahnüberführung über die August-Bebel-Straße zu prüfen.
11. Die Hinweise und Forderungen DB Station & Service AG aus dem Schreiben vom 10.11.2002 an die Stadt Chemnitz zur baulichen Gestaltung, Sicherheitsbedingungen bei Quergebäudeumbau sowie den Schnittstellengestaltungen zwischen DB S&S und dem neuen Infrastrukturbetreiber des Chemnitzer Modells seien zu beachten.

Die Einwendungen 10. und 11. wurden im Erörterungstermin für erledigt erklärt.

12. Das Brandschutzkonzept für das Chemnitzer Modell sei mit dem des Empfangsgebäudes Chemnitz und des Knotens Chemnitz abzustimmen. Die Kosten dafür seien im Vorhaben transparent darzustellen.

2. Die Unterlagen seien bezüglich der 50 Hz-Verteilernetze nicht schlüssig, weil die DB Energie GmbH in Chemnitz ein abnehmereigenes 50 Hz-Umspannwerk 110/10 kV betreibe. Das bahneigene 50 Hz-Verteilernetz und die Bahnstromversorgung verwendeten die Bahnerde. Es bestehe ein TN-C-Netz. Eine Umstellung des gesamten 50 Hz-Verteilernetzes auf TN-C-S erscheine unrealistisch. Eine generelle Trennung der Kabelmängel sei aus schutztechnischen Gründen nicht möglich. Auch die Noteinspeisung 400 V sei mit einem Trenntrafo auszurüsten.
3. Durch geeignete technische Maßnahmen sei eine Netzzrückwirkung von Gleichstrom auf die 16,7 Bahnstromversorgung sowie die Fernsteuerung (z. B. OL-Schalter, 50 Hz-Trafostationen) wirksam zu verhindern. Es werde davon ausgegangen, dass Gleich- und Wechselstrombahnen keine gemeinsamen Gleise nutzen würden.
4. Hinsichtlich der Bahnerdung seien alle Maßnahmen gewerkeübergreifend abzustimmen, eine passfähige Gesamtkonzeption zu erstellen und der DB Energie vorzulegen.
5. Es sei erforderlich, die Zentrale der DB Energie GmbH und der DB Systemtechnik in München zu beteiligen.

Die Einwendungen 1 – 5 haben sich aufgrund der Einigung der Vorhabensträgerin mit der DB Energie GmbH in der im Erörterungstermin am 13.04.2005 vereinbarten Beratung vom 11.05.2005 und der darin von der Vorhabensträgerin zugesicherten Festlegungen, die nach A V. verbindlich sind, erledigt.

6. Bauwerksverzeichnis:

a) Der Rückbau und die Anpassung aller Bahnanlagen (Gleise 84 - 89, Weichen etc.) die unmittelbar und mittelbar vom Bau der neuen Schnittstelle betroffen seien bzw. nicht mehr genutzt werden könnten, sei bauplanungsrechtlich und, wenn auch nicht im Planfeststellungsverfahren Umbau „Knoten Chemnitz“ enthalten, ins Planfeststellungsverfahren „Chemnitzer Modell“ zu integrieren.

Die Einwendung hat sich erledigt. Im Rahmen einer im Erörterungstermin vereinbarten Beratung dazu am 13.07.2005 wurden Festlegungen zu Fragen der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Knoten Chemnitz“ (Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 29.03.2004, Az. 52120 Pap/1/019/03) planfestgestellten Rückbauflächen und deren Einfluss auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben getroffen. Die Umsetzung und Einhaltung dieser Festlegungen wurde durch die Vorhabensträgerin zugesichert. Diese Zusicherung wird durch diesen Beschluss für verbindlich erklärt, s. A V. dieses Beschlusses.

b) Die Vorhabensträgerschaft der CVAG für das Bauvorhaben der neuen Schnittstelle werde zur Kenntnis genommen. Über die Eigentümer- und Betreiberschaft seien gesonderte Festlegungen zu treffen.

c) Die DB Station & Service halte an ihrer Forderung fest, Betreiberschaft und Verkehrssicherungspflicht für die künftigen Bahnsteige und deren Zugänge sowie die Anlagen der Reisendenbetreuung (Beschallung, Wegebegleitsystem usw.) zu übernehmen.

d) Auf die angedachte Variante der Betreiberschaft der Schnittstelle durch die DB Netz AG werde verzichtet. Die künftige Schnittstelle zwischen EBO- und BOStrab-Anlagen beginne oberbaumäßig am Grenzzeichen der Zugangsweiche.

DB Netz AG

Schreiben vom 03.12.2004, Az. N.F-SO-L4. GR-

Ziel des Verfahrens sei die bauplanungsrechtliche Festsetzungs- und Zulässigkeitsentscheidung zum Bau einer neuen Schnittstelle des künftigen Infrastrukturbetreibers des Chemnitzer Modells und die daraus entstehenden Änderungen an den planfestgestellten Eisenbahnbetriebsanlagen der DB AG im Bahnhof Chemnitz Hauptbahnhof auf der Grundlage des § 29 Abs. 4 S. 1 PeBefG.

Ausgangspunkt der zu verändernden Eisenbahnbetriebsanlage sei nicht der Ist-Zustand sondern der rechtskräftig planfestgestellte Soll-Zustand des Bahnhofs im Rahmen des Bauvorhabens der DB Netz AG „ABS Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg - Leipzig/Dresden (Sachsen-Magistrale), Eisenbahnknoten Chemnitz Hbf.“. Ursprünglich sei die Realisierung dieser Baumaßnahme vor dem Beginn des Vorhabens „Chemnitzer Modell“ geplant gewesen. Die Entscheidung zum Realisierungszeitraum sei aber aufgrund einer zentralen Priorisierung der DB Netz AG auf nach 2009 verschoben worden. Für den Umbauzustand existiere ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss. Die Prüfung und die Stellungnahme der DB Netz AG bezögen sich somit nicht auf den Ist-Zustand sondern auf den planfestgestellten Umbauzustand.

Davon ausgehend nehme die DB Stellung. Die DB sei betroffen durch:

- Westliche Überplanung der Gleise, jetzt 83 (Bahnsteig Gleis 4) mit neuen Gleisanlagen, Bahnsteigen und anderen Bahnanlagen, die sowohl lage- als auch höhenmäßig anders gestaltet werden. Diese Gleise seien technisch und potentialmäßig zu trennen und eigenständig zu betreiben.
- Die neue Weiche 51 stelle die schienenmäßige Verknüpfung zum Gleisnetz der DB Netz AG her. Die sicherungstechnische Anbindung an die neue Sicherungstechnik des Bahnhofs basiere auf den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses und stelle somit eine Ergänzung dar.
- Die technischen und betrieblichen Schnittstellen zwischen Betreiberschaft nach EBO und BO STRAB seien zu definieren. Mit der Einfahrt in den Bahnhof sei auch das Empfangsgebäude/Queranbau baulich zu verändern.
- Die neue Schnittstelle „Chemnitzer Modell“ im Bahnhof Chemnitz Hbf. befinde sich auf Gelände der DB Netz AG sowie der DB Station & Service AG.
- Durch die neue Schnittstelle entstünde zwischen ihr und der westlichen Hallenkonstruktion eine Bahnrestfläche für deren Nachnutzung die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen seien.

Grundsätzlich bestünden seitens der DB keine Bedenken zum Vorhaben. Die Entbehrlichkeit der zu überplanenden Flächen und Anlagen sei dem Vorhabensträger unter den o. g. Prämissen (Realisierung des Bahnhofs-Endzustandes) zugesagt worden.

Folgende Forderungen und Hinweise seien zu beachten:

1. Die vollständige Potentialtrennung VNB-DB AG-Straßenbahn nach den anerkannten Regeln der Technik (u. a. R 954, 99702 xx) zur wirksamen Verhinderung von GS-Streuströmen sei herzustellen und der DB Energie GmbH nachzuweisen.

- Die vorhandenen Kabel dürften nicht in Fundamente einbetoniert werden.
- Mit der Einleitung von zwingend notwendigen Veränderungen an den Anlagen der Arcor AG & Co. KG (Angebotserstellung, Planungsleistungen und Realisierung) sei deren Bereich Bau-feldfreimachungen zu beauftragen.
- Zur Sicherung der vorhandenen Anlagen der Arcor AG & Co. KG sei für bauausführende Firma auf der Basis der Ausführungsplanung bei der Arcor AG & Co. KG ein Erlaubnisschein für Erdarbeiten einzuholen.

Die Vorhabensträgerin sichert die Befolgung dieser Hinweise zu. Daneben wurden diese in den Auflagen zu Gunsten der Leitungsunternehmen berücksichtigt (s. A III 7.1 und 7.2).

ChemTel Telekommunikations GmbH Chemnitz

Schreiben vom 15.10.2004

Die Einwenderin teilt mit, dass sie beabsichtige, die im Bauwerksverzeichnis 7.1 befindlichen Schaltschränke vor dem Gebäude der Deutschen Post aus Sicherheitsgründen in einen Indoor-Standort zu verlegen und damit zurückzubauen. Der Zeitraum der Umverlegung sei auf das I. Quartal 2005 terminiert.

Die Einwendung hat sich infolge des von der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin angekündigten Baubeginns im Jahr 2007 erledigt.

DB Energie GmbH

Schreiben vom 07.04.2005, Az. D.EBV 5.2/050407_We0525

Die Einwenderin erklärt, dass sie für die 50 Hz-Verteilernetze und die Baustromversorgung (bei Oberleitungsanlagen nur für die Betriebsführung) zuständig sei. Sie teilt mit, dass ihr zum Vorhaben nur Auszüge der Genehmigungsplanung vorgelegt worden seien und daraus der Standpunkt des Planverfassers/Vorhabensträgers inhaltlich nicht nachzuvollziehen und widersprüchlich sei. Die Nachweisführungen in der Phase der Ausführungsplanung seien falsch dargestellt. Daher sei bereits in der Phase Vorentwurfs-/Entwurfsplanung eine Nachweisführung erforderlich. U. a. sei auch die frühzeitige Einbeziehung der DB-Systemtechnik in München ein wesentlicher Faktor der Planungssicherheit, besonders auf dem Gebiet der elektromagnetischen Beeinflussung. Grundsätzlich werde das „Chemnitzer Modell“ als technisch umsetzbar betrachtet, es bestehe jedoch Abstimmungsbedarf. Dem Vorhaben werde nur zugestimmt, wenn dadurch keine Netzrückwirkungen für die DB AG entstehen.

Die Einwendung hat sich erledigt. Im Rahmen einer im Erörterungstermin vereinbarten Beratung zu diesem Themenkomplex am 11.05.2005 wurden Festlegungen zu Bahnstromversorgung der Straßenbahn und deren Auswirkungen auf Anlagen der DB Energie GmbH getroffen und deren Umsetzung und Einhaltung durch die Vorhabensträgerin zugesichert. Diese Zusicherung wird durch diesen Beschluss für verbindlich erklärt, s. A V. dieses Beschlusses.

der ebenerdigen Einführung der Gleise in die Halle, was im Übrigen auch die 3 m Höhenunterschiede im Querbahnsteig zur Folge habe. Es wird angefragt, welche Maßnahmen zur Minderung der Gefährlichkeit vorgesehen seien.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Fußgängerströme werden vor und hinter der Durchfahrt durch Poller, Geländer und Belagswechsel im Gehbereich gebündelt. Die hierfür vorgesehenen Barrieren sind in den Planunterlagen ausgewiesen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit der Fußgänger auf den Konfliktpunkt gelenkt und die Sichtbeziehung zwischen Stadtbahnfahrer und Fußgänger verbessert. Die Stadtbahn fährt im Bereich des kritischen Punktes nahezu Schritt-Tempo, da sie entweder die Haltestelle gerade anfährt oder gerade eben verlässt. Zusätzlich werden Sichtzeichen gelb-rot nach BOStrab eingeordnet.

Eingehend sei die Notwendigkeit des Neubaus einer zweigleisigen 0,55 km langen Straßenbahnlinie in der Straße der Nationen untersucht worden und es ergäbe sich ein kritisches Ergebnis. Durch diese Gleiserweiterung werde kein neues Verkehrsaufkommen erschlossen und keine Steigerung der Durchlassfähigkeit erreicht. Eine Perspektive bei einer zukünftigen Verlängerung der Strecke in Richtung Hilbersdorf ergäbe sich nur, wenn diese zukünftige Straßenbahn wieder am Hauptbahnhof vorbeifahren solle. Für den Zweck genüge eine eingleisige Kehrschleife wie jetzt. Wenn aber die Geldmittel bereitstünden, dann sollte dafür besser eine Kehrschleife an der Liebknechtstraße bzw. am 350 m entfernten Kützplatz vorgesehen werden. Das ergäbe mindestens eine neue Haltestelle mit einem Zuwachs an Passagieren und eine Aufwertung des Stadtgebietes.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen, da dies nicht Gegenstand dieses Vorhabens ist.

2. Träger öffentlicher Belange / Versorgungsträger / Leitungsinhaber

Folgende gem. § 29 Abs. 1a PBefG zu beteiligende Behörden und Verbände, deren Belange vom Bauvorhaben berührt werden, haben im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Stellungnahmen abgegeben:

Arcor AG & Co. KG

Schreiben vom 08.10.2004, Az. 0592/2004

Die Arcor AG & Co. KG stimme dem geplanten Bauvorhaben bei Beachtung folgender Punkte zu:

- In den Kreuzungs- und Näherungsbereichen zu den vorhandenen Fernmeldeanlagen seien die Bautechnologie und der Baumaschineneinsatz so zu planen, dass eine Beschädigung der vorhandenen Anlagen ausgeschlossen sei.
- Veränderungen an den vorhandenen Kabelanlagen seien möglichst zu vermeiden.
- Die Kabelanlage müsse jederzeit für die Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten zugänglich bleiben.

über die Fahrbahn oder andere Straßenseite werde abgelehnt. Das sei in der Bauablaufplanung (S. 75 des Erläuterungsberichtes) nachzutragen.

Diese Einwendung hat sich erledigt, da die Vorhabensträgerin zusichert, dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten.

Die Beräumung des Geländes und der Abtrag der Schuttmassen müssten so erfolgen, dass keine Belästigungen eintreten würden, das heißt, nicht über die Georgstraße. Wie erwähnt (S. 84 des Erläuterungsberichtes), würden erhebliche kontaminierte Schuttmassen anfallen. Es werde davon ausgegangen, dass die geordnete Entsorgung bzw. Deponierung festgeschrieben werde.

Die Beachtung dieser Forderung wird durch die Nebenbestimmungen zum Abfallrecht (s. A III. 1) sichergestellt.

Zu den Standardinteressen der Grünen Liga gehöre der ÖPNV. Daher werde begrüßt, dass in Chemnitz eine attraktive Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger erfolgen solle. Das vorgelegte Projekt weiche aber in einigen Positionen von bisherigen städtischen Veröffentlichungen und den Vorstellungen der Grünen Liga ab. So sei es nicht vorgesehen, dass die 4 Buslinien, die den Hauptbahnhof tangieren würden, ihre Haltestelle ebenfalls im Bahnhof erhielten. Diese Buslinien seien aber verkehrspolitisch den Straßenbahnlinien gleichzustellen, da sie anstelle von vormaligen Straßenbahnlinien verkehren würden und auch perspektivisch wieder durch Stadtbahnlinien abgelöst werden sollten. Sie hätten zurzeit also die gleiche Funktion und ihre Nichteingliederung sei nicht nachzuvollziehen. Das treffe auch für die tangierenden Regionalbuslinien zu, deren Kooperation mit der Eisenbahn derzeit äußerst unbefriedigend sei. Insgesamt sei die Planung sehr auf einzelne Verkehrsunternehmen und weniger nach ÖPNV-Maßstäben zugeschnitten. Das werde seitens der Grünen Liga bemängelt. Ebenso unbefriedigend sei die Haltestellenanordnung innerhalb der Bahnsteighalle. Für eine neu erbaute moderne Anlage sei zu fordern, dass die Anschlusszüge zum Umsteigen türseitengleich halten würden. Da es keine Platzprobleme gäbe, sei nicht zu erkennen, warum eine derart primitive Lösung mit 100 m Fußweg für das Umsteigen von den Überlandtriebzügen zur Stadtbahn vorgesehen werde. Auch mit diesem könne sich die Grüne Liga nicht einverstanden erklären.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen, da Ziel dieses Planfeststellungsverfahrens die Entwicklung einer Schnittstelle zwischen Stadtbahn und Fernbahn ist. Erweiterungen auf andere Verkehrsträger werden damit für die Zukunft nicht ausgeschlossen.

Im Erläuterungsbericht (S. 24) werde gefordert, die Stadtbahngleise gegenüber der Gebäudeerde zu isolieren, um Rückströme zu unterbinden. Das bedeute, dass sich in diesem isolierten Gleis Potentiale aufbauen könnten. Die Gleise müssten von Fußgängern überschritten werden, dabei könnten Schrittspannungen auftreten, insbesondere bei nasser Witterung. Dazu sei eine Erklärung nötig.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen, da das Problem im Rahmen des Erdungskonzeptes dergestalt gelöst ist, dass keine gefährlichen Spannungen auftreten.

Ein kritischer Punkt sei die Durchführung der Straßenbahn durch das Bahnhofsgebäude. An dieser Stelle kreuze sie die Fußgänger- und Umsteigeströme. Diese Gefährdung habe ihre Ursache in

gungsträger wurden am Verfahren beteiligt. Soweit Maßnahmen zum Schutze der Leitungen gefordert wurden, wurde deren Beachtung seitens der Vorhabensträgerin zugesagt bzw. durch entsprechende Nebenbestimmungen als notwendig zu beachten festgelegt.

Die zuständigen Versorgungsträger wurden am Verfahren beteiligt. Soweit Maßnahmen zum Schutz der Leitungen gefordert wurden, wurde deren Beachtung seitens der Vorhabensträgerin zugesagt bzw. die Beachtung durch entsprechende Nebenbestimmungen sichergestellt.

VIII. Stellungnahmen/Einwendungen

Im Anhörungsverfahren wurden von anerkannten Naturschutzverbänden (1) sowie Trägern öffentlicher Belange, Unternehmen der Daseinsvorsorge und Leitungsunternehmen (2) Stellungnahmen abgegeben bzw. Einwendungen erhoben.

1. Anerkannte Naturschutzverbände

Gemäß den §§ 58 ff. BNatSchG ist den anerkannten Naturschutzverbänden - soweit der jeweilige Verband durch das Vorhaben in seinem satzungsmäßigen Aufgabenbereich berührt wird - im Planfeststellungsverfahren über Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne der §§ 18 ff BNatSchG verbunden sind (vgl. § 60 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG), Gelegenheit zur Äußerung sowie zur Einsichtnahme in die einschlägigen Sachverständigengutachten zu geben. Ihm sind die naturschutzrechtlich relevanten Unterlagen zugänglich zu machen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12.12.1996 - 4 C 19/95).

Im Einzelnen wurde folgende Einwendung erhoben bzw. Stellungnahme und Hinweise gegeben:

Grüne Liga Sachsen e. V.

Schreiben vom 20.10.2004

Aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes werde wie folgt Stellung genommen:

Das Bauvorhaben finde vollständig auf bebautem, gewidmetem bzw. umzuwidmenden Flächen statt. Naturschützerische und andere ökologische Belange seien deshalb nicht zu erkennen. Die Grüne Liga schließe sich an, dass für den bahnseitigen Teil keine UVP erforderlich sei, für die auf der Straße der Nationen neu anzulegende zweigleisige Straßenbahn treffe das nicht zu. Es sei zu berücksichtigen, dass für dieses Gelände eine innerstädtische Aufwertung vorgesehen sei, die mit der jetzigen Trümmerlandschaft nicht mehr identisch sei.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich, siehe C V. dieses Beschlusses.

Die Baudurchführung in diesem dicht bebauten Gebiet sei problematisch. Die Grüne Liga vertrete die Meinung, dass in der gesamten Zeit keine Behinderung des Zuganges für Fußgänger zum Bahnhof erfolgen dürfe. Deshalb seien die Eingriffe in der Georgstraße (Fußweg) und dem Kopfbahnsteig nacheinander auszuführen oder ggf. Behelfsgänge anzulegen. Eine Fußgängerumleitung

6. Naturschutz und Landschaftspflege

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG hat die Vorhabensträgerin auch die Belange des Naturschutzes zu berücksichtigen.

Für Natur und Landschaft werden die naturschutz- und landschaftspflegerischen Belange unmittelbar in den Zielen und Grundsätzen der §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) geregelt. Diese sind gemäß § 1 Abs. 1 Sächsisches Naturschutzgesetz (SächsNatSchG) zu verwirklichen. Die Ziele und Grundsätze der §§ 1 und 2 BNatSchG sind im Rahmen der vorzunehmenden Fachplanung durch die Planfeststellungsbehörde zu beachten (vgl. § 2 Abs. 3 BNatSchG, § 6 BNatSchG).

Konkret umgesetzt wird das Verbot der Schädigung der Allgemeingüter in Natur und Landschaft u.a. in der Eingriffsregelung der §§ 18 ff. des BNatSchG sowie – in deren Umsetzung - der §§ 8 ff. des SächsNatSchG. Vorhaben, die „Eingriffsqualität“ besitzen, sind besonders zu gewichten. Ausbau und Betrieb dieses Vorhabens stellen keinen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 8 Abs. 1 SächsNatSchG dar, weil Gestalt und Nutzung der bereits fast vollständig versiegelten Grundflächen nur unwesentlich verändert und damit die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden.

Bei Umsetzung der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen unter Beachtung der zu Gunsten von Natur und Landschaft ergänzend festgesetzten Nebenbestimmungen ist die Maßnahme mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar.

7. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben steht mit den Zielen von Raumordnung und Landesplanung im Einklang.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) sind die Ziele der Raumordnung von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Dies gilt insbesondere auch bei Planfeststellungen im Zusammenhang mit raumbedeutsamen Maßnahmen und sonstigen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen öffentlicher Stellen und Genehmigungen mit der Rechtswirkung der Planfeststellung.

Der Freistaat Sachsen hat entsprechend der Ermächtigung des § 6 ROG die Ziele der Raumordnung im Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen vom 16.12.2003 (LEP 2003) konkretisiert. Für den Regierungsbezirk Chemnitz existieren darüber hinaus die auf der Grundlage des § 7 des Sächsischen Landesplanungsgesetzes erlassenen Regionalpläne (RPL) der Regionen Südwestsachsen sowie Chemnitz-Erzgebirge.

Den Anforderungen dieser raumordnerischen und landesplanerischen Regelungen genügt die festgestellte Planung. Es entspricht den aktuellen Ausbauerfordernissen der Verkehrsinfrastruktur gemäß LEP 2003 (Abschnitt 10, G 10.15), des FEV (G 1.1, G 1.2, G 1.4 und Z 1.1) und des RPL Chemnitz-Erzgebirge (G 7.2.1, 7.2.3, Z 7.2.2, 7.2.5 und 7.2.6 sowie Z FEV).

8. Versorgungsleitungen

Im planfestgestellten Bereich befinden sich Telekommunikationsanlagen, Energieversorgungsleitungen, Trinkwasserleitungen sowie Anlagen der Straßenbeleuchtung. Die zuständigen Versor-

Einwirkungen dienen die hierzu zur Bauausführung aufgenommenen Auflagen. Bezüglich der konkret aufgenommenen Nebenbestimmungen gilt Folgendes:

Die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) enthält Regelungen zum Schutz der Bevölkerung gegen erhebliche Belästigungen durch Lärm. Wohnbereiche, die nach § 7 als schutzbedürftig angesehen werden, sind nicht betroffen.

Für die nicht in § 7 der 32. BImSchV genannten Gebiete gilt: Auch in anderen Gebieten als Wohngebieten im Sinne des § 7 der 32. BImSchV sind Immissionen, die nach Art, Umfang oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, zu vermeiden. Im Übrigen sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970, Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 zu beachten.

Für die Problematik des sog. Kurvenquietschens gilt: Treten beim Befahren enger Radien Quietschgeräusche auf, so ist ein Korrekturfaktor D_{Ra} in Ansatz zu bringen. Da erst bei Inbetriebnahme einer Strecke festgestellt werden kann, ob Quietschgeräusche bei Radien < 500 m auftreten oder nicht, ist der vorgegebene Zuschlag D_{Ra} erst beim tatsächlichen Auftreten von Kurvenquietschen in Ansatz zu bringen, vgl. Schall 03. Dies hat zur Folge, dass die Schallimmissionsprognose nach Inbetriebnahme der Strecke entsprechend überprüft und ggf. angepasst werden muss, um sicherzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte an allen Immissionsorten eingehalten werden können. Dies wird in Nebenbestimmung 5.5 in A III dieses Beschlusses berücksichtigt.

In dieser Nebenbestimmung findet sich zudem ein Vorbehalt für passiven Schallschutz falls die Überprüfung der Schallimmissionsprognose nach Eintritt des Kurvenquietschens die Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte ergibt. Die Zulässigkeit dieses Vorbehaltes ergibt sich aus § 74 Abs. 3 VwVfG. Voraussetzung für die Wahrung des Grundsatzes der Einheitlichkeit der Planfeststellung ist, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist, die Ausgewogenheit der Planung durch den Vorbehalt nicht in Frage gestellt wird, es sich bei den vorbehaltenen Festlegungen um einen abgrenzbaren Bereich handelt und der Vorhabensträgerin aufgegeben wird, noch fehlende Unterlagen rechtzeitig vorzulegen.

Im vorliegenden Verfahren ist eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich, da der Zuschlag D_{Ra} nach Schall 03 erst beim Auftreten des Kurvenquietschens in Ansatz zu bringen ist und Auswirkungen auf den Schallschutz erst nach Überprüfung des Schallschutzgutachtens unter diesem Gesichtspunkt zu Tage treten. Bei der dann womöglich erforderlich werdenden Nachrüstung eines überschaubaren Bereiches mit Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um einen abgrenzbaren Bereich. Auswirkungen hieraus auf den übrigen Planfeststellungsbereich sind ausgeschlossen. Über die entsprechende Nebenbestimmung wurde die gesetzeskonforme Umsetzung des Vorbehaltes abgesichert.

Schadstoffbelastung

Das planfestgestellte Bauvorhaben steht mit den Belangen des Immissionsschutzes auch bezüglich der Luftschadstoffbelastung im Einklang. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG.

Tage oder mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird (vgl. § 1 Abs. 2, Satz 1 Nr. 1 u. 2 der 16. BImSchV). Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung - mit Ausnahme in Gewerbegebieten – auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB (A) am Tage oder 60 dB (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Bezogen auf das vorliegende Bauvorhaben gilt:

Abschnitt 1: Bahnhofstraße bis Querbahnsteiggebäude (km 0 + 510 bis 0 + 290)

Die Erweiterung der vorhandenen einspurigen Gleisanlage der Bahnhofstraße um ein weiteres durchgehendes Gleis bis an das Querbahnsteiggebäude des Hauptbahnhofes stellt einen Neubau gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV dar. Für diesen sind an der Bahnhofstraße und der Georgstraße die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts des § 2 der 16. BImSchV zu Grunde zu legen. Diese werden um mehr als 8 dB(A) tags und mehr als 7 dB(A) nachts unterschritten. Für das Gebäude der TU Chemnitz (Bahnhofstraße 2, § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV) wird sogar der Grenzwert des § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV für die Nutzung tags von 57 dB(A) um mehr als 1 dB(A) unterschritten. Schallschutzmaßnahmen werden daher im 1. Abschnitt nicht erforderlich.

2. Abschnitt: Querbahnsteiggebäude bis Anbindung DB AG (km 0+290 bis 0+000)

Für den Neubau einer zweispurigen Gleisanlage im Querbahnsteiggebäude zur Anbindung an die Gleise der DB AG sind gemäß § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV unmittelbar anzuwenden. Die nächstgelegenen Immissionsorte an der Straße der Nationen befinden sich bereits außerhalb des Lärmschutzbereiches. Grenzwertüberschreitungen sind demzufolge ausgeschlossen.

3. Abschnitt: Querbahnsteiggebäude bis Straße der Nationen (km 0+000 bis 0+660)

Vom Querbahnsteiggebäude aus erfolgt der Neubau einer zweispurigen Gleisanlage einerseits zur Anbindung an die Gleise der DB AG und andererseits bis zum Bauende auf der Straße der Nationen. Insoweit ist der Neubau eines Schienenweges i. S. d. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV gegeben. Bei der Erweiterung der vorhandenen einspurigen Gleisanlage auf der Bahnhofstraße vom Bauanfang bis zum Querbahnsteiggebäude um ein weiteres durchgehendes Gleis handelt es sich um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV.

Für die anliegende Bebauung sind die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64/54 dB(A) tags/nachts des § 2 der 16. BImSchV zu Grunde zu legen. Diese werden um mehr als 8 dB(A) tags und mehr als 7 dB(A) nachts sowie in den Außenwohnbereichen um mehr als 9 dB(A) unterschritten. Für das Gebäude der TU Chemnitz (Bahnhofstraße 2, § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV) wird sogar der Grenzwert des § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV für die Nutzung tags von 57 dB(A) um mehr als 2 dB(A) unterschritten. Im 3. Abschnitt werden daher Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme kann es durch die Bauarbeiten zu Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm oder Staubbelastung kommen. Der Minimierung dieser

Nach § 2 Abs. 1 i.V.m. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenwegen der Straßenbahnen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57 dB(A) tags 47 dB(A) nachts
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A) tags 49 dB (A) nachts
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64 dB (A) tags 54 dB (A) nachts
Gewerbegebiete	69 dB (A) tags 59 dB (A) nachts

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Lassen sich sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete keiner der vier Schutzkategorien des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zuordnen oder handelt es sich um Gebiete und Anlagen, für die keine Festsetzungen in Bebauungsplänen bestehen, ist die Schutzbedürftigkeit aus einem Vergleich mit den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Anlagen und Gebiete zu ermitteln. Entsprechend der ermittelten Schutzbedürftigkeit sind die festgelegten Immissionsgrenzwerte einzuhalten.

Auf der Grundlage dieser Bestimmungen gilt für das vorliegende Verfahren folgendes:

Unter Abwägung aller betroffenen Belange ist die gewählte Trassenführung mit dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vereinbar. Die in § 50 BImSchG gewählte Formulierung „soweit wie möglich“ zeigt, dass der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift kein striktes Vermeidungsgebot in dem Sinne aufstellen wollte, dass die Baumaßnahme gänzlich unterbleiben müsste, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden könnte. Vielmehr eröffnet § 50 BImSchG den Weg für eine Abwägung der Belange des Lärmschutzes mit anderen - unter Umständen entgegenstehenden - Belangen.

Vor diesem Hintergrund ist auch dieses Vorhaben mit der gesetzlichen Regelung des § 50 BImSchG vereinbar.

Aus § 41 Abs. 1 BImSchG geht hervor, dass bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung eines Schieneweges der Straßenbahn grundsätzlich durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Straße sicherzustellen ist, dass die genannten Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden. § 41 BImSchG eröffnet hierbei keinen planerischen Gestaltungsspielraum. Inwieweit Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu ergreifen sind, ist als das Ergebnis einer gebundenen Entscheidung grundsätzlich ausschließlich davon abhängig, ob die in dieser Vorschrift genannten Tatbestandsmerkmale erfüllt sind.

Wann eine wesentliche Änderung eines Schieneweges der Straßenbahn vorliegt, ergibt sich aus § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Danach liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn ein Schieneweg der Straßenbahn um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am

werbsplan ausgewiesene Inanspruchnahme von Grundstücken ist für die Umsetzung der Baumaßnahme notwendig

5. Immissionsschutz

Lärmbelastung

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG).

Die gesetzlichen Bestimmungen sehen einen abgestuften Schutz der Anlieger vor Straßenlärm vor:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt unabhängig von der Festlegung konkreter Grenzwerte.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass von der ausgewählten Trasse keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind - aktiver Schallschutz (§ 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgetragenen Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann oder wenn die hierfür erforderlichen Maßnahmen wirtschaftlich außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG), hat der Betroffene gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der baulichen Anlage zumutbar ist (§ 42 Abs. 1 BImSchG). Die Entschädigung ist für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten - passiver Schallschutz (§ 42 Abs. 2 BImSchG).

Soweit eine Reduzierung der Immissionsbelastung durch Maßnahmen des aktiven oder passiven Lärmschutzes nicht möglich ist, sehen § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG, § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld vor. Ein solcher Entschädigungsanspruch kann sich insbesondere bei Beeinträchtigung der durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes nicht zu schützenden Außenwohnbereiche ergeben.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

Die Bundesregierung hat mit dem Erlass der 16. BImSchV von der ihr nach § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG eingeräumten Ermächtigung Gebrauch gemacht, zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche konkrete Grenzwerte festzulegen, die im Regelfall nicht überschritten werden dürfen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich festgeschrieben.

2. Bodenschutz

Die aufgenommenen Verpflichtungen zum Schutz des Bodens vor baubetriebsbedingten Bodenverunreinigungen und Bodenbelastungen sowie die Vorgaben zur Errichtung von Bau- und Montageplätzen beruhen auf den Vorschriften des BBodSchG sowie des SächsABG. Als Ziel des Bodenschutzes normieren § 1 BBodSchG und § 7 Abs. 1 SächsABG übereinstimmend, dass die Funktion des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen ist. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, Boden und Altlasten zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Gemäß § 4 BBodSchG hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Aus § 7 BBodSchG folgt, dass denjenigen, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt, eine Pflicht zur Vornahme geeigneter Vorsorgemaßnahmen trifft.

Mit der Forderung der Einhaltung der LAGA bei der Verwertung von Abfällen außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht wird die Schadlosigkeit der Verwertung im Sinne von § 5 Abs. 3 KrW-/AbfG gewährleistet und dem erforderlichen Schutzanspruch, insbesondere des Bodens und des Grundwassers vor Schadstoffeintrag, entsprochen. Bei der Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht oder dem Aufbringen von Materialien auf eine solche gelten im Übrigen die Anforderungen des § 12 BBodSchV unmittelbar.

Entsprechend § 1a Abs. 1 BauGB ist dafür zu sorgen, dass mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen wird. Weiterführend ist § 2 Abs. 2 Nr. 8 ROG anzuwenden. Dementsprechend sind Boden- und Flächenbeeinträchtigungen durch die Anlage temporärer Bau- und Montageplätze gering zu halten und nicht mehr benötigte Flächen zurückzubauen. Der Boden ist als Raum und Fläche wieder so herzustellen, dass dieser seine natürlichen Bodenfunktionen entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 a bis c BBodSchG wieder wahrnehmen kann.

Die in den Tenor aufgenommene Anzeigepflicht hinsichtlich schädlichen Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 10 Abs. 2 SächsABG.

3. Denkmalschutz

Nach § 1 Abs. 3 SächsDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die im verfügbaren Teil des Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen sichern ab, dass den Belangen des Denkmalschutzes im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird.

4. Eigentum

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird fremdes Eigentum in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis) dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass bei Umsetzung der genehmigten Planung der notwendige Grunderwerb auf das erforderliche Minimum beschränkt wird. Die im Grunder-

umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

Bei der geplanten Baumaßnahme handelt es sich um ein Vorhaben i.S.d. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG, für das eine Pflicht zur allgemeinen Vorprüfung nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG besteht. Nach dieser Vorschrift ist für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung dann durchzuführen, wenn dieses nach Einschätzung der Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erheblich nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Das beantragte Vorhaben weist keine der in der Anlage 2 zum UVPG genannten Merkmale auf, die erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben könnten. Da die Errichtung der Anlage auf bereits bestehendem Bahngelände bzw. unter Einbeziehung bestehender Straßenflächen erfolgt, entstehen keine zusätzlichen Eingriffe in schützenswerte Flächen. Die Maßnahme erfolgt ausschließlich im Innenstadtbereich, so dass keine negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu erwarten sind. Im Planungsgebiet werden lediglich 5 Straßenbäume gefällt, die bereits eine eingeschränkte Vitalität aufweisen (Vergreisung mit Totholzanteil im Feinastbereich). Daneben werden 14 Anlagenbäume gefällt. Für diese werden Ersatzpflanzungen vorgenommen (67 Bäume). Weitere im Planungsgebiet vorhandene Bäume werden durch Stammschutzmaßnahmen und die Errichtung von Schutzzäunen geschützt.

Die bestehende Nutzung des Gebietes (vgl. Nr. 2.1 der Anlage 2 zum UVPG) wird durch das Vorhaben nicht verändert. Das betroffene Gebiet entspricht nicht den Qualitätskriterien von Nr. 2.2 der Anlage 2 zum UVPG. Durch das Vorhaben sind keine der unter Nrn. 2.3.1 bis 2.3.9 der Anlage 2 des UVPG genannten Gebiete betroffen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass für das Vorhaben sowohl nach dem UVPG, als auch nach dem SächsUVPG keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

VI. Öffentliche und private Belange

1. Abfall/Altlasten

Bei Beachtung der im Beschlusstenor festgelegten Auflagen ist das Vorhaben mit den Belangen von Abfall und Altlasten vereinbar.

Die abfallrechtlichen Nebenbestimmungen beruhen auf den Vorschriften des KrW-/AbfG. Dessen Anwendbarkeit ergibt sich aus § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG. Erdaushub, Aufbruchasphalt und Altschotter sind Abfälle im Sinne des § 3 Abs. 1 KrW-/AbfG. Entsprechend den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft gem. § 4 KrW-/AbfG sind Abfälle in erster Linie zu vermeiden und, soweit dies nicht möglich ist, zu verwerten. Nur in den Fällen, in denen weder die Möglichkeit der Vermeidung noch einer Verwertung besteht, darf eine Beseitigung gemäß § 10 KrW-/AbfG i. V. m. §§ 11, 12, 27 KrW-/AbfG erfolgen, vgl. auch § 5 Abs. 3 KrW-/AbfG. Für Bau- und Abbruchabfälle einschließlich Straßenaufbruch ist nach § 5 Abs. 4 und 5 KrW-/AbfG i. V. m. SächsABG eine Ablagerung auf Deponien ausgeschlossen. Durch die aufgenommenen Nebenbestimmungen wird diese abfallrechtliche Systematik abgesichert.

Darüber hinaus muss für die Realisierung eines Vorhabens ein Verkehrsbedürfnis bestehen (Erforderlichkeit). Dieses ist nicht erst und nur dann gegeben, wenn sich das Vorhaben als unausweichlich erweist. Es ist bereits ausreichend, dass das geplante Bauvorhaben vernünftigerweise geboten ist. Unter diesem Gesichtspunkt ist das hier genehmigte Vorhaben erforderlich. Es wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist.

Diese Feststellung beruht auf folgenden Erwägungen:

Der Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen vom 16.12.2003 (LEP 2003) sieht in G 10.15 insbesondere die Verbesserung der Anbindung der Städte Annaberg-Buchholz, Aue, Limbach-Oberfrohna, Mittweida, Hainichen und Freiberg nach Chemnitz mit dem schienengebundenen Nahverkehr vor. Dies wird in G 1.1, G 1.2, G 1.4 sowie Z 1.1 des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr des Freistaates Sachsen (FEV) bekräftigt. Dadurch soll das Oberzentrum Chemnitz als Mittelpunkt des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens der Wirtschaftsregion Südwestsachsen mit adäquaten Verflechtungsbeziehungen zum Umland weiter ausgebaut werden.

Das Ziel des Chemnitzer Modells besteht darin, mit einem durchgehenden Stadtbahnbetrieb zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und der Region ein Nahverkehrssystem hoher Qualität zu schaffen. Da die Bahnsteige 1 – 4 (alt) im Chemnitzer Hauptbahnhof von der DB AG an die CVAG abgegeben werden, können diese zur Einordnung von Haltestellen für Straßenbahn, Chemnitzer Modell und öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) innerhalb des Bahnhofsgebäudes benutzt werden. Innerhalb der Bahnhofshalle ist ein direkter, witterungsunabhängiger und barrierefreier Übergang von den neuen Haltestellen (Stadtbahn, Chemnitzer Modell und SPNV) zu den Bahnsteigen der DB AG (SPNV und Fernverkehr) möglich. Auf diese Weise wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen Stadtzentrum und Chemnitzer Umland (Burgstädt und Mittweida) hergestellt. Die Umlandregionen erhalten somit ein modernes, komfortables Beförderungssystem, das sie umsteigefrei in die Innenstadt des Oberzentrums Chemnitz bringt. Das Vorhaben ist daher im Interesse des öffentlichen Wohls vernünftigerweise geboten.

2. Variantenuntersuchung

Die Lage der Trasse ist überwiegend vorgegeben. Es bestehen folgende Zwangspunkte: definierter Anschluss an den Bestand in der Bahnhofstraße und in der Straße der Nationen, Stützenstellung im Bereich des Querbahnsteiggebäudes sowie die Lage der Einbindeeweiche durch die Planungen zum Bauabschnitt Knoten Chemnitz der Sachsenmagistrale (vgl. Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes vom 29.03.2004, Az. 52120 Pap/1/019/03). Eine Variantenprüfung wurde daher nicht vorgenommen.

V. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG bestimmen sich Erforderlichkeit und Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2001 (BGBl. I S. 2350), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24.06.2005 (BGBl. I S. 1794) und durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25.06.2005 (BGBl. I S. 1746).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG ein unselbständiger Teil des jeweiligen verwaltungsbehördlichen Verfahrens, hier des Planfeststellungsverfahrens. Sie

II. Sonstige rechtliche Voraussetzungen

Voraussetzung für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist die gleichzeitige oder vorgelagerte Erteilung einer Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG für den Bau, den Betrieb und die Linienführung bei einem Verkehr mit Straßenbahnen, welche vorbehaltlich der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde getroffen wird. Diese Genehmigung wurde mit Bescheid vom 12.09.2005, Az. 46 –3871.00-2005.001, durch das Regierungspräsidium Chemnitz erteilt.

III. Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses

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

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG).

IV. Planrechtfertigung

1. Erforderlichkeit

Eine hoheitliche Planung bedarf auf Grund der von ihr ausgehenden Wirkungen auf öffentliche Belange sowie auf Rechte Dritter einer besonderen Rechtfertigung. Diese ist dann gegeben, wenn das Bauvorhaben mit den Zielen der einschlägigen Gesetze, hier insbesondere des PBefG, in Einklang steht und zur Verfolgung dieser Ziele erforderlich ist.

Das Bauvorhaben ist daher insbesondere an § 8 Abs. 3 PBefG zu messen. Nach dieser Vorschrift hat die zuständige Behörde die Pflicht, unter Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung für eine befriedigende Verkehrsbedienung zu sorgen (Fromm, Stadtbahnbau und öffentliches Recht, DVBl. 1986, S. 121 ff.). Sie hat daher zusammen mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und den beteiligten Verkehrsunternehmen u. a. für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen. Diesem Ziel wird beispielsweise eine Planung gerecht, die den Ausbau des Straßenbahnnetzes vorsieht, das dem Anschluss von Wohngebieten dient, und dazu beiträgt, dass die Hauptverkehrsströme des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf dem schienengebundenen Streckennetz abgewickelt werden, weil diese Bahnen besonders geeignet sind, großstädtische Verkehrsprobleme – etwa auch im Hinblick auf die Anbindung des Umlandes - zu bewältigen (vgl. Fromm/Frey, Personenbeförderungsgesetz, 2. Auflage, § 28 Rdnr. 2; Fromm, Stadtbahnbau und öffentliches Recht, DVBl. 1986, S. 121 ff.).

Weiterhin hat die Behörde zusammen mit dem Aufgabenträger und den beteiligten Verkehrsunternehmen im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung (und hier insbesondere für Verkehrskooperationen) zu sorgen. Dem wird durch die Realisierung des „Chemnitzer Modells“ als solchem Rechnung getragen.

potentiell berührt wird sowie die privaten Einwender, die Einwendungen erhoben hatten, durch direktes Anschreiben geladen. Der Erörterungstermin wurde ortsüblich bekanntgemacht.

Zwischen der Vorhabensträgerin, der Planfeststellungsbehörde und der DB Netz AG fand am 13.07.2005 eine im Erörterungstermin vereinbarte Beratung zu den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „Knoten Chemnitz“ (Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 29.03.2004, Az. 52120 Pap/1/019/03) planfestgestellten Rückbaumaßnahmen und deren Einfluss auf den Rückbau im verfahrensgegenständlichen Vorhaben statt. Aufgrund dieser Beratung hat die Vorhabensträgerin die Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 10) und den Lageplan Verkehrsanlagen (Unterlage 5.1) geändert. Die in ihrem Aufgabenbereich betroffene DB Netz AG wurde zu diesen Planänderungen mit Schreiben vom 09.08.2005 nochmals angehört.

C. Entscheidungsgründe

I. Rechtliche Grundlagen

Das Regierungspräsidium Chemnitz ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Feststellung des Planes gemäß §§ 29 Abs. 1 Satz 1, 11 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 4 Abs. 2 der Verordnung der Sächsischen Staatsregierung und des Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit über die Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Personenbeförderungsrechts (PBefZuV) vom 12.09.1996 (GVBl. S. 407) sachlich und örtlich zuständig.

Gemäß § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die zu errichtenden Anlagen zählen zu den Betriebsanlagen für Straßenbahnen (vgl. § 1 Abs. 7 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11.12.1987 – BOStrab) und sind daher, soweit es sich um einen Neubau handelt, planfeststellungsbedürftig.

Die bei einem Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Verfahrensschritte ergeben sich aus den §§ 29 PBefG, 3 VWPIBeschlG sowie § 1 SächsVwVfG i. V. m §§ 73 ff. VwVfG.

Neben diesen verfahrensrechtlichen Fragen ist der Prüfungsumfang in materiell-rechtlicher Hinsicht festzulegen.

Da es sich bei dem Bahnhofsgebäude als Betriebsanlage der Eisenbahn um ein Gebäude handelt, entfaltet hier das materielle Baurecht der Sächsischen Bauordnung Bindungswirkung, da die Sächsische Bauordnung auch für Gebäude gilt, die im Zusammenhang mit Verkehrsanlagen stehen. Insoweit wird insbesondere auf die Regelung des § 1 Abs. 2 Nr. 2 Sächsische Bauordnung zum Anwendungsbereich der Sächsischen Bauordnung verwiesen. Diese Bindung wird jedoch durch die eisenbahnrechtliche Fachplanung begrenzt. Im Ergebnis besteht eine Bindung an das materielle Bauordnungsrecht insoweit, als die sich in dem materiellen Recht niederschlagenden öffentlichen Belange des Bauordnungsrechts in die fachplanerische Abwägung einzustellen sind und je nach Lage des Falles nur insoweit zurücktreten müssen bzw. zurückgesetzt werden dürfen, wie dies die jeweiligen Sachnotwendigkeiten der eisenbahnrechtlichen Fachplanung erfordern (vgl. hierzu Jäde/Dirnberger/Böhme, Bauordnungsrecht Sachsen, Band 1, § 1 Rdnr. 33).

1. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Die Festsetzung der Kosten und Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

B. Sachverhalt

I. Gegenstand der Planfeststellung

Gegenstand der Planfeststellung ist das „Chemnitzer Modell“ – Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof, in dem die Verlängerung und Einführung der Stadtbahngleise in die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofs mittels vier Durchbrüchen in das Querbahnsteiggebäude, die schleifenförmige Ausbindung in die Straße der Nationen und die Herstellung einer Anbindung der Stadtbahngleise an das Gleisnetz der Deutschen Bahn AG erfolgt.

Bezüglich der Details wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

II. Verfahren

Mit Schreiben vom 11.08.2004 beantragte die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) die Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz für das Bauvorhaben „Chemnitzer Modell“ – Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof.

Die Planunterlagen lagen vom 27.09.2004 bis zum 27.10.2004 in den Räumen der Stadt Chemnitz, Stadtentwicklungsamt, Technisches Rathaus, Neubau, Annaberger Straße 89, 09120 Chemnitz zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Entsprechend der Bekanntmachungssatzung der Stadt Chemnitz wurde die Auslegung am 22.09.2004 bekannt gemacht.

Bei der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Chemnitz, Stadtentwicklungsamt, Technisches Rathaus, Neubau, Annaberger Straße 89, 09120 Chemnitz oder beim Regierungspräsidium Chemnitz, Altchemnitzer Str. 41, 09120 Chemnitz innerhalb von 2 Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, d.h. bis zum 20.10.2004, erhoben werden können. Auf die Folgen der Fristversäumnis gem. § 29 Abs. 4 PBefG und die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 9 UVPG wurde hingewiesen.

Parallel zur Auslegung der Unterlagen erfolgte eine Beteiligung potenziell betroffener Träger öffentlicher Belange, Leitungsrechtsinhaber sowie der anerkannten Naturschutzverbände. Sie wurden darauf hingewiesen, dass nach dem Erörterungstermin eingehende Stellungnahmen nicht mehr berücksichtigt werden, es sei denn, die vorgebrachten Belange seien der Planfeststellungsbehörde bereits bekannt gewesen, hätten ihr bekannt sein müssen oder seien für die Rechtmäßigkeit der Entscheidung von Bedeutung (§ 29 Abs. 4 PBefG).

Es wurden Einwendungen erhoben.

Das Regierungspräsidium Chemnitz führte daher am 13.04.2005 in den Räumen des Regierungspräsidiums Chemnitz, Altchemnitzer Straße 41, 09120 Chemnitz, einen Erörterungstermin durch. Zu diesem wurden die Behörden und Verbände, deren Aufgabenbereich durch die Maßnahme

abstände bei Kreuzungen oder Näherungen gelten:

Kreuzungen	0,3 m
Parallelführungen	0,4 m
Bauwerke	0,5 m.

- 7.5.3 Für etwaige Umverlegungen oder andere Maßnahmen ist eine Auftragserteilung an die SWC AG erforderlich.
- 7.5.4 Bäume sind in einem Abstand > 2,5 m von vorhandenen Kabeltrassen zu pflanzen. Dabei ist das DVGW-Arbeitsblatt 125 zu beachten. Näherungen an den Leitungsbestand unter 1,0 m sind unzulässig.
- 7.5.5 Mit dem Ausbau Bahnhofsvorplatz wurden die beiden Gasleitungen DN 200/500 St bis zur Mauerstraße bzw. Straße der Nationen stillgelegt. Beim Straßenausbau ist zu beachten, dass die stillgelegte ON-Leitung DN 500 St verdämmt wird.
- 7.5.6 Über- und Unterkreuzungen des Anlagenbestandes des Wärme- und Kälteversorgung durch andere Medien, Maßnahmen zur Vermeidung von Stromkorrosionen sind besonders abzustimmen. Für Baumpflanzungen ist gem. DWGW-Hinweis GW 125 und DIN 1998 ein Abstand von mindestens 2 m von der Außenkante Rohrleitung/Kanal einzuhalten. Unterschreitungen dieses Abstandes sind nur in Ausnahmefällen unter besonders zu vereinbarenden Bedingungen zulässig.
- 7.5.7 Über den Baubeginn ist die Bauüberwachung der SWC AG zu informieren.

IV. Zusagen

Die von den Vertretern der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin abgegebenen und in die Niederschrift aufgenommenen sowie sonst im Verfahren abgegebenen, aus den Akten ersichtlichen, planändernden und planergänzenden Zusagen werden für verbindlich erklärt und sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses, soweit sie nicht im Widerspruch zu den in diesem Beschluss ausdrücklich getroffenen Festlegungen stehen.

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.

VII. Aussetzung des Sofortvollzuges

Der Sofortvollzug dieses Beschluss wird ausgesetzt.

VIII. Kosten

- 7.3.2 Hinsichtlich signaltechnischer Anlagen ist sicherzustellen, dass die Signalsicht nicht durch Bauwerke, Baustelleneinrichtungen, Masten u. ä. beeinträchtigt wird. Insbesondere Baustellenbeleuchtungseinrichtungen dürfen nicht zur Überstrahlung von Signalen führen.
- 7.3.3 Bei den elektrotechnischen Anlagen muss die Bahnerdung in jedem Bauzustand vollständig erhalten und funktionsfähig bleiben.

7.4 Bestimmungen zugunsten der envia^M

- 7.4.1 Der Verlauf der FM-Kabeltrasse (Cu357-009,010,011) der envia^M ist vor Beginn jeder Baumaßnahme mittels Handschachtung exakt zu orten und zu markieren bzw. die Lage durch Handschachtung genau festzustellen.
- 7.4.2 Die Abstände zu den Kabeln der envia^M sind nach DIN VDE 0100 und 0101 einzuhalten.
- 7.4.3 Bei Kabelkreuzungen und Parallelführungen mit Kabeltrassen der envia^M ist eine betriebssichere, geschützte Aufhängung der Kabel zu gewährleisten.
- 7.4.4 Das Freilegen und Einsenden der Kabel der envia^M ist nur unter Aufsicht bzw. nach Absprache gestattet.
- 7.4.5 Im Bereich von 2,0 m rechts und links der Kabeltrasse ist nur Handschachtung unter Aufsicht gestattet.
- 7.4.6 Die Leitungsschutzstreifen der Kabel von 3,0 m (je 1,50 m beidseitig der Kabelachse) sind von jeder Bebauung freizuhalten. Im Leitungsschutzstreifen der Kabeltrasse dürfen Bau-, Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten (einschließlich der Arbeitsfahrzeuge) nicht behindert werden.
- 7.4.7 Der Mindestabstand zu den vorhandenen Kabeln soll 0,40 m in der seitlichen Lage sowie 0,20 m in der Höheneinordnung darf nicht unterschritten werden. Sollte dies im Einzelfall bedingt durch die Örtlichkeit nicht möglich sein, sind in Abstimmung mit der envia tel GmbH geeignete konstruktive Sicherungsmaßnahmen zu treffen.

7.5 Bestimmungen zugunsten der Stadtwerke Chemnitz AG (SWC AG)

- 7.5.1 Das geplante Bauvorhaben ist durch geeignete Maßnahmen so abzustimmen, dass Beschädigungen und Beeinträchtigungen oder Veränderungen an vorhandenen Elektrizitätsanlagen ausgeschlossen werden. Bei Näherungen im Bereich 1,5 m rechts und links von Kabelanlagen und einer Tiefe > 0,3 m ist Handschachtung erforderlich und es ist die SWC AG zum Zweck der Ortung und Markierung vor Ort zu informieren.
- 7.5.2 Die Überdeckung der bestehenden Anlagen ist in jedem Fall einzuhalten. Selbst geringe Bodenregulierungen und Veränderungen in der Nutzung der Bodenoberfläche auch Überbauungen bedürfen der Zustimmung der SWC AG. Als Mindest-

7. Versorgungsleitungen und Kabel

7.1. Allgemeine Regelungen

- 7.1.1 Zu den sich im Plangebiet befindlichen Leitungen insbesondere der Unternehmen Arcor AG & Co. KG, DB AG, envia^M, der SWC AG und T-Com ist, auch während der Durchführung der Baumaßnahme, ein ständiger Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu gewährleisten. Der Baubeginn ist den betroffenen Unternehmen rechtzeitig, d.h. mindestens zwei Wochen vorher, anzuzeigen.
- 7.1.2 Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Unternehmen frühzeitig, jedoch mindestens 8 Wochen vorher, zur Kenntnis zu geben. Gegebenenfalls sind Projektabstimmungen mit dem betroffenen Leitungsunternehmen durchzuführen.
- 7.1.3 Vorhandene Leitungen dürfen, soweit nicht im Bauwerksverzeichnis der Planunterlagen oder in diesem Beschluss ausdrücklich abweichend geregelt, nicht überbaut, überpflanzt oder in ihrer Lage verändert werden. Flächen oberhalb verlegter Erdleitungen dürfen nicht versiegelt werden. Das Einbetonieren vorhandener Kabel in Fundamente hat zu unterbleiben. Abweichungen davon sind mit dem betroffenen Leitungsträger vorab einvernehmlich abzustimmen.
- 7.1.4 Vor der Durchführung von Baumaßnahmen im Bereich von erdverlegten Leitungen/Kanälen sind diese zu sichern. Auf geäußertes Verlangen eines Leitungsunternehmens, ansonsten bei Bedarf, ist eine Einweisung der den Bau durchführenden Firma durch den jeweiligen Leitungsträger zu veranlassen.
- 7.1.5 Soweit von den Unternehmen (hier: Arcor AG & Co. KG, DB Telematik, SWC AG und T-Com) gefordert, sind vor Beginn von Tiefbauarbeiten Schachtscheine und Erkundigungen über erdverlegte Anlagen einzuholen und deren Bauüberwachung zu informieren.
- 7.1.6 Das Befahren und Überqueren von Leitungsschutzstreifen für Erdleitungen mit schweren Baufahrzeugen ist nur an mit den Leitungsunternehmen abgestimmten Stellen erlaubt. Auf Verlangen des Unternehmens sind die Überquerungsstellen besonders zu sichern (z.B. durch Baggermatten).

7.2. Bestimmungen zugunsten der Arcor AG & Co. KG

In den Kreuzungs- und Näherungsbereichen zu den vorhandenen Fernmeldeanlagen ist die Bautechnologie und der Baumaschineneinsatz so zu planen, dass eine Beschädigung der vorhandenen Anlagen ausgeschlossen ist.

7.3 Bestimmungen zugunsten der DB AG/DB Telematik

- 7.3.1 Die im Planfeststellungsbereich vorhandenen Bahn-Kabel (Signal-, Telekommunikations- und Elektrokabel) sind während der Bauarbeiten wirksam zu schützen, gegebenenfalls umzuverlegen. Die Überbauung von Kabeltrassen der Bahn ist nicht zulässig.

6. Naturschutz und Landschaftspflege

- 6.1 Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und der dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 6.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz sowie der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme beim Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 6.3 Das Bauvorhaben sowie die damit im Zusammenhang stehenden und in den Planunterlagen enthaltenen planfestgestellten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind – soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll – zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme durchzuführen. Die Umsetzung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen soll – soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll und die genehmigte landschaftspflegerische Begleitplanung keine konkreteren zeitlichen Angaben enthält – spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen werden. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die örtlich zuständige untere Naturschutzbehörde zu informieren.
- 6.4 Vorhandener Baumbestand ist – soweit die Planunterlagen keine ausdrücklich abweichende Regelung enthalten – zu erhalten und während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen zu schützen.
- 6.5 Die örtlich zuständige untere Naturschutzbehörde sowie die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie sind hierzu mindestens vier Wochen vorher zu laden.
- 6.6 Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.
- 6.7 Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.
- 6.8 Die Pflanzstandorte für 39 außerhalb des Planfeststellungsgebietes nachzupflanzende Bäume sind der Planfeststellungsbehörde und der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz durch das Grünflächenamt der Stadt Chemnitz spätestens nach 5 Jahren ab Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses nachzuweisen.

verantwortlichen Bauleiter benennen.

- 4.3 Der Abschluss der Bauarbeiten ist der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

5. Immissionsschutz

- 5.1 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der Planfeststellungsbehörde, der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz sowie der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz vor Beginn der Bauarbeiten 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.
- 5.2 Bei den Bauarbeiten sind vorrangig Maschinen einzusetzen, die den Vorgaben der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478) entsprechen. Zu den notwendigen Abschirmmaßnahmen gehört auch eine den Lärmschutz der Anwohner berücksichtigende Aufstellung der Baumaschinen.

Die Gebietszuordnung im Planungsbereich ergibt sich aus den schalltechnischen Planunterlagen (Unterlage 14).

- 5.3 Für die nicht in § 7 der 32. BImSchV genannten Gebiete sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970, Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970 zu beachten. Danach haben geräuschvolle Bauarbeiten in dem Zeitraum von 20.00 Uhr bis 7.00 Uhr zu unterbleiben. Ausnahmen hiervon bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung durch die örtlich zuständige Immissionsschutzbehörde.
- 5.4 Zur Vermeidung von erhöhten Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind im Bereich nahegelegener Wohnbebauung bei trockener Witterung geeignete Maßnahmen zur Befeuchtung des Straßenbaumaterials, wie etwa ein Besprühen mit Wasser, zu ergreifen.
- 5.5 Treten nach Inbetriebnahme der Strecke bei Radien < 500 m Quietschgeräusche (sog. Kurvenquietschen) auf, die nicht durch zusätzliche technische Maßnahmen beseitigt werden, ist der gemäß Kapitel 5.8 Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990) vorgegebene Zuschlag D_{Ra} für den gesamten Kurvenabschnitt in Ansatz zu bringen. Die Schallimmissionsprognose ist entsprechend zu überarbeiten.

Ergibt sich hieraus ein höherer Immissionspegel an der angrenzenden schützenswerten Bebauung, ist dies der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für den Fall der Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte die Festsetzung von passivem Schallschutz bzw. einer Ausgleichsentschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG vor.

(Untersuchungen) abzustimmen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt bzw. welchen Umfang diese aufweist.

Ergibt sich aus den durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen, dass eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt, ist dies der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Der Anzeige sind die durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen sowie eine zusammenfassende Übersicht beizufügen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet innerhalb von drei Wochen nach Vorlage der vollständigen und aussagefähigen Unterlagen, ob das Auftreten der schädlichen Bodenveränderung oder Altlast eine Planänderung erfordert und teilt dies der Vorhabensträgerin mit.

Die Möglichkeit der zuständigen Bodenschutzbehörde, zur Überwachung vorgefundener Altlasten und altlastverdächtiger Flächen entsprechende Anordnungen (§ 15 Abs. 2 BBodSchG) zu treffen, bleibt unberührt.

3.8 Nach Abschluss der Arbeiten ist die Baustelle zu beräumen und die Geländeoberfläche entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wiederherzustellen.

3.9 Die zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde und die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten Maßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie sind hierzu rechtzeitig, d.h. mindestens vier Wochen vorher, zu laden.

Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde, und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.

Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.

3.10 Bei der Herstellung von Böschungen sowie dem Straßenkörper (Ober- und Unterbau) ist nur Material einzusetzen, welches die Güteanforderungen hinsichtlich maximal zulässiger Schadstoffgehalte einhält.

4. Denkmalschutz

4.1 Soweit die festgestellte Planung Maßnahmen zur Wahrung der Belange des Denkmalschutzes beinhalten, sind diese entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Die Ausgestaltung der erforderlichen Maßnahmen im Detail ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesamt für Denkmalschutz abzustimmen (Benehmen).

4.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens sind der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalschutz vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig, spätestens vier Wochen vor Baubeginn, zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die

- 2.16. Im Rahmen der Festlegung der Bautechnologie ist der TU Chemnitz die Möglichkeit einzuräumen, deren Verträglichkeit mit im Universitätsteil Straße der Nationen 62/64 befindlichen Messgeräten der Fakultät Maschinenbau und dem Institut für Chemie zu überprüfen. Ergibt sich aus der Stellungnahme der TU Chemnitz, dass eine Beeinträchtigung des Messbetriebes zu besorgen ist und die Vorhabensträgerin nicht bereit oder in der Lage ist, dem abzuweichen, ist dies der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen. Diese behält sich für diesen Fall die Festsetzung der einzusetzenden Bautechnologie vor.
- 2.17. Hinsichtlich der Bemaßung der Abschnitte im Querschnitt Anlage 4.1.1, die einen Sicherheitsabstand zwischen den Gleisen von nur 0,60 m vorsieht, sind im Rahmen der Ausführungsplanung eine Risikoanalyse zu erstellen sowie Festlegungen zur Vermeidung von Gefahren zu treffen. Diese sind der Technischen Aufsichtsbehörde vorzulegen.

3. Bodenschutz

- 3.1. Die Baumaßnahme ist entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 3.2. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz sowie der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz vor Beginn der Bauarbeiten 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.
- 3.3. Die Herstellung des Baugrundes soll möglichst mit vorhandenem Boden vorrangig durch Bodenconditionierung erreicht werden. Diese ist dem Bodenaustausch in der Regel vorzuziehen.
- 3.4. Vorhandene und während des Baus festgestellte Besonderheiten der Bodentragfähigkeit sind zu beachten. Der Bodengutachter ist in die Überprüfung der Tragfähigkeit des Plans und zur Festlegung der Stabilisierungsmaßnahmen oder Austauschmöglichkeiten vor Ort einzubeziehen. Über die festgelegten Maßnahmen und erreichten Werte ist eine Dokumentation anzulegen.
- 3.5. Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Hierbei sollen insbesondere Verdichtungen, Überschüttungen, der Eintrag flüssiger/fester Fremdstoffe und sonstige nachteilige Bodenveränderungen des Untergrundes und des Erdaushubes insbesondere auch im Bauumfeld vermieden werden.
- 3.6. Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in den Boden sind die diesbezüglichen Regelungen der Bundesbodenschutzverordnung zu beachten. Für die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht gelten die Anforderungen des § 12 BBodSchV.
- 3.7. Während der Durchführung der Baumaßnahme bekannt gewordene oder verursachte schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten bzw. Überschreitungen der Prüfwerte gemäß Anhang 2 der BBodSchV sowie das Auftreten organoleptischer Auffälligkeiten im Boden sind der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz unverzüglich mitzuteilen. Mit dieser sind dann vor Fortsetzung der Bauarbeiten die Maßnahmen

- 2.6 Baubeginn und Bauende einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind von der Vorhabensträgerin der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz mitzuteilen.
- 2.7 Weicht die Ausführungsplanung in sicherheitstechnischen Bedingungen von den planfestgestellten Unterlagen ab, ist eine Vorlage dieser Veränderungen zur erneuten Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit) erforderlich.
- 2.8 Der Technischen Aufsichtsbehörde und dem TÜV sind im Rahmen der Ausführungsplanung die Bemaßungen der auf dem Bahnsteig aufgestellten Zusatzeinrichtungen (bspw. Schaltschränke, Sitzgruppen und Trägerstelen) vorzulegen.
- 2.9 Die Aufnahme von Bauabschnitten ist vom Betriebsleiter BOStrab vorzunehmen und zu protokollieren.
- 2.10 Zur Endabnahme des Vorhabens durch den Betriebsleiter BOStrab sind die Technische Aufsichtsbehörde und der TÜV hinzuzuziehen.
- 2.11 Die Ausführungsunterlagen zu dem planfestgestellten Vorhaben sind, soweit sie Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes unmittelbar betreffen oder Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs haben, rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Im Rahmen der vorzulegenden Ausführungsunterlagen sind die Standsicherheit und der Bauteil-Brandschutz der durch den Umbau betroffenen Teile des Querbahnsteiggebäudes nachzuweisen. Gleiches gilt für neue Gebäudeteile (Fassade, Dachauskrantung usw.) sowie auch sinngemäß für Bauzwischenzustände in Form von konstruktiven Abfangungen von Gebäudeteilen.

Mit den Ausführungsunterlagen sind die erforderlichen Nachweise nach der Energieeinsparverordnung (EnEV) sowie Nachweise zum Erschütterungsschutz des Querbahnsteiggebäudes vorzulegen.

- 2.12 Das Brandschutzkonzept, soweit es das planfestgestellte Vorhaben betrifft, ist durch einen Sachverständigen zu prüfen und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, im Rahmen der Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen vorzulegen.
- 2.13 Die Ausführungsplanungen für die Bahnanlagen sind dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht einschließlich der sicherungstechnischen Anlagen für den NE-Bereich und die entsprechenden Schnittstellen rechtzeitig jeweils zweifach zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen.
- 2.14 Der Abteilung 7 (Arbeitsschutz) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind innerhalb von 6 Wochen nach Inbetriebnahme der neu errichteten Aufzugsanlage die anlagenspezifischen Daten sowie die festgelegten Prüfungsfristen mitzuteilen.
- 2.15 Der Zugang von der Mauerstraße zu den Haltestellen ÖPNV/SPNV im Chemnitzer Hauptbahnhof ist unter Berücksichtigung der im Umfeld geplanten Baumaßnahmen (Parkhaus, Neugestaltung Mauerstraße) barrierefrei auszubilden.

nik; Verwertung von Altschotter, Stand 01.02.2003) ist fachlich zulässig. Erfolgt die Verwertung des Altschotters jedoch außerhalb von DB-Anlagen, sind die Originalanalysen i. V. m. den technischen Regelungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ (TR LAGA 11/1997, 11/2004) der Verwertungsentscheidung zu Grunde zu legen.

- 1.11.1 Für alle bei den Bauarbeiten anfallenden Materialien ist die vorgelegte Massenbilanz mit einem Verwertungskonzept zu präzisieren.
- 1.11.2 Das im Rahmen der Projektumsetzung erstellte Abfallentsorgungskonzept ist der unteren Abfallbehörde spätestens 14 Tage vor Abbruchbeginn zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen.

2. Bauausführung

- 2.1 Der Abteilung 7 (Arbeitsschutz) des Regierungspräsidiums Chemnitz ist die Errichtung von Baustellen anzuzeigen, sofern dort jeweils die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich mehr als 500 Personentage überschreitet. Die Anzeige hat mindestens zwei Wochen und unter Verwendung des Formulars „Vorankündigung einer Baustelle“ zu erfolgen. Das Formular ist bei der Abteilung 7 (Arbeitsschutz) des Regierungspräsidiums Chemnitz abzufordern.
- 2.2 Über die Bauanlaufberatung ist ein Vertreter der örtlich zuständigen Polizeidirektion Chemnitz - Erzgebirge durch Einladung zu informieren.
- 2.3 Es ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit aller von dem Bauvorhaben berührten, gegenwärtig erreichbaren Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für den Anliegerverkehr gegeben ist. Etwaige notwendige Einschränkungen sind den betroffenen Anliegern frühzeitig, jedoch mindestens 3 Tage vorher, zur Kenntnis zu geben. Mögliche Beeinträchtigungen existierender Zufahrten zu gewerblich genutzten Flurstücken sollen mit den betroffenen Gewerbetreibenden vorab abgestimmt (Benehmen) werden.
- 2.4 Über den terminlichen Ablauf der einzelnen Bauabschnitte ist das Ordnungsamt sowie die Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst der Stadt Chemnitz frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 2.5 Während der Bauzeit ist die ungehinderte Zufahrt von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen zu den im Planfeststellungsbereich gelegenen Gebäuden und Löschwasserentnahmestellen im gesamten Baubereich zu gewährleisten. Soweit die Sperrung bzw. Teilsperrung von Zufahrten zu den genannten Einrichtungen unvermeidbar ist, ist dies mit den Verantwortlichen der Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst der Stadt Chemnitz so frühzeitig vor der Sperrung abzustimmen, dass Maßnahmen geplant und umgesetzt werden können, um die Einsatzfähigkeit der Feuerwehr sowie des Rettungsdienstes im betroffenen Bereich auch während der Sperrung zu gewährleisten.

- 1.5 Für alle anderen mineralischen Abfälle und für Ausbauasphalt, der nicht entsprechend 1.4 verwertet wird, sind die technischen Regelungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ (TR LAGA 11/1997, 11/2004) anzuwenden.

- 1.6 Sowohl Abfälle zur Verwertung als auch Abfälle zur Beseitigung sind getrennt zu halten und zu behandeln. Eine Vermischung anfallender Abfälle ist unzulässig.

Im Rahmen der Bauausführung anfallender Erdaushub, Straßenaufbruch oder sonstiger Abfall ist daher hinsichtlich seiner Verwertungsmöglichkeit zu prüfen. Verwertbarer Straßenaufbruch ist hierbei gesondert zu erfassen und – gegebenenfalls nach vorgeschalteter Aufbereitung – einer Wiederverwendung zuzuführen.

- 1.7 Eine Deponierung der im Zusammenhang der Baumaßnahme anfallenden Abfälle ist, soweit diese nach § 5 Abs. 4 und 5 KrW-/AbfG mit zumutbarem Aufwand zu verwerten sind, nicht zulässig. Ist eine Verwertung von verwertbarem Bodenaushub bzw. mineralischen Materialien im Rahmen der Straßenbaumaßnahme selbst nicht möglich, sind diese anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen.

Soweit nicht ausgeschlossen werden kann, dass Schadstoffe enthalten sind, sind die Materialien vor einem Einbau auf ihren Schadstoffgehalt zu überprüfen. Bei einer vorgesehenen Verwertung außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht ist die Verwertbarkeit in Anlehnung an Teil III der Technischen Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen“ (Stand: 11/1997) zu prüfen.

- 1.8 Der örtlich zuständigen unteren Abfallbehörde sind auf deren Verlangen Art, Menge der verwerteten Abfälle sowie Art und Weise der Verwertung nachzuweisen. Hierzu ist ein Nachweisbuch zu führen. Belege (Liefer- oder Begleitscheine), aus denen sich insbesondere der Verbleib der verwerteten Abfälle ergibt, sind zum Zwecke des Nachweises fünf Jahre einzubehalten und aufzubewahren. Dies gilt auch für zu beseitigende Abfälle.

- 1.9 Die örtliche zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde sowie die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten Maßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie ist hierzu rechtzeitig, d.h. mindestens vier Wochen vorher, zu laden.

Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.

Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.

- 1.10 Sämtlicher Altschotter ist einer Aufbereitung mit dem Ziel der Reinigung und Herstellung der Wiederverwertbarkeit als Gleisschotter zuzuführen.

Die Verwertung von Altschotter entsprechend Richtlinie 880.4010 der DB AG (Bautech-

16	Bodenuntersuchung (Stand 10.10.2003)	
17	Brandschutzkonzept (Stand 27.04.2003)	
18	Erdungskonzept (Stand 03.12.2003)	
19	Altlastenuntersuchung, Abbruch- und Entsorgungskonzept (Stand 24.10.2003)	

Sofern im Bauwerksverzeichnis Kostenregelungen für die Umverlegung oder Sicherung von Leitungen aufgenommen wurden, die auf geschlossenen Rahmenverträgen oder anderen privatrechtlichen Vereinbarungen beruhen, sind diese nur nachrichtlicher Natur und werden ausdrücklich von der Regelungswirkung des Bauwerksverzeichnisses ausgenommen.

III. Nebenbestimmungen

1. Abfall und Altlasten

- 1.1 Der Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen hat entsprechend den festgestellten Planunterlagen zu erfolgen, soweit die nachfolgenden Nebenbestimmungen hierzu keine abweichenden Regelungen enthalten. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 1.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz sowie der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz vor Beginn der Bauarbeiten 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.
- 1.3 Abfälle sind soweit möglich zu vermeiden.

Soweit dies nicht möglich ist, sind anfallende Abfälle nach Möglichkeit stofflich zu verwerten. Die Verwertung der Abfälle hat unter Beachtung der Regelungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) sowie der hierzu ergangenen Verordnungen ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen.

Soweit die festgestellte Planung die Beseitigung von Abfällen im Baugebiet ausdrücklich zulässt, hat diese nach den Grundsätzen der gemeinwohlverträglichen Abfallbeseitigung gemäß den Regelungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes und der hierzu ergangenen Verordnungen zu erfolgen. Soweit eine Beseitigung von Abfällen außerhalb zugelassener Anlagen erfolgen soll, bedarf dies der Ausnahmegenehmigung nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG durch die höhere Abfallbehörde beim Regierungspräsidium Chemnitz. Diese Ausnahmegenehmigung ist von dieser Entscheidung nicht umfasst.

Für besonders überwachungsbedürftige Abfälle im Sinne des § 41 Abs. 1 KrW-/AbfG gilt die Beseitigung in dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen als ausdrücklich zugelassen.

- 1.4 Ausbauasphalt ist vorrangig wieder als Asphalt im Straßenbau zu verwerten. Dazu ist die Richtlinie für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau – RuVA StB 01, Ausgabe 2001 (Fassung 2005) – anzuwenden.

	- Obergeschoss - (Stand 30.04.2004)	
8.1.1.14	Querbahnsteiggebäude Koordinierter Leitungsplan Haustechnik - Schnitte - (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.15	Querbahnsteiggebäude Quer- und Längsschnitt Durchfahrtsbereich – Lichtraumprofil - (Stand 30.04.2004)	1:50
8.1.2	Bestandspläne	
8.1.2.1	Querbahnsteiggebäude Grundriss Untergeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.2	Querbahnsteiggebäude Grundriss Bahnsteiggeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.3	Querbahnsteiggebäude Grundriss Obergeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.4	Querbahnsteiggebäude Ansichten Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.5	Querbahnsteiggebäude Schnitt A-A, B-B, Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.2	Gleisrichterunterwerk	
8.2.1	Grundriss, Schnitt, Ansichten (Stand 19.08.2003)	1:100
9.	Ingenieurbauwerke	
9.1	Bauwerksskizze Stützmauer zwischen Gleis 28 und 31 (Stand 08/2003)	1:100/50
9.2	Bauwerksskizze Stützmauer westlich Gleis 32 (Stand (07/2004)	1:50/200/100
10	Grunderwerb	
10.1	Grunderwerbsverzeichnis (Stand 30.07.2004; S. 3 in der Fassung der Tektur vom 13.07.2005)	
10.2	Grunderwerbsplan (Tektur vom 13.07.2005)	1:500
11	Wasserrechtliche Sachverhalte	
11.1	Erläuterungsbericht und Berechnungen (Stand 30.07.2004)	
11.2	Vordrucke Wasserrecht (Stand 22.08.2003)	
11.3	Lageplan Entwässerung (Stand 30.07.2004)	1:500
12	entfällt	
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung (Stand 07/2003)	
14	Schalltechnische Untersuchung	
14.1	Gutachten	
14.2	Lageplan	1 : 1.000
14.3	Schallimmissionskarte Nacht	1 : 1.000
15	Erschütterungstechnische Untersuchung (Stand 15.07.2003)	

	13.07.2005)	
6	Höhenpläne	
6.1	Höhenpläne Schiene	
6.1.1, Blatt 1	aus/in Richtung DB AG (A) 0.0+0.0000 – 0.2+60.000 (Stand 07/2004)	1:500/50
6.1.1, Blatt 2	aus/in Richtung DB AG (A) 0.2+60.000 – 0.5+21.000 (Stand 07/2004)	1:500/50
6.1.2, Blatt 1	aus/in Richtung Straße d. Nationen (B) 0.0+0.0000 – 0.3+33.000 (Stand 10/2003)	1:500/50
6.1.2, Blatt 2	aus/in Richtung Straße d. Nationen (B) 0.3+33.000 – 0.6+69.000 (Stand 08/2003)	1:500/50
6.2	Höhenpläne Straße	
6.2.1	Straße der Nationen (Stand 24.10.2003)	1:500/50
6.2.2	Bahnhofstraße (Stand 24.10.2003)	1:500/50
7.	Leitungspläne	
7.1.	Koordinierter Leitungsplan Verkehrsanlagen Bestand (Stand 24.10.2003)	1:500
7.2	Koordinierter Leitungsplan Verkehrsanlagen Planung (Stand 30.07.2004)	1:500
8.	Hochbauten	
8.1	Querbahnsteiggebäude	
8.1.1	Ausbaupläne	
8.1.1.1	Lage- und Höhenplan (Stand 30.07.2004)	1:250
8.1.1.2	Grundriss Untergeschoss Ausbau (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.3	Grundriss Bahnsteiggeschoss Ausbau (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.4	Grundriss Obergeschoss Ausbau (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.5	Querbahnsteiggebäude Ansichten (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.6	Querbahnsteiggebäude Schnitt B-B Ausbau (Stand 30.04.2004)	1:50
8.1.1.7	Querbahnsteiggebäude Schnitt A-A Ausbau (Stand 30.04.2004)	1:50
8.1.1.8	Querbahnsteiggebäude Fundamentplan (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.9	Querbahnsteiggebäude Dachdraufsichtsplan (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.10	Querbahnsteiggebäude Grundleitungs- und Trassenplan Haustechnik (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.11	Querbahnsteiggebäude Koordinierter Leitungsplan Haustechnik - Untergeschoss - (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.12	Querbahnsteiggebäude Koordinierter Leitungsplan Haustechnik - Bahnsteiggeschoss - (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.13	Querbahnsteiggebäude Koordinierter Leitungsplan Haustechnik	1:100

Das Regierungspräsidium Chemnitz erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I.

Der Plan zum „Chemnitzer Modell“ – Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis IV. festgestellt.

II.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab
1	Erläuterungsbericht (Stand 30.07.2004)	
2	Bauwerksverzeichnis (Stand 30.07.2004)	
3	Übersichtspläne	
3.1	Übersichtskarte (Stand 08/2003)	1 : 10.000
3.2	Übersichtsplan (Stand 30.07.2004)	1 : 1.000
4	Regelquerschnitte	
4.1	Verkehrsanlagen:	
4.1.1	Bahnhofstraße	1 : 50
4.1.2	Haltestelle im Hauptbahnhof (Stand 10/2003)	1 : 50
4.1.3	Unabhängiger Bahnkörper (Stand 08/2003)	1 : 50
4.1.4	Straße der Nationen in Höhe der Galerie (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.5	Straße der Nationen, HS Schillerplatz (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.6	Straße der Nationen Süd (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.7	Georgstraße West (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.8	Georgstraße Ost (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.2	Ver- und Entsorgung	
4.2.1	Bahnhofstraße (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.2	Haltestelle im Hauptbahnhof (Stand 10/2003)	1:50
4.2.3	Unabhängiger Bahnkörper (Stand 10/2003)	1:50
4.2.4	Straße d. Nationen in Höhe der Galerie (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.5	Straße der Nationen, HS Schillerplatz (Stand 30.04.2004)	1:50
4.2.6	Straße der Nationen Süd (Stand 30.07.2004)	1:50
4.2.7	Georgstraße West (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.8	Georgstraße Ost (Stand 30.04.2004)	1:50
5.1	Lageplan Verkehrsanlagen (Tektur vom	1:500

Inhaltsverzeichnis

A. TENOR	3
III. NEBENBESTIMMUNGEN	6
IV. ZUSAGEN	16
V. EINWENDUNGEN	16
VII. AUSSETZUNG DES SOFORTVOLLZUGES	16
VIII. KOSTEN	16
B. SACHVERHALT	17
I. GEGENSTAND DER PLANFESTSTELLUNG	17
II. VERFAHREN	17
C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	18
I. RECHTLICHE GRUNDLAGEN	18
II. SONSTIGE RECHTLICHE VORAUSSETZUNGEN	19
III. INHALT DES PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSSES	19
IV. PLANRECHTFERTIGUNG	19
1. ERFÖRDERLICHKEIT	19
2. VARIANTENUNTERSUCHUNG	20
V. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG	20
VI. ÖFFENTLICHE UND PRIVATE BELANGE	21
1. ABFALL/ALTLASTEN	21
2. BODENSCHUTZ	22
3. DENKMALSCHUTZ	22
4. EIGENTUM	22
5. IMMISSIONSSCHUTZ	23
6. NATURSCHUTZ UND LANDSCHAFTSPFLEGE	27
7. RAUMORDNUNG, LANDES- UND REGIONALPLANUNG	27
8. VERSORGUNGSLEITUNGEN	27
VIII. STELLUNGNAHMEN/EINWENDUNGEN	28
1. ANERKANNTE NATURSCHUTZVERBÄNDE	28
2. TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE / VERSORGUNGSTRÄGER / LEITUNGSINHABER	30
IX. ZUSAMMENFASSUNG	63
X. AUSSETZUNG DER SOFORTIGEN VOLLZIEHBARKEIT	63
XI. KOSTENENTSCHEIDUNG	63
RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	64
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	65



Regierungspräsidium
Chemnitz

Planfeststellungsbeschluss

Az.: 14-0513.26-01/2004.001

„Chemnitzer Modell“

Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof

Chemnitz, den 28.09.2005

Bearbeiter: Frau Sippel

Freundlich • Sachlich • Kompetent

Gemeinsam für eine starke Region

Telefon: (0371) 532 - 0
Hausadresse: Altchemnitzer Straße 41
09120 Chemnitz
Homepage: www.rpc.sachsen.de

Telefax: (0371) 532 - 1929
E-Mail: post@rpc.sachsen.de
Kein Zugang für elektronisch
signierte sowie für verschlüsselte
elektronische Dokumente



Gekennzeichnete
Parkplätze vor
dem Gebäude

zu erreichen:

mit Straßenbahnlinie 5 und 6 (Rößlerstraße),
Buslinie 49 (Spinnereimaschinenbau)

Bankverbindung:

Ostsächsische Sparkasse Dresden
Kto.-Nr.: 315 301 1370 BLZ: 850 503 00
IBAN: DE82 8505 0300 3153 0113 70

6. Naturschutz und Landschaftspflege

- 6.1 Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und der dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 6.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Chemnitz sowie der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz vor Beginn der Bauarbeiten anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme beim Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 6.3 Das Bauvorhaben sowie die damit im Zusammenhang stehenden und in den Planunterlagen enthaltenen planfestgestellten landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind – soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll – zeitgleich mit der Umsetzung der Baumaßnahme durchzuführen. Die Umsetzung der festgestellten Ausgleichsmaßnahmen soll – soweit technisch machbar und fachlich sinnvoll und die genehmigte landschaftspflegerische Begleitplanung keine konkreteren zeitlichen Angaben enthält – spätestens innerhalb eines Jahres ab Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme abgeschlossen werden. Über den Abschluss der Maßnahmen ist die örtlich zuständige untere Naturschutzbehörde zu informieren.
- 6.4 Vorhandener Baumbestand ist – soweit die Planunterlagen keine ausdrücklich abweichende Regelung enthalten – zu erhalten und während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen zu schützen.
- 6.5 Die örtlich zuständige untere Naturschutzbehörde sowie die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie sind hierzu mindestens vier Wochen vorher zu laden.
- 6.6 Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.
- 6.7 Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.
- 6.8 Die Pflanzstandorte für 39 außerhalb des Planfeststellungsgebietes nachzupflanzende Bäume sind der Planfeststellungsbehörde und der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz durch das Grünflächenamt der Stadt Chemnitz spätestens nach 5 Jahren ab Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses nachzuweisen.

(Untersuchungen) abzustimmen, die erforderlich sind, um festzustellen, ob eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt bzw. welchen Umfang diese aufweist.

Ergibt sich aus den durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen, dass eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast vorliegt, ist dies der Planfeststellungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Der Anzeige sind die durchgeführten Untersuchungen und Bewertungen sowie eine zusammenfassende Übersicht beizufügen. Die Planfeststellungsbehörde entscheidet innerhalb von drei Wochen nach Vorlage der vollständigen und aussagefähigen Unterlagen, ob das Auftreten der schädlichen Bodenveränderung oder Altlast eine Planänderung erfordert und teilt dies der Vorhabensträgerin mit.

Die Möglichkeit der zuständigen Bodenschutzbehörde, zur Überwachung vorgefundener Altlasten und altlastverdächtiger Flächen entsprechende Anordnungen (§ 15 Abs. 2 BBodSchG) zu treffen, bleibt unberührt.

- 3.8 Nach Abschluss der Arbeiten ist die Baustelle zu beräumen und die Geländeoberfläche entsprechend den örtlichen Gegebenheiten wiederherzustellen.
- 3.9 Die zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde und die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten Maßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie sind hierzu rechtzeitig, d.h. mindestens vier Wochen vorher, zu laden.

Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde, und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.

Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.

- 3.10 Bei der Herstellung von Böschungen sowie dem Straßenkörper (Ober- und Unterbau) ist nur Material einzusetzen, welches die Güteanforderungen hinsichtlich maximal zulässiger Schadstoffgehalte einhält.

4. Denkmalschutz

- 4.1 Soweit die festgestellte Planung Maßnahmen zur Wahrung der Belange des Denkmalschutzes beinhalten, sind diese entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Die Ausgestaltung der erforderlichen Maßnahmen im Detail ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Landesamt für Denkmalschutz abzustimmen (Benehmen).
- 4.2 Der Beginn der Ausführung des Vorhabens sind der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmalschutz vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig, spätestens vier Wochen vor Baubeginn, zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die

- 2.6 Baubeginn und Bauende einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind von der Vorhabensträgerin der Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz mitzuteilen.
- 2.7 Weicht die Ausführungsplanung in sicherheitstechnischen Bedingungen von den planfestgestellten Unterlagen ab, ist eine Vorlage dieser Veränderungen zur erneuten Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde (Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit) erforderlich.
- 2.8 Der Technischen Aufsichtsbehörde und dem TÜV sind im Rahmen der Ausführungsplanung die Bemaßungen der auf dem Bahnsteig aufgestellten Zusatzeinrichtungen (bspw. Schaltschränke, Sitzgruppen und Trägerstelen) vorzulegen.
- 2.9 Die Aufnahme von Bauabschnitten ist vom Betriebsleiter BOStrab vorzunehmen und zu protokollieren.
- 2.10 Zur Endabnahme des Vorhabens durch den Betriebsleiter BOStrab sind die Technische Aufsichtsbehörde und der TÜV hinzuzuziehen.
- 2.11 Die Ausführungsunterlagen zu dem planfestgestellten Vorhaben sind, soweit sie Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes unmittelbar betreffen oder Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs haben, rechtzeitig vor Baubeginn dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Im Rahmen der vorzulegenden Ausführungsunterlagen sind die Standsicherheit und der Bauteil-Brandschutz der durch den Umbau betroffenen Teile des Querbahnsteiggebäudes nachzuweisen. Gleiches gilt für neue Gebäudeteile (Fassade, Dachauskrugung usw.) sowie auch sinngemäß für Bauzwischenzustände in Form von konstruktiven Abfangungen von Gebäudeteilen.

Mit den Ausführungsunterlagen sind die erforderlichen Nachweise nach der Energieeinsparverordnung (EnEV) sowie Nachweise zum Erschütterungsschutz des Querbahnsteiggebäudes vorzulegen.

- 2.12 Das Brandschutzkonzept, soweit es das planfestgestellte Vorhaben betrifft, ist durch einen Sachverständigen zu prüfen und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, im Rahmen der Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen vorzulegen.
- 2.13 Die Ausführungsplanungen für die Bahnanlagen sind dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht einschließlich der sicherungstechnischen Anlagen für den NE-Bereich und die entsprechenden Schnittstellen rechtzeitig jeweils zweifach zur Zustimmung bzw. Genehmigung vorzulegen.
- 2.14 Der Abteilung 7 (Arbeitsschutz) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind innerhalb von 6 Wochen nach Inbetriebnahme der neu errichteten Aufzugsanlage die anlagenspezifischen Daten sowie die festgelegten Prüfungsfristen mitzuteilen.
- 2.15 Der Zugang von der Mauerstraße zu den Haltestellen ÖPNV/SPNV im Chemnitzer Hauptbahnhof ist unter Berücksichtigung der im Umfeld geplanten Baumaßnahmen (Parkhaus, Neugestaltung Mauerstraße) barrierefrei auszubilden.

- 1.5 Für alle anderen mineralischen Abfälle und für Ausbauasphalt, der nicht entsprechend 1.4 verwertet wird, sind die technischen Regelungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen“ (TR LAGA 11/1997, 11/2004) anzuwenden.

- 1.6 Sowohl Abfälle zur Verwertung als auch Abfälle zur Beseitigung sind getrennt zu halten und zu behandeln. Eine Vermischung anfallender Abfälle ist unzulässig.

Im Rahmen der Bauausführung anfallender Erdaushub, Straßenaufbruch oder sonstiger Abfall ist daher hinsichtlich seiner Verwertungsmöglichkeit zu prüfen. Verwertbarer Straßenaufbruch ist hierbei gesondert zu erfassen und – gegebenenfalls nach vorgeschalteter Aufbereitung – einer Wiederverwendung zuzuführen.

- 1.7 Eine Deponierung der im Zusammenhang der Baumaßnahme anfallenden Abfälle ist, soweit diese nach § 5 Abs. 4 und 5 KrW-/AbfG mit zumutbarem Aufwand zu verwerten sind, nicht zulässig. Ist eine Verwertung von verwertbarem Bodenaushub bzw. mineralischen Materialien im Rahmen der Straßenbaumaßnahme selbst nicht möglich, sind diese anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen.

Soweit nicht ausgeschlossen werden kann, dass Schadstoffe enthalten sind, sind die Materialien vor einem Einbau auf ihren Schadstoffgehalt zu überprüfen. Bei einer vorgesehenen Verwertung außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht ist die Verwertbarkeit in Anlehnung an Teil III der Technischen Regeln der LAGA „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/ Abfällen“ (Stand: 11/1997) zu prüfen.

- 1.8 Der örtlich zuständigen unteren Abfallbehörde sind auf deren Verlangen Art, Menge der verwerteten Abfälle sowie Art und Weise der Verwertung nachzuweisen. Hierzu ist ein Nachweisbuch zu führen. Belege (Liefer- oder Begleitscheine), aus denen sich insbesondere der Verbleib der verwerteten Abfälle ergibt, sind zum Zwecke des Nachweises fünf Jahre einzubehalten und aufzubewahren. Dies gilt auch für zu beseitigende Abfälle.

- 1.9 Die örtliche zuständige untere Abfall- und Bodenschutzbehörde sowie die Unterabteilung 6.2 (Umweltfachbereich) des Regierungspräsidiums Chemnitz sind bei der abschließenden Abnahme der durchgeführten Maßnahmen durch die Vorhabensträgerin zu beteiligen. Sie ist hierzu rechtzeitig, d.h. mindestens vier Wochen vorher, zu laden.

Im Zusammenhang mit der Abnahme der Maßnahme durch die Vorhabensträgerin sind den genannten Behörden die Erklärung des Bauleiters, dass die Maßnahme nach den geprüften Unterlagen sach- und fachgerecht ausgeführt wurde und Bestandspläne, bzw. bei geringfügigen Abweichungen revidierte Planunterlagen, vorzulegen.

Der Planfeststellungsbehörde ist ein Abnahmeprotokoll zu übersenden, aus dem sich ergibt, dass die Planung unter Beachtung der festgestellten Planunterlagen und der ergänzenden Nebenbestimmungen ausgeführt wurde und welche der genannten Behörden an dem Termin teilgenommen haben.

- 1.10 Sämtlicher Altschotter ist einer Aufbereitung mit dem Ziel der Reinigung und Herstellung der Wiederverwertbarkeit als Gleisschotter zuzuführen.

Die Verwertung von Altschotter entsprechend Richtlinie 880.4010 der DB AG (Bautech-

	- Obergeschoss - (Stand 30.04.2004)	
8.1.1.14	Querbahnsteiggebäude Koordinierter Leitungsplan Haustechnik - Schnitte - (Stand 30.04.2004)	1:100
8.1.1.15	Querbahnsteiggebäude Quer- und Längsschnitt Durchfahrtsbereich – Lichtraumprofil - (Stand 30.04.2004)	1:50
8.1.2	Bestandspläne	
8.1.2.1	Querbahnsteiggebäude Grundriss Untergeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.2	Querbahnsteiggebäude Grundriss Bahnsteiggeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.3	Querbahnsteiggebäude Grundriss Obergeschoss Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.4	Querbahnsteiggebäude Ansichten Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.1.2.5	Querbahnsteiggebäude Schnitt A-A, B-B, Bestand (Stand 24.10.2003)	1:100
8.2	Gleisrichterunterwerk	
8.2.1	Grundriss, Schnitt, Ansichten (Stand 19.08.2003)	1:100
9.	Ingenieurbauwerke	
9.1	Bauwerksskizze Stützmauer zwischen Gleis 28 und 31 (Stand 08/2003)	1:100/50
9.2	Bauwerksskizze Stützmauer westlich Gleis 32 (Stand (07/2004)	1:50/200/100
10	Grunderwerb	
10.1	Grunderwerbsverzeichnis (Stand 30.07.2004; S. 3 in der Fassung der Tektur vom 13.07.2005)	
10.2	Grunderwerbsplan (Tektur vom 13.07.2005)	1:500
11	Wasserrechtliche Sachverhalte	
11.1	Erläuterungsbericht und Berechnungen (Stand 30.07.2004)	
11.2	Vordrucke Wasserrecht (Stand 22.08.2003)	
11.3	Lageplan Entwässerung (Stand 30.07.2004)	1:500
12	entfällt	
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung (Stand 07/2003)	
14	Schalltechnische Untersuchung	
14.1	Gutachten	
14.2	Lageplan	1 : 1.000
14.3	Schallimmissionskarte Nacht	1 : 1.000
15	Erschütterungstechnische Untersuchung (Stand 15.07.2003)	

Das Regierungspräsidium Chemnitz erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

I.

Der Plan zum „Chemnitzer Modell“ – Planfeststellungsabschnitt Chemnitz Hauptbahnhof wird nach Maßgabe der Ziffern II. bis IV. festgestellt.

II.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab
1	Erläuterungsbericht (Stand 30.07.2004)	
2	Bauwerksverzeichnis (Stand 30.07.2004)	
3	Übersichtspläne	
3.1	Übersichtskarte (Stand 08/2003)	1 : 10.000
3.2	Übersichtsplan (Stand 30.07.2004)	1 : 1.000
4	Regelquerschnitte	
4.1	Verkehrsanlagen:	
4.1.1	Bahnhofstraße	1 : 50
4.1.2	Haltestelle im Hauptbahnhof. (Stand 10/2003)	1 : 50
4.1.3	Unabhängiger Bahnkörper (Stand 08/2003)	1 : 50
4.1.4	Straße der Nationen in Höhe der Galerie (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.5	Straße der Nationen, HS Schillerplatz (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.6	Straße der Nationen Süd (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.7	Georgstraße West (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.1.8	Georgstraße Ost (Stand 30.07.2004)	1 : 50
4.2	Ver- und Entsorgung	
4.2.1	Bahnhofstraße (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.2	Haltestelle im Hauptbahnhof (Stand 10/2003)	1:50
4.2.3	Unabhängiger Bahnkörper (Stand 10/2003)	1:50
4.2.4	Straße d. Nationen in Höhe der Galerie (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.5	Straße der Nationen, HS Schillerplatz (Stand 30.04.2004)	1:50
4.2.6	Straße der Nationen Süd (Stand 30.07.2004)	1:50
4.2.7	Georgstraße West (Stand 24.10.2003)	1:50
4.2.8	Georgstraße Ost (Stand 30.04.2004)	1:50
5.1	Lageplan Verkehrsanlagen (Tektur vom	1:500

ROG:	Raumordnungsgesetz
RPL:	Regionalplan
RuVA StB 01:	Richtlinie für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauphalt im Straßenbau, Ausgabe 2001
SächsABG:	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsDSchG:	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsNatSchG:	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsVwKG:	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SächsVwVfG:	Verwaltungsverfahrensgesetz für den Freistaat Sachsen
SMUL:	Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
SPNV:	Schienenpersonennahverkehr
TKG:	Telekommunikationsgesetz
UVPG:	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDE:	Verband der Elektrotechnik, Elektronik und Informationstechnik e. V.
VDV:	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNB:	Verteilungsnetzbetreiber
VWPIBeschlG:	Gesetz zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz)
ZVMS:	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen