

Die ausgewiesene technische Lösung bietet bessere Voraussetzungen für eine Revision/ Reparatur als eine Tieferverlegung. Dennoch ist diese Änderung abstimmungspflichtig, weshalb entsprechend der Forderung mit der MITNETZ Strom Kontakt aufzunehmen ist. Daher wurde diese Forderung in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.56 aufgenommen.

Die Hinweise unter a), c) bis f), h) bis k) sowie m) und n) wurden vollständig in den Beschluss in Teil A, Kapitel V. Pkt. 58 bis 69 übernommen. Die Nebenbestimmung unter l) wurde in Teil A, Kapitel IV, Pkt. 11.56 übernommen.

Bei den Ausführungen des Versorgers unter b) und g) handelt es sich um Informationen an den Vorhabenträger, welche in den Nebenbestimmungen nicht weiter zu berücksichtigen waren.

Weiterer Entscheidungsbedarf besteht somit nicht.

#### **7.10. Neptune Energy Holding Germany GmbH**

Stellungnahme vom 09.11. 2021 (per Mail)

Erwiderung vom 27.07.2022

Der Versorger teilte in seiner Stellungnahme mit, dass sich keine Anlagen im Vorhabengebiet befinden. Des Weiteren wird auf bergbauliche Belange des Landesamtes für Geologie und Bergwesen sowie die Möglichkeit einer Anfrage über das BIL-Portal verwiesen.

Der Vorhabenträger nahm die Stellungnahme zur Kenntnis.

Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde ergibt sich hier nicht. Das zuständige Landesamt wurde in der Anhörung beteiligt.

#### **7.11. PYUR Tele Columbus Betriebs GmbH**

Stellungnahme vom 14.09.2021

Erwiderung vom 27.07.2022

Der Versorger führt aus, vom Vorhaben nicht eingeschränkt zu sein.

Der Vorhabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht nicht.

### **7.12. Storengy Deutschland GmbH**

Stellungnahme vom 09.09.2021

Erwiderung vom 27.07.2021

In seiner Stellungnahme führt der Versorger aus, dass das Vorhaben keine Betriebseinrichtungen und betrieblichen Aktivitäten beeinträchtigt.

Der Vorhabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht nicht.

### **7.13. Vodafone Deutschland GmbH**

Stellungnahme vom 25.11.2021 (per Mail)

Erwiderung vom 27.07.2022

Der Versorger macht keine Einwände geltend. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen sei nicht geplant.

Der Vorhabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht nicht.

### **7.14. Deutsche Bahn AG (DB AG), DB Immobilien, Eigentumsmanagement**

Stellungnahme vom 25.02.2022 (einschließlich Stellungnahme vom 25.01.2018), 18.11.2022 (einschließlich Stellungnahme vom 28.03.2018), alle per Mail

Erwiderung vom 27.07.2022, 07.02.2023

In ihren Stellungnahmen erhebt die DB AG Forderungen und gibt Hinweise. Der Vorhabenträger erkennt diese an und erklärt in seinen Erwiderungen diese in der weiteren Planung beachten zu wollen.

*Stellungnahme vom 25.02.2022/25.01.2018:*

Zunächst stellt die DB AG Betroffenheiten zur Bahnstrecke 6356 Merseburg – Halle Nietleben, ca. Bahn-km 4,682 (EÜ Laucha) fest.

Bahnseitig bestünden keine Einwände gegen die vorgelegte Planung, wenn die Forderungen und Hinweise der nachfolgend aufgeführten Gewerke der DB Netz AG beachtet werden:

a) Konstruktiver Ingenieurbau (KIB):

Dem o. g. Bauvorhaben werde aus technischer Sicht des Fachbereichs KIB unter Beachtung der fachlichen Stellungnahme vom 25.01.2018 zugestimmt.

Demnach sind die Verbundsteinpflaster mit einzelnen erhaben eingebauten Steinen entlang der Parallelfügel bzw. Widerlager mit einer Breite von mind. 0,60 m (anstatt gemäß Entwurfsplanung mit  $b = 0,40$  m) zu realisieren, damit diese für Begutachtungs- und Prüfzwecke begehbar sind. (s. auch Stellungnahme vom 25.01.2018)

b) Leit- und Sicherungstechnik (LST):

Bahnrechts verläuft ein aufgeständerter Trog. Dieser ist zu sichern.

c) Telekommunikationsanlagen (TK):

Für den betreffenden Bereich existieren keine vollständigen Planunterlagen, deshalb kann hier nur eine bedingte Aussage getroffen werden. Für die genaue Lage der Kabel/Leitungen ist es notwendig, Handschachtung durchzuführen oder diese kostenpflichtig orten zu lassen. Die ungefähre Lage der Fernmeldekabel kann dem beigefügten Lageplan entnommen werden.

Alle TK-Anlagen sind bei der geplanten Baumaßnahme zu beachten. Die Arbeiten sind so auszuführen, dass jegliche Beeinträchtigung bzw. Beschädigungen vorhandener Fernmeldekabel ausgeschlossen werden. Die Kabeltrasse muss jederzeit für Instandhaltungs- bzw. Reparaturmaßnahmen zugänglich bleiben.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind die erforderlichen Schachtscheine (Kabelmerkblätter) bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement Südost, Brandenburger Straße 1 in 04103 Leipzig, einzuholen.

d) Oberleitungsanlagen (OLA):

Da im Bereich des Brückenbauwerkes nur eine Sohlenanpassung erfolgt, ist nur auf die Standsicherheit der Oberleitungsanlage zu achten.

Sind größere Maßnahmen erforderlich, ist die Oberleitungsanlage wieder so herzustellen wie sie ist, ohne Fahrdraststoß.

Den Forderungen unter a) bis d) wurde seitens der Planfeststellungsbehörde entsprochen, s. Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.57 bis 11.60.

Somit besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf.

e) Allgemeines:

Die übergebenen Unterlagen wurden unter dem Blickwinkel einer Erweiterung des Kreuzungsbauwerkes des Fließgewässers „Laucha“ mit unserer Bahnstrecke 6356 betrachtet.

Die Kreuzung der Laucha fällt nicht in den Regelbereich des Wasserstraßengesetzes (WaStrG) und unterliegt auch nicht dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Es wird empfohlen, eine Vereinbarung im Sinne des §54 VwVfG in Anlehnung des §5 EKrG zu erarbeiten und abzuschließen. Diese Vereinbarung sollte über Art, Umfang, Durchführung und Verteilung der Kosten (einschließlich der Instandhaltungs- und späteren Erneuerungskosten) der neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung (EÜ) abgeschlossen werden.

Darüber hinaus wird aufgrund der Komplexität der Baumaßnahme im Zusammenhang mit dem öffentlichen Eisenbahnbetrieb empfohlen, einen fachlich bahnqualifizierten Projektsteuerer einzusetzen.

Die allgemeinen Hinweise wurden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Entscheidungsbedarf ergibt sich daraus für die Planfeststellungsbehörde nicht.

In der nachfolgenden Stellungnahme vom 18.11.2022 wird die Baudurchführungsvereinbarung nicht nur empfohlen sondern auch gefordert. Dieser Forderung entspricht die Planfeststellungsbehörde. Sie ist in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.62 verankert.

Ebenso fordert die DB Bahn AG in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 18.11.2022 die Überwachung der Arbeiten durch einen Bauüberwacher Bahn (BÜB). Auch dieser Forderung wurde entsprochen. Hier wird auf Teil A, Kapitel IV, Pkt. 11.63 dieses Beschlusses verwiesen.

Somit besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

*Stellungnahme vom 18.11.2022 mit inkludierter Stellungnahme vom 28.03.2018*

f) Geltungsbereich

Die Laucha unterquert die Bahnstrecke Merseburg – Halle-Nietleben (6356) zwischen Merseburg-Elisabethhöhe und Buna-Werke bei Bahn-km 4,682. Die Strecke 6356 ist eingleisig und elektrifiziert. Die Streckengeschwindigkeit im betreffenden Abschnitt beträgt 100 km/h.

Grundsätzliches

Gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind Eisenbahnen verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise, etc.) sind stets zu gewährleisten.

Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Da das Gewässerprofil der Laucha im Rahmen der Silllegung und Renaturierung der Hochhalde Schkopau vergrößert werden soll, erfüllt der bestehende Durchlass nicht mehr die notwendigen geometrischen Anforderungen für den Hochwasserfall. Um mögliche Stauwirkungen bei Hochwasser zu vermeiden wird der Durchlass durch ein Brückenbauwerk mit vergrößerten lichten Maßen ersetzt.

Die Kreuzung der Laucha fällt nicht in den Regelbereich des Wasserstraßengesetzes (WaStrG) und unterliegt auch nicht dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Eisenbahnüberführung (EÜ) soll nach Fertigstellung in den Anlagenbestand der DB Netz AG übergehen. Die Entwurfsplanung für das neue Kreuzungsbauwerk wurde 2018 von der Mitteldeutschen Sanierungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH (MDSE) eingereicht und von der DB Netz AG geprüft (s. auch Stellungnahme vom 28.03.2018). In der Erwiderung ist auf die Forderungen/Hinweise der DB eingegangen worden.

Die Stellungnahme der DB Netz AG, vom 28.03.2018 zur Entwurfsplanung bahnseitige Belange bleibt weiterhin gültig. Für die folgenden Planungs- und insbesondere für die Bauphase(n) und muss vom Vorhabenträger und Baudurchführenden sowie seinen (späteren) Auftragnehmern beachtet bzw. berücksichtigt werden.

Die Hinweise und Begründung der Forderungen wurden vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Die Begründung der Forderungen wurde in Teil C, Kapitel VII, Pkt. 12 übernommen. Entscheidungsbedarf ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde daraus nicht.

- g) Die Ausführungsplanung ist der DB Netz AG - Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Halle, Augustastraße 3, 06108 Halle (Saale) zur Prüfung vorzulegen.

Dieser Forderung wird entsprochen und auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.61 dieses Beschlusses verwiesen.

- h) Die Eisenbahnüberführung (EÜ) muss durch das Eisenbahn-Bundesamt genehmigt werden. Die Kosten für Genehmigungen und Prüfverfahren (z.B. für Gebühren des Eisenbahn-Bundesamtes) müssen vom Vorhabenträger übernommen werden.

Der Vorhabenträger ist in Kenntnis dieses Sachverhaltes. Entscheidungsbedarf besteht hier nicht.

- i) Voraussetzung für den Baubeginn ist eine abgeschlossene Baudurchführungsvereinbarung.

Diese Vereinbarung regelt die Art, Umfang, Durchführung und Verteilung der Kosten (einschließlich der Instandhaltungs- und späteren Erneuerungskosten) der neu zu errichtenden Eisenbahnüberführung (EÜ).

Durch die neue Eisenbahnüberführung entstehen der DB Netz AG Mehrerhaltungskosten, die der DB Netz AG durch den Vorhabenträger abzulösen sind.

Hierfür sind durch die MDSE Kosten einzuplanen (Erhaltungsmehrkosten), für deren Berechnung die ABBV (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung des BMBS/BMVI) sowie die dazu ergangenen Richtlinien (RL ABBV) empfohlen werden.

Ansprechpartner für die Baudurchführungsvereinbarung ist Herr Zimmermann

Kontaktdaten: Herr Zimmermann

DB Netz AG Technische Experten Region Südost, I.NI-SO-T1 Brandenburger Str. 1, 04103 Leipzig Mobil: +49 160 97468130, Mail: [Uwe.U.Zimmermann@deutschebahn.com](mailto:Uwe.U.Zimmermann@deutschebahn.com)

Dieser Forderung wird entsprochen und auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.62 dieses Beschlusses verwiesen.

- j) Die DB AG verweist darauf, dass Bestandspläne kostenpflichtig über die DB Netz AG (ISD-Suedost@deutschebahn.com) zu bestellen sind.

Die Bestandspläne des Endzustandes sind für die Systeme der DB Netz AG durch den Vorhabenträger aufzubereiten und zu übergeben.

Der Hinweis wurde in Teil A, Kapitel V., Pkt. 70 dieses Beschlusses aufgenommen. Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht nicht.

- k) Allg. Bedingungen und Forderungen

Außergewöhnliche Vorkommnisse, die den Bahnbetrieb mittelbar bzw. unmittelbar betreffen, sind unverzüglich der DB Netz AG, EVZS Leipzig, erreichbar 24 Stunden an allen Tagen der Woche, unter der Rufnummer 0341 – 968 7171 anzuzeigen.

Die Forderung wurde in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.63 dieses Beschlusses aufgenommen.

Die Arbeiten sind durch einen (ggf. mehrere gewerkespezifische) Bauüberwacher Bahn (BÜB) zu überwachen.

*Bauüberwacher Bahn (BüB):* Während der Bauausführung übernimmt, ein anerkannter Bauüberwacher Bahn (BüB) die Baustellenaufsicht für die DB Netz AG. Dieser koordiniert auch die Abstimmung eventuell erforderlicher Erdungsmaßnahmen an den Baumaschinen, der Einfriedung usw..

Der BÜB wird vom Antragsteller auf eigene Kosten bestellt. Er muss die Voraussetzungen gemäß § 6 der VV Bau des EBA erfüllen und eine Zulassung haben, die nicht älter als 12 Monate ist. Der BÜB darf kein Angehöriger des bauausführenden Unternehmens oder dessen Auftragnehmers sein.

Der DB Netz AG sind der Name und die Erreichbarkeit des BÜB mitzuteilen.

Dieser Forderung wird entsprochen und auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.64 dieses Beschlusses verwiesen. Weiterer Entscheidungsbedarf besteht nicht.

l) Telekommunikationsanlagen (TK):

Für den betreffenden Bereich existieren keine vollständigen Planunterlagen, deshalb kann hier nur eine bedingte Aussage getroffen werden. Für die genaue Lage der Kabel/Leitungen ist es notwendig, Handschachtung durchzuführen oder diese kostenpflichtig orten zu lassen. Die ungefähre Lage der Fernmeldekabel kann dem beigefügten Lageplan entnommen werden. Alle TK-Anlagen sind bei der geplanten Baumaßnahme zu beachten. Die Arbeiten sind so auszuführen, dass jegliche Beeinträchtigung bzw. Beschädigungen vorhandener Fernmeldekabel ausgeschlossen werden. Die Kabeltrasse muss jederzeit für Instandhaltungs- bzw. Reparaturmaßnahmen zugänglich bleiben.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind die erforderlichen Schachtscheine (Kabelmerkblätter) bei der DB Netz AG, Immobilienmanagement Südost, einzuholen.

Dieser Forderung wurde in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.59 entsprochen (siehe oben). Entscheidungsbedarf besteht somit nicht.

m) Bepflanzungen in Bahnnähe

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.

Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 „Landschaftspflege und Vegetationskontrolle“ zu beachten und über folgende Bestelladresse bestellbar:

DB Kommunikationstechnik GmbH

Medien- und Kommunikationsdienste, Informationslogistik – Kundenservice,

Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe

Tel. 0721 / 938-5965, Fax 069 / 265-57986, [dzd-bestellservice@deutschebahn.com](mailto:dzd-bestellservice@deutschebahn.com)

*Für Bepflanzungen an Bahnstrecken gelten folgende Rahmenbedingungen:*

An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h befahren werden:

- Mindestabstände zur Gleismitte des äußersten Gleises gemäß Ril 882.0300 für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8 m, für hochwüchsige Sträucher 10 m und für Bäume 12 m.

- Keine Pflanzungen innerhalb der in Modul 882.0001, 882.0200 genauer definierten Rückschnittzone (hierdurch können sich im Einzelfall die o.g. Mindestabstände beträchtlich erhöhen). Die Rückschnittzone dient der Freihaltung von Sicherheitsräumen, Ingenieurbauwerken, Oberleitungsabständen, Signalsichten etc. gemäß den anerkannten Regeln der Technik.
- Ausschließlich Pflanzung geeigneter Gehölze, wie in den Modulen 882.0300, 882.0300A01, 882.0300A02 beschrieben.

Die Pflanzabstände zu den Gleisanlagen sind daher so zu wählen, dass die Abstandsvorgaben auf Dauer ohne Rückschnitt der gepflanzten Bäume und Sträucher sichergestellt sind. Es dürfen nur geeignete Gehölze nach Ril 882 verwendet werden.

Diese Forderung wurde in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.65 dieses Beschlusses übernommen.

Die DB AG weist auf die Verkehrssicherungspflicht (§§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebs und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden. Bei Gefahr in Verzug behält sich die DB AG vor, die Bepflanzung auf Kosten des Eigentümers zurückzuschneiden bzw. zu entfernen.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

Die Hinweise wurden in Teil A, Kapitel V., Pkt. 71 und 72 übernommen.

n) Immobilienwirtschaftliche Belange

Die DB Netz AG lehnt eine dauerhafte Beschränkung ihrer Flurstücke für LBP Maßnahmen von Dritten auf ihren Grundstücken ab (hier Maßnahme A5 – Anlage von Gehölzbiotopen). Dies stellt eine erhebliche Beschränkung des Eigentums bzw. der bisherigen Grundstücksnutzung dar.

Die DB Netz AG bittet, dies bei weiteren Verfahren im Vorherein auszuschließen.

Bei den überplanten Flächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG).

Die Überplanung von Bahngrund durch eine andere Fachplanung ist bis zu einer Freistellung der Fläche von Bahnflächen durch das EBA unzulässig (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06).

Dieser Forderung hat der Vorhabenträger mit Erwidern vom 20.12.2022 entsprochen und das Maßnahmeblatt 1 im Anh4, Band 10 (s. ergänzte Planunterlagen) überarbeitet. Diese Änderung wurde seitens der DB AG mit Mail vom 21./22./26.06.2023 anerkannt.

Somit besteht kein Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

- o) Bei vorübergehender Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen durch Dritte ist vor Beginn der Maßnahme ein Kurzzeitmietvertrag (kostenpflichtig) abzuschließen. Ansprechpartner: DB AG, DB Immobilien, Region Südost, Regionales Management Betriebsimmobilien Südost 2, Tröndlinring 3 in 04105 Leipzig, Fr. Guse; Tel.: 0341 968 8693, Mail: [annette.guse@deutschebahn.com](mailto:annette.guse@deutschebahn.com).

Dieser Forderung wurde entsprochen. Es wird auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.66 dieses Beschlusses verwiesen.

- p) Für den Zufahrtsweg unter der EÜ ist ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag von der MDSE mit der DB AG, DB Immobilien, Region Südost, (Ansprechpartnerin Fr. Frenck (Tel.: 0341 968 8706), Team Gestattungen, Tröndlinring 3, 04105 Leipzig, Mail: [DB.DBImm.Gestattungen-Suedost@deutschebahn.com](mailto:DB.DBImm.Gestattungen-Suedost@deutschebahn.com)) abzuschließen.

Dieser Forderung wurde entsprochen. Es wird auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.67 dieses Beschlusses verwiesen.

- q) Verfahren

Wir bitten um Berücksichtigung der vorgetragenen Punkte in Form von Nebenstimmungen im Verfahren.

Die vorgetragenen Punkte wurden in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses berücksichtigt. Demzufolge besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

r) Haftung

Die DB AG verweist auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben. Sollten der Deutschen Bahn aus der Nichtberücksichtigung der Bahnanlagen im Rahmen des Vorhabens Schäden durch das beantragte Vorhaben entstehen, behält sich die DB AG mit sofortiger Wirkung die Geltendmachung dieser Schäden vor.

Dem Hinweis wird entsprochen und auf Teil A, Kapitel V., Pkt. 73 in diesem Beschluss verwiesen.

Zur inkludierten Stellungnahme vom 28.03.2018 ist festzuhalten, dass diese Forderungen im Wesentlichen mit Vorlage der eingereichten Planunterlagen erfüllt wurden bzw. in die Stellungnahme der DB AG vom 18.11.2022 präzisiert und angepasst eingeflossen sind. Dies betrifft die Ausführungen zu den Oberleitungsanlagen (s. auch Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.60 dieses Beschlusses), Ausführungen zum Gewerk Leit- und Sicherungstechnik, Oberbau/Fahrbahn (s. auch Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.61 dieses Beschlusses), Gewerk Konstruktiver Ingenieurbau (s. auch Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.57 dieses Beschlusses) oder auch allgemeine Hinweise (s. auch Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.61/11.63 dieses Beschlusses). Offen blieb die Forderung:

## s) Die Abschaltung der Schaltgruppe 1 der Oberleitungsanlagen (OLA) des Bahnhofes Buna Werke ist auf das Nötigste zu beschränken. Gegebenenfalls ist der Einbau eines Trenners erforderlich.

Eine Anmeldung zum Betriebsmanagement ist noch nicht erfolgt. Die hierfür geltenden Fristen sind einzuhalten, um diese Maßnahmen baubetrieblich einordnen zu können.

Dieser Forderung wird entsprochen und auf Teil A, Kapitel IV., Pkt. 11.68 dieses Beschlusses verwiesen.

Im Ergebnis dieser Abwägungen besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

**7.15. 50 Hertz Transmission GmbH**

Stellungnahme vom 15.09.2021 (per Mail)

Erwiderung vom 27.07.2022

Der Versorger teilt mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von ihm betriebenen Anlagen befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Das Plangebiet wird von seiner Richtfunkstrecke Lauchstädt – Eula überquert, was jedoch für das Vorhaben ohne Belang ist.

Der Vorhabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.

Einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf es daher nicht.

## **XI. Entscheidung über private Einwendungen, private Belange**

Grundsätzlich ist zunächst festzustellen, dass viele Einwendungen wörtlich und inhaltlich gleichlautend sind. Sie zielen in ihren Begründungen auf Dinge, die grundsätzlich bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt wurden. In diesem Verfahren wurde der Erörterungstermin von privaten Einwendern genutzt, um ihre Belastungen im Detail zu erläutern und Änderungsvorschläge zu machen. Allgemein ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass das Planfeststellungsverfahren der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen, welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können, dient. Mögliche notwendige Grunderwerbs- oder Entschädigungsverfahren sind kein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das Gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungsschwernisse etc..

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw. ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. So bleibt beispielsweise das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche, als Folge des unmittelbaren Grundentzuges, dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Unter Berücksichtigung dieser allgemeinen Ausführungen ist über die nachfolgenden Einwendungen, die im Erörterungstermin nicht behandelt (Private waren trotz Ladung zu den Erörterungsterminen teilweise nicht erschienen) bzw. nicht einvernehmlich geregelt werden konnten, wie folgt zu entscheiden:

### 1. Einwender Nr. 1

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

Der Einwender ist Anwohner der Lindenstraße und beschreibt den gegenwärtigen Ausbauzustand dieser Anliegerstraße bis zur nördlich seines Grundstücks gelegenen Trauerhalle wie folgt:

- Fahrbahnbreite 4,00 m,
- westseitig mit Splitt belegter Randstreifen unterschiedlicher Breite mit Masten zur Energieversorgung, teilweise zum Parken von Anwohnern genutzt,
- Fußweg auf der Ostseite.

Dieser Ausbau erfolgte im Rahmen des Dorferneuerungsprogramms im Jahre 2003.

Das Vorhaben sehe eine künftige Nutzung der Lindenstraße

- als einzige Zuwegung aus dem Südbereich zur Hochhalde,
- als öffentlicher Zugang zum Naturdenkmal „Kirschberg“,
- zur Ver- und Entsorgung des südlichen Haldengeländes,
- als Arbeitsweg der MDSE-Mitarbeiter und
- als Feuerwehrezufahrt vor.

Es sei zu befürchten, dass

- der Fußweg als Fahrbahn genutzt werde und entsprechend Schaden nehme,
- in der vorwiegend bestehenden Altbausubstanz beidseitig der Lindenstraße Schäden infolge der Erschütterungen durch den Schwerlastverkehr auftreten und
- eine Steigerung der Lärm- und Staubbelastung erfolge.

Der Einwender fordert daher

- keine Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (LKW) zum Haldengelände und
- während der Realisierungsphase des Vorhabens keine Baufahrzeuge durch die Lindenstraße (Abzweig Altes Dorf – Friedhof) zuzulassen.

Im Erörterungstermin vertieft der Einwender seine Argumentation und verweist insbesondere auf die mögliche Nutzung der – ehemaligen, aber noch vorhandenen – „Feststoffstraße“, welche die Lindenstraße für den Bauzeitraum entlasten könne.

Ein Vertreter des Vorhabenträgers führt ergänzend zu seiner Erwiderung aus, dass die Hauptzuwegung in der Bauphase über die sogenannte Feststoffstraße (im Nachfolgenden auch so genannt, Anmerkung d. Verf.) erfolgen solle. Lediglich während des Brückenbaus sei technologiebedingt von einer bedarfsweisen Mitnutzung der Lindenstraße auszugehen.

Der Einwender führt im Termin weiterhin aus, dass ihm nicht bekannt sei inwieweit die parallel zum Einschnitt verlaufenden Baustraßen eine verkehrliche Anbindung zur Lindenstraße erfahren.

Eine Einigung erfolgte nicht. Daher ist nach Aktenlage über die Einwendung zu entscheiden.

Im Ergebnis der Einwendung, Erwiderung und Erörterung hat der Vorhabenträger eine vertiefende Untersuchung (Studie) zur Lindenstraße als Baustellenzufahrt bei der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Die Studie bestätigt die vom Einwender beschriebene Situation. Wesentlicher Bestandteil der Studie ist die Aussage zur geplanten Baustellenzufahrt, welche über den Wirtschaftsweg östlich der Lindenstraße (sogenannte Feststoffstraße) verlaufen soll. Eine Nutzung der Lindenstraße mit dem bekannten, vorhandenen Ausbaugrad sei für die Befahrung von Schwerverkehr bei einer hohen Verkehrsbelastung nicht ausreichend, außerdem weder sinnvoll noch notwendig. Dagegen wird die Nutzung des oben genannten Wirtschaftsweges im gegenwärtigen Zustand als geeignet eingeschätzt. Im Vorfeld seien Beräumungen, Ausbesserungen, Sicherungsmaßnahmen für den betroffenen Radweg etc. durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten soll eine Instandsetzung der Fahrbahn erfolgen. Der Verkehr auf der Baustelle soll in Gänze innerhalb der Baufeldgrenzen (s. zeichnerische Darstellung in den Planunterlagen B2 Anh2.3) abgewickelt werden. Der Studie hängt ein Lageplan („Lageplan Baustraßen und Bereitstellungsflächen B2 Anl4.1, den aktualisierten Planunterlagen als „B2 Anh2.3a“ zur Information und mit Grüneintrag angefügt) an, welcher die Baustraße über den oben genannten Wirtschaftsweg („Feststoffstraße“) und entlang des neuen Lauchaeinschnittes mit Begleitwegen und Bereitstellungsflächen ausweist. In der Folge seien Berührungen des Baustellenverkehrs mit den Anwohnern in Knapendorf minimal und nur in Form gegebenenfalls eines erhöhten PKW-Aufkommens (wie z. B. Baustellenkontrolleure) vorhanden. Die einzige unvermeidbare Ausnahme sei der Straßenbau der neuen Lindenstraße im Bereich der Verschwenkung über die neue Straßenbrücke mit einem Zeitraum von ca. zwei Wochen. Dabei werde es zu erhöhtem Baulärm und Verschmutzungen kommen. Mit erhöhtem Verkehrsaufkommen sei jedoch auch hier nicht zu rechnen. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Straßenbrücke vor Herstellung des neuen Einschnitts für den Lauchaverlauf hergestellt sein wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Studie mit dem anliegenden Lageplan die Baustellenzufahrt über die sogenannte Feststoffstraße ausweist, ebenso wie ergänzende Begleitwege (Baustraßen) nördlich und westlich des neu zu errichtenden Einschnittes für die Laucha. Eine durchgängige Zuwegung innerhalb der Baustelle bzw. unabhängig von der Lindenstraße ist somit gegeben.

Darüber hinaus sind durchfahrtsbeschränkende und verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen. Diese sollen zum einen den möglichen erhöhten PKW-Verkehr beschränken und zum anderen eventuell fehlgeleiteten LKW-Verkehr vollständig verhindern.

Auf dieser Grundlage hat die Gemeinde Schkopau mit der MDSE - als für die Bauausführung zuständigem Unternehmen - einen Vertrag (Unterschriften vom 20.10.2023 (Gemeinde Schkopau) und vom 01.11.2023 (MDSE)) abgeschlossen, welcher die Vorlage eines entsprechenden Verkehrssicherungskonzeptes sowie den oben genannten Lageplan („Lageplan Baustraßen und Bereitstellungsflächen B2 Anl4.1“ bzw. in den aktualisierten Planunterlagen als „B2 Anh2.3a“ (Deckblatt) zur Information angefügt) mit Ausweisung der „Feststoffstraße“ als Baustellenzufahrt sowie den ergänzenden Begleitwegen entlang des neuen Lauchaeinschnittes ausweist. Das Verkehrssicherungskonzept unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der Gemeinde.

Im Ergebnis dieser Ausführungen ist somit festzustellen, dass der Vorhabenträger mit Vorlage der Studie und des darauf basierenden Vertrages mit der Gemeinde Schkopau die Forderungen des Einwenders 8.1 - während der Realisierungsphase des Projektes keine Baufahrzeuge durch die Lindenstraße zuzulassen - vollständig erfüllt hat.

Bezüglich der Forderung keine Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (LKW) zum Haldengelände zuzulassen ist Folgendes klarzustellen:

Nach den gesetzlichen Regelungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts ist der Betreiber der Deponie Hochhalde Schkopau (DHS) verpflichtet, alle Bewegungen von Abfall etc. entsprechend zu registrieren und zu entsorgen. Dies erfolgt ausschließlich über die registrierten Einfahrten im nördlichen Bereich der Halde. Die hier in Rede stehende Zufahrt am Ende der Lindenstraße ist hierfür nicht geeignet und auch nicht zugelassen. Insofern erfolgt kein diesbezüglicher LKW-Verkehr. Die Lindenstraße ist eine öffentliche Straße und kann von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Im Wesentlichen dient sie den Anwohnern und damit verbunden den hier zur Ver- und Entsorgung bestimmten Fahrzeugen. Darüber hinaus dient sie auch der Erschließung des Flächennaturdenkmals „Kirschberg“ sowie dem mit PKW anreisenden Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungspersonal der DHS. Insofern ändert sich nichts. Mit Realisierung des Vorhabens entsteht keine neue verkehrliche Belastung, auch kein zusätzlicher LKW-Verkehr.

Somit bedurfte es keiner weiteren Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über den Vortrag des Einwenders.

## **2. Einwenderin Nr. 2**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 22.08.2022

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Lindenstraße und wendet sich dagegen, dass diese Straße zukünftig einzige Zuwegung aus dem südlichen Bereich der DHS sein soll.

Zur Begründung führt sie aus, dass die Straße zum einen nicht für eine ständige Befahrung mit LKW ausgelegt sei, besonders nicht für Gegenverkehr. Zum anderen befürchtet sie eine erhöhte Lärm- und Abgasbelastung sowie Schäden am Straßenkörper. Dies gelte auch für die Bauphase des Vorhabens.

Als Alternative schlägt sie die Nutzung der sogenannten Feststoffstraße für den zu erwartenden LKW-Verkehr vor.

Der Vorhabenträger führt in seiner Erwiderung im Wesentlichen aus, dass sich an der verkehrlichen Situation in der Lindenstraße künftig nichts ändere. Im Übrigen werde der Bauverkehr weitestgehend über die von der Landstraße L172 ausgehenden Baustraße (sogenannte Feststoffstraße, Anm. d. Verf.) geführt/umgeleitet. Möglicherweise erfolge eine temporäre Mitnutzung der Lindenstraße in der Bauphase. Ergänzend und klarstellend und verweist der Vorhabenträger auf die in Planung befindliche Aktivierung der sogenannten Feststoffstraße.

Inhaltlich ähnelt die in Rede stehende Einwendung der des Einwenders Nr.1. Um Wiederholungen zu vermeiden sei hier auf die diesbezüglichen obenstehenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bedenken der Einwenderin - der südliche Bereich der DHS werde nach Realisierung des Vorhabens einzig über die Lindenstraße verkehrlich erschlossen und in der Bauphase durch LKW benutzt - obsolet sind: Der Baustellenverkehr erfolgt über die sogenannte Feststoffstraße, wie bereits als zeichnerische Darstellung in den Planunterlagen in Band 2 Anh2.3 und nun zur Verdeutlichung in Band 2 Anh2.3a (Deckblatt) ausgewiesen. Für die Linden- bzw. Feststoffstraße wird für die Bauphase gemäß oben genanntem Vertrag der MDSE mit der Gemeinde Schkopau ein Verkehrssicherungskonzept erarbeitet, welches erst nach Zustimmung durch die Gemeinde in Kraft tritt. An der Intensität des bestehenden Verkehrs ändert sich in der Folge der Realisierung des Vorhabens nichts.

Insoweit sieht die Planfeststellungsbehörde keinen weiteren Entscheidungsbedarf.

### **3. Einwenderin Nr. 3**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022

Die Einwenderin ist ebenfalls Anwohnerin der Lindenstraße und geht von der alleinigen Erschließung des südlichen Haldenbereiches über die Lindenstraße aus. Sie befürchtet eine Zunahme des LKW-Verkehrs und hier insbesondere die Nutzung durch Baufahrzeuge nach Eröffnung der Baustelle, für die die Lindenstraße aufgrund ihrer geringen Fahrbahnbreite völlig ungeeignet sei.

Das bedeute eine erhebliche Belastung durch Lärm, Staub und Abgase und damit eine erhebliche Minderung der Wohnqualität. Sie fordert eine andere Lösung für den Schwerverkehr.

Der Vorhabenträger führt in seiner Erwiderung im Wesentlichen aus, dass sich an der verkehrlichen Situation in der Lindenstraße künftig nichts ändere. Im Übrigen werde der Bauverkehr weitestgehend über die von der Landstraße L172 ausgehenden Baustraße (sogenannte Feststoffstraße, Anm. d. Verf.) geführt/umgeleitet. Möglicherweise erfolge eine temporäre Mitnutzung der Lindenstraße in der Bauphase.

Auch hier sei auf die diesbezüglichen Ausführungen der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss zum Einwander Nr.1 verwiesen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass nach der Realisierung des Vorhabens keine Erschließung des südlichen Haldenbereiches mit dauerhaftem LKW-Verkehr vorgesehen ist. Die Erschließung des Baustellenbereiches mit LKW erfolgt über die sogenannte Feststoffstraße und ist vertraglich zwischen MDSE und der Gemeinde Schkopau über ein Verkehrssicherungskonzept abgesichert, welches erst nach Zustimmung der Gemeinde in Kraft tritt.

Weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht somit nicht.

#### **4. Einwander Nr. 4**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022

Als Anwohner wendet sich der Einwander gegen die nach seinem Kenntnisstand einzige Zuwegung über die Lindenstraße zur DHS aus dem Südbereich. Daraus entstünden nicht vorhersehbare Belastungen für die Anwohner. Außerdem fordert er die Sperrung der Lindenstraße mit ihrer geringen Fahrbahnbreite für große und schwere Fahrzeuge, um zunehmende Lärm- und Staubbelastungen, Erschütterungen mit Auswirkungen auf die Altbausubstanz und Beschädigungen des Straßenkörpers auszuschließen.

Der Vorhabenträger führt in seiner Erwiderung im Wesentlichen aus, dass sich an der verkehrlichen Situation in der Lindenstraße künftig nichts ändere. Im Übrigen werde der Bauverkehr weitestgehend über die von der Landstraße L172 ausgehenden Baustraße (sogenannte Feststoffstraße, Anm. d. Verf.) geführt/umgeleitet. Möglicherweise erfolge eine temporäre Mitnutzung der Lindenstraße in der Bauphase.

Um Wiederholungen zu vermeiden, sei hier ebenfalls auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss zum Einwender Nr.1 zu verweisen. Zusammenfassend sei hier festgestellt, dass die weiterhin vorhandene Zuwegung zum südlichen Haldenbereich über die Lindenstraße nach Abschluss des Vorhabens nicht für permanenten LKW-Verkehr vorgesehen ist. An der verkehrlichen Situation ändert sich nichts. Der Baustellenverkehr soll über die sogenannte Feststoffstraße geführt werden. Darüber hinaus ist mit der Gemeinde Schkopau vertraglich geregelt (s. o. – Einwender 8.1) für den Baustellenverkehr über die Linden- bzw. Feststoffstraße ein Verkehrssicherungskonzept zu erarbeiten, welches einer Zustimmung durch die Gemeinde bedarf.

In der Folge ergibt sich kein weiterer Entscheidungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde.

### **5. Einwender Nr. 5**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 28.08.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

Der Einwender und Anwohner der Lindenstraße entnimmt den Planunterlagen in Band 3, dass die Lindenstraße künftig einzige Zuwegung für den südlichen Haldenbereich mit Ver- und Entsorgungsfahrzeugen sein solle. Er bittet diesbezüglich um nähere Erläuterung. Sollte des Weiteren in der Bauphase zusätzlich Schwerlastverkehr über die Lindenstraße geleitet werden, befürchtet er aufgrund der geringen Fahrbahnbreite chaotische und damit unzumutbare Verkehrsverhältnisse und in der Folge gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub sowie Schäden an den Altbauten durch Erschütterungen. Im Erörterungstermin vertieft der Einwender seine Argumentation und verweist auf die bereits bestehende schwierige Situation der Ausfahrt aus seinem Grundstück, auf die Gefährdung der Enkelkinder durch den Schwerlastverkehr und seine persönliche Belastung als Schichtarbeiter.

Der Vorhabenträger verweist in seiner Erwiderung im Wesentlichen darauf, dass sich an der verkehrlichen Situation in der Lindenstraße künftig nichts ändere. Im Übrigen werde der Bauverkehr weitestgehend über die von der Landstraße L172 ausgehenden Baustraße (sogenannte Feststoffstraße, Anm. d. Verf.) geführt/umgeleitet. Möglicherweise erfolge eine temporäre Mitnutzung der Lindenstraße in der Bauphase. Ergänzend und klarstellend verweist der Vorhabenträger auf die in Planung befindliche Aktivierung der sogenannten Feststoffstraße.

Auch hier ist - um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss zum Einwender Nr.1 zu verweisen.

Zusammenfassend sei hier festgestellt, dass die weiterhin vorhandene Zuwegung zum südlichen Haldenbereich über die Lindenstraße nicht für permanenten LKW-Verkehr nach Realisierung des Vorhabens vorgesehen ist. An der verkehrlichen Situation ändert sich nichts. Der Baustellenverkehr soll über die sogenannte Feststoffstraße geführt werden. Darüber hinaus ist mit der Gemeinde Schkopau vertraglich geregelt (s. o. – Einwender Nr.1) für den Baustellenverkehr über die Linden- bzw. Feststoffstraße ein Verkehrssicherungskonzept zu erarbeiten, welches einer Zustimmung durch die Gemeinde bedarf.

In der Folge ergibt sich kein weiterer Entscheidungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde.

### **6. Einwenderin Nr. 6**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 28.08.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

Die Einwenderin und Anwohnerin der Lindenstraße fragt an, weshalb die Lindenstraße in den Planunterlagen als einzige Zuwegung zur DHS aus dem südlichen Bereich ausgewiesen wurde. Ein unübersichtlicher Kraftverkehr würde entstehen. Im Übrigen hätte sie in diesem Fall als Pferdebesitzerin Probleme ihre Tiere gefahrlos zu den Koppeln zu bringen und zu holen, zumal die Lindenstraße nur 4 m breit und Gegenverkehr nicht möglich sei. Die Belastung durch Abgase, Staub und Fahrgeräusche steige, welche sich bei Benutzung der Straße im Bereich „Altes Dorf bis Ende Friedhof“ durch Baufahrzeuge während der Realisierung der Umverlegung noch potenzieren und so die Lebensqualität für die Einwenderin und ihre Tiere negativ beeinflussen könne. Die genannten Gründe sprächen für eine Sperrung der Lindenstraße für Schwerlastverkehr, wobei eine Deponiezufahrt für Schwerlastverkehr über die sogenannte Feststoffstraße möglich sei.

Im Erörterungstermin vertieft die Einwenderin ihre Argumentation und verweist auf die Gefahr durch den zunehmenden Verkehr für ihre Kinder und Tiere hin. Außerdem spricht sie sich gegen eine Nutzung der Lindenstraße im hinteren Teil während der Brückenbauarbeiten aus und fordert bereits zu diesem Zeitpunkt die Nutzung der Feststoffstraße.

Der Vorhabenträger erwidert im Erörterungstermin, dass kein Schwerlastverkehr über die Lindenstraße erfolgen werde. Allerdings sei nicht auszuschließen, dass im Zusammenhang mit der Errichtung des Brückenbauwerkes die Straße temporär genutzt werde. Ansonsten bliebe die Straße dem normalen Verkehr und dem Anreiseverkehr der Mitarbeiter, die auf der Halde arbeiten und die Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten etc. durchführen, vorbehalten. Es erfolge der Ausbau der sogenannten Feststoffstraße, über die dann der wesentliche Verkehr der Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Umverlegung, d. h. mit den Erdbauarbeiten etc. und danach mit den Kompensationsmaßnahmen, verlaufen werde.

Ausgenommen davon sei der Zeitpunkt der Errichtung des Brückenbauwerkes vom südlichen Ufer des zu verlegenden Flussbetts aus. Hier müsse die Lindenstraße zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang verweist die Einwenderin auf die im Jahre 2003 kernsanierte Pflasterstraße, welche einer solchen Belastung nicht gewachsen sei und regt nochmals die Nutzung der Feststoffstraße an.

Auch hier ist auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der erarbeiteten Studie zur verkehrlichen Belastungsmöglichkeit der Lindenstraße in Verbindung mit der Aktivierung der Feststoffstraße in diesem Beschluss unter Einwender Nr.1 im Detail zu verweisen. Danach soll der Schwerlastverkehr über die Feststoffstraße in der Bauphase erfolgen und für die Lindenstraße blockiert werden. Um Belastungen aus möglicherweise erhöhtem PKW-Verkehr im Rahmen der Verschwengung der Lindenstraße entgegenzuwirken, sollen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erfolgen. Dafür soll ein Verkehrssicherungskonzept erarbeitet werden, welches der Gemeinde Schkopau zur Zustimmung vorzulegen ist (s. o. g. Vertrag zwischen MDSE und Gemeinde Schkopau). An der Verkehrssituation nach Realisierung bzw. in Folge des Vorhabens wird sich für die Lindenstraße nichts ändern.

Im Ergebnis dieser Ausführungen ist festzustellen, dass der Vorhabenträger den Forderungen der Einwenderin vollumfänglich nachgekommen ist. Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde besteht somit nicht.

### **7. Einwender Nr. 7**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

Der Einwender und Anwohner der Lindenstraße könne nicht nachvollziehen, weshalb diese Straße einzige Zuwegung zum südlichen Haldenbereich werden solle. Die avisierte Nutzung zur Ver- und Entsorgung bedeute im ungünstigsten Fall eine Zunahme des Schwerlastverkehrs in der im Jahre 2003 zur Anliegerstraße umgebauten Lindenstraße. LKW- bzw. entstehender Baustellenverkehr sei aufgrund der geringen Fahrbahnbreite von 4 m nicht realistisch. Der Einwender fordert eine veränderte Verkehrsführung für den zu erwartenden Schwerlastverkehr, um gesundheitliche Belastungen wie Lärm und Staub sowie Schäden an der Bausubstanz auf seinem Grundstück zu vermeiden.

Nach Austausch der Argumente wurde im Erörterungstermin keine Einigung erzielt, weshalb nunmehr über die Einwendung zu entscheiden ist.

Die Einwendung ähnelt inhaltlich der von Einwender Nr.5 bzw. Nr.1, weshalb zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen – auch hinsichtlich der Erwiderung des Vorhabenträgers - unter Nr.5 und die detaillierten Ausführungen unter Nr.1 dieses Kapitels verwiesen wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass kein permanenter LKW-Verkehr über die weiterhin vorhandene Zuwegung zum südlichen Haldenbereich über die Lindenstraße erfolgen soll, weshalb sich an der verkehrlichen Situation im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand nichts ändert. Außerdem ist gemäß Ausführungen unter Punkt 1 dieses Kapitels mit der Gemeinde Schkopau vertraglich geregelt, dass für den Baustellenverkehr über die Linden- bzw. Feststoffstraße ein Verkehrssicherungskonzept zu erarbeiten und der Gemeinde zur Zustimmung vorzulegen ist.

Damit ergibt sich kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

### **8. Einwender Nr. 8**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 28.08.2022

Als Anwohner erhebt der Einwender Bedenken gegen Nutzung der Lindenstraße als einzige Zuwegung zu den geplanten Baumaßnahmen. Aufgrund der geringen Breite geht er von einer Mitnutzung des Fußweges aus, was zu erheblichen Schäden führe. Diese würden sich auch auf die alte Bausubstanz erstrecken. Staub- und Lärmbelästigung werde erheblich zunehmen. Die bereits jetzt in Teilen zu verzeichnenden Geschwindigkeitsübertretungen würden auch durch den entstehenden Schwerlastverkehr zu verzeichnen sein.

Sowohl die Argumentation des Einwenders als auch des Vorhabenträgers entsprechen dem Vortrag der Einwender bzw. der des Vorhabenträgers unter den Punkten 1, 5 und 7 dieses Kapitels. Daher ist hier zur Vermeidung von Wiederholungen vollumfänglich auf die Ausführungen unter den vorgeannten Punkten dieses Kapitels zu verweisen.

Im Ergebnis besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

### **9. Einwender Nr. 9**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 22.08.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

- a) Der Einwender und Anwohner der Lindenstraße befürchtet, dass diese Straße als einzige Zuwegung zum südlichen Bereich der DHS genutzt wird.

Damit verbunden ergäbe sich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, abgesehen von zusätzlichen Baufahrzeugen in der Bauphase. Wegen der geringen Breite der Straße sei mit Belästigungen durch Lärm und Staub, Beschädigungen der Straße und am eigenen PKW sowie Schäden am Haus und Grundstückseinfahrten etc. durch ständige Erschütterungen zu rechnen.

Für ihn stelle sich die Frage des Schadensersatzes und der Risiken von Unfällen, wovon er selbst und seine Familie betroffen seien. Bereits heute führen einige Fahrzeuge viel zu schnell.

Aus den genannten Gründen fordert er eine Ausweichroute für den Schwerlastverkehr.

Sowohl die Argumentation des Einwenders als auch des Vorhabenträgers entsprechen dem Vortrag der Einwender bzw. der des Vorhabenträgers unter den Punkten 1, 5, 7 und 8 dieses Kapitels. Auch im Erörterungstermin wurden diesbezüglich keine neuen Argumente ausgetauscht. Zu einer Einigung kam es nicht. Somit ist hier nach Aktenlage zu entscheiden.

Zur Vermeidung von Wiederholungen ist vollumfänglich auf die Ausführungen unter den vorgenannten Punkten dieses Kapitels zu verweisen.

Im Ergebnis besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

- b) Außerdem fragt der Einwender an, wie sich die Grundwasserströme im Nachgang zum erheblichen Geländeeinschnitt durch das neue Flussbett verändern werden.

Der Vorhabenträger erwidert, dass gemäß den Ausführungen im Band B1 Kap. 6.2.3.2 etc. festgestellt wurde, dass durch das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers durch potenzielle bau-, anlagenbedingte und betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten seien. Bezogen auf potenzielle Veränderungen des Grundwasserstroms werde auf die anlagenbedingten Auswirkungen im Band B1 Kap. 6.2.3.2 verwiesen:

"Anlagebedingte Auswirkungen: Anlagebedingt kann das Grundwasserdargebot durch das Anschneiden grundwasserleitender Schichten im neuen Lauchatal und im Bereich der Anpassung der Laucha an den Unterlauf beeinflusst werden. Gemäß den Ausführungen in Band B13 kommt es durch den Lauchaeinschnitt zu einer Druckverringerung in den MGWL 2 und 3 sowie gering und lokal begrenzt im oberflächennahen MGWL 1. Die Auswirkungen der Druckverringerung sind allerdings lokal begrenzt. Nur im Nahbereich der Laucha wird es zu Absenkungen kommen. Es sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasserkörpers zu erwarten. Bei Herstellung des neuen Lauchatales kann es zur Beeinflussung des Grundwasserdargebots der von der Hochhalde Schkopau ausgehenden Schadstofffahne (chemischer Zustand) infolge der Grundwasserabsenkung v. a. im nordwestlichen Teil der ehemaligen Altdeponie 2 kommen.

Dieses wird jedoch als nicht erheblich eingeschätzt, da die Ausbreitung dieser Schadstoff-fahne lokal begrenzt ist und das Drainagesystem dem entgegenwirkt. Dementsprechend ver-ringert sich der schadstoffbelastete Grundwasserzustrom ausgehend von der Hochhalde Sch-kopau hin zur neuen deponienahen Trasse der Laucha. Für MGWL 3 und 4 sind mit der Um-verlegung der Laucha auch zukünftig nur sehr geringe Quecksilberkonzentrationen zu erwar-ten. Dementsprechend werden keine erheblichen Beeinträchtigungen der tieferen Grundwas-serleiter des GWK prognostiziert (siehe Band B9 und Band B12). Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Grundwasserkörpers ist auszuschließen.")

Zunächst ist festzustellen, dass der Einwender ausschließlich nach der Veränderung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwasserkörpers fragt. Insofern waren die Darlegungen des Vorhabenträgers zum chemischen Zustand nicht weiter durch die Planfeststellungsbe-hörde zu beachten.

In Bezug auf den mengenmäßigen Zustand des betroffenen Teils des Grundwasserkörpers folgt die Planfeststellungsbehörde nach unabhängigen Recherchen der Auffassung des Vor-habenträgers. Im Bereich des Grundstücks des Einwenders sollten keine relevanten großräu-migen Veränderungen des oberflächlichen Grundwasserleiters eintreten.

Somit besteht auch hier kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbe-hörde.

#### **10. Einwenderin Nr. 10**

Einwendung vom 25.11.2021 (Eingang bei der Gemeinde Schkopau)

Erwiderung vom 27.07.2022, 22.08.2022

Erörterungstermin am 28.06.2023

Hier ist zu vermerken, dass die Einwendung ursprünglich von einem Bevollmächtigten der Grund-stückseigentümerin erhoben wurde. Diese Vollmacht wurde im Laufe des Verfahrens entzogen. Die Grundstückseigentümerin hielt die Einwendung aufrecht und nahm den Erörterungstermin selbst wahr.

Die Einwenderin und Anwohnerin der Lindenstraße führt auf ihrem Grundstück eine Hundezucht. Die Lage des Grundstücks am Ortsrand mit wenig Belastung durch Fahrzeugverkehr war seinerzeit maßgeblich für die Kaufentscheidung des Grundstücks. Nunmehr befürchtet sie eine Zunahme des Schwerlastverkehrs sowohl auf Dauer (einzige geplante Zuwegung zum südlichen Bereich der DHS) als auch in der Bauphase. Dies bedeute die Aufhebung der Lindenstraße als Anliegerstraße. Außerdem sei die Lindenstraße mit ihrer geringen Fahrbahnbreite nicht für eine solche Belastung ausgelegt.

Eine Sperrung der Lindenstraße für Schwerlastverkehr würde eine erhöhte Belastung durch Abgase, Lärm und Staub für Mensch und Tier vermeiden. Aus diesen Gründen fordert sie eine veränderte Verkehrsführung für den LKW-Verkehr.

Diese Argumentation wurde im Erörterungstermin vertieft und ergänzend von der Einwenderin im Erörterungstermin vorgetragen, dass ihre Hunde unter einer Lärmbelastung im besonderen Maße leiden würden, ebenso ihr Partner als Schichtarbeiter.

Der Vorhabenträger zeigt Verständnis für die dargelegte Situation und erläuterte nochmals den Gesamtzusammenhang, in dem das Vorhaben steht - die Sanierung der Deponie Hochhalde Schkopau (DHS). Aber auch positive Effekte gingen mit der Umsetzung des Vorhabens einher, wie z. B. der spürbare Naherholungseffekt. Belastungen würden weitestgehend vermeiden bzw. begrenzt.

Weitere neue Argumente wurden im Erörterungstermin nicht ausgetauscht. Zu einer Einigung kam es nicht. Somit ist hier nach Aktenlage zu entscheiden.

Sowohl die Argumentation der Einwenderin als auch des Vorhabenträgers entsprechen dem Vortrag der Einwender bzw. der des Vorhabenträgers unter den Punkten 1, 5, 7 und 8 dieses Kapitels.

Zur Vermeidung von Wiederholungen ist vollumfänglich auf die detaillierten Ausführungen unter den vorgenannten Punkten dieses Kapitels zu verweisen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die sogenannte Feststoffstraße der Erschließung in der Bauphase dient, für die Bauphase ein Verkehrssicherungskonzept mit Zustimmung der Gemeinde erarbeitet wird und allein die Realisierung des Vorhabens keinen erhöhten Verkehr in der Anliegerstraße bewirken wird. Der Status der Lindenstraße als Anliegerstraße in Folge des Vorhabens wird nicht aufgehoben.

Somit besteht im Ergebnis kein weiterer Entscheidungsbedarf durch die Planfeststellungsbehörde.

## **XII. Gesamtergebnis der Abwägung**

Bei der Abwägung aller Gründe, die für die Planung sprechen, im Einzelnen:

- der Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung der Planungsgrundsätze,
- der Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt des vorbeugenden Hochwasserschutzes,
- der Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung der raumordnerischen und landesplanerischen Vorgaben,
- der Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit und

➤ der Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt des Gebietsschutzes

gegen die von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange ergibt sich, dass diese gegenüber dem Interesse eine Verschlechterung des ökologischen Potentials des Fließgewässers Laucha zu vermeiden und ein gutes ökologisches Potential sowie einen guten chemischen Zustand zu erreichen (Einhaltung der Forderungen aus der WRRL) und darüber hinaus den Hochwasserschutz für ein HQ<sub>100</sub> gemäß WHG bzw. WG LSA herzustellen in der hier planfestgestellten Variante zurücktreten müssen.

In den vorausgehenden Abschnitten dieser Entscheidungsbegründung wurden die einzelnen öffentlichen und privaten Belange ausreichend gewürdigt und festgestellt, dass sie gegenüber den mit dem Projekt verfolgten öffentlichen Belangen nicht überwiegen, wobei durch die ergänzenden Schutzauflagen sichergestellt werden konnte, dass einzelne öffentliche und private Interessen nicht in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen.

Öffentliches Interesse besteht zum einen an der Umsetzung des Teilsanierungsrahmenkonzeptes (TRSK) zur Sanierung der Deponie Hochhalde Schkopau, wofür die Realisierung des in Rede stehenden Vorhabens die Voraussetzung ist. Zum anderen besteht das öffentliche Interesse an der Umsetzung der Forderungen des europäischen Rechts – hier der WRRL – sowie dem Interesse des Landes Sachsen-Anhalt an der Verwirklichung des Vorhabens in Bezug auf aktiven Hochwasserschutz, wirtschaftliche Unterhaltung des Fließgewässers und Erfüllung der Maßnahmeprogramme des Landes. Diesen öffentlichen Interessen in der planfestgestellten Variante stehen in der Zusammenfassung folgende Belange gegenüber:

## **1. Öffentliche Belange**

### **1.1. Natur- und Landschaftsschutz**

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Verfahren davon überzeugt, dass dem gesetzlichen Vermeidungsgebot des § 13 BNatSchG Rechnung getragen wurde. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe, aufgrund der Umverlegung des Fließgewässers Laucha sind unvermeidbar. Den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz wird durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen entsprochen.

## **1.2. Wasserwirtschaft**

Die Realisierung des Vorhabens zur Umsetzung der Forderungen aus der WRRL (Verschlechterungsverbot bzw. Verbesserungsgebot) bzw. WHG und WG LSA sowie zur Umsetzung der Maßnahmenprogramme des Landes Sachsen-Anhalts (Hochwasserschutz und Aufbau eines ökologischen Verbundsystems etc.) erfolgt nach den einschlägigen anerkannten Regeln und entsprechend dem Stand der Technik.

Die in Teil A, Kapitel IV. und V. verfügten Nebenbestimmungen sind gem. § 13 WHG zulässig und erforderlich, um das Gewässer vor solchen Einwirkungen zu schützen, welche dessen Nutzbarkeit beeinträchtigen, das Wohl der Allgemeinheit gefährden, insbesondere auch Gefahren für das Leben und die Gesundheit der Bürger hervorrufen können.

Unter diesem Aspekt sind die angeordneten Maßnahmen gerechtfertigt und verhältnismäßig, da hier die Interessen der Allgemeinheit sowie die Gefahrenabwehr im Hochwasserfall und die Verhütung einer sonstigen nachteiligen Veränderung der Eigenschaften des Wassers, Grundwassers oder Bodens Vorrang vor dem Interesse des Vorhabenträgers an einer auflagenfreien Zulassung seines Vorhabens haben.

## **1.3. Umweltverträglichkeit**

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist gegeben. Die Planfeststellungsbehörde hat, unter Auswertung der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen sowie der von Behörden vorgetragenen Anmerkungen, die Auswirkungen der planfestgestellten Maßnahmen auf die im UVPG genannten Schutzgüter unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen geprüft und in Teil C, Kapitel V. dieses Beschlusses festgestellt, dass das Vorhaben umweltverträglich im Sinne der gesetzlichen Vorschriften ist und die Einwirkungen auf die Umwelt beherrschbar sind.

## **1.4. Sonstige öffentliche Belange**

Die gerechte Abwägung der sonstigen öffentlichen Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, ist in Teil C, Kapitel VII., Pkt. 1 bis 13 und Kapitel IX. der Beschlussbegründung ausführlich dargetan worden.

## **2. Private Belange**

Die gerechte Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Belange mit den privaten Belangen, die von dem Planfeststellungsvorhaben berührt werden, wurde in der vorstehenden Beschlussbegründung umfassend dargetan.

Das enteignungsrechtliche Gemeinwohlerfordernis des Vorhabens ist in Teil C, Kapitel IV., Pkt. 3. ausführlich begründet worden.

Hinsichtlich der privaten Belange, die von dem Vorhaben berührt werden, erfolgte in Teil C, Kapitel XI. der Beschlussbegründung die ausführliche Abwägung mit den öffentlichen Belangen, die für das Vorhaben sprechen.

Dabei erfolgte auch eine Abwägung zu den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in das Grundeigentum Dritter sowie in andere eigentums- oder nutzungsrechtliche Belange in Teil C, Kapitel VIII. (hier insbesondere Pkt. 1.) Darüber hinaus wurde die Rechtfertigung dieser Eingriffe in die Eigentumsrechte Dritter ausführlich dargetan (Teil C, Kapitel VIII., Ziff. 1.3).

### **3. Zusammenfassung**

Die Planfeststellung entspricht den Anforderungen des § 45 Abs. 1 Satz 2 WG LSA, denn unter Berücksichtigung aller abwägungsrelevanten Belange ist festzustellen, dass durch die Umverlegung des Fließgewässers Laucha keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Bedingungen und Nebenbestimmungen verhütet oder ausgeglichen werden könnte. Die Planfeststellungsbehörde hat festgestellt, dass das Vorhaben notwendig und im Sinne der erforderlichen Umsetzung des Fachrechtes (WRRL, WHG) und der Maßnahmenplanung des Landes Sachsen-Anhalt (Bewirtschaftungsplanung etc.) insbesondere der Verbesserung des Hochwasserschutzes und der nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung sowie als Voraussetzung für die Sanierung der Deponie Hochhalde Schkopau planerisch gerechtfertigt ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, ausreichend gewürdigt und festgestellt, dass diese gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Belangen nicht überwiegen, wobei durch Nebenbestimmungen sichergestellt werden konnte, dass keine einzelnen öffentlichen und privaten Interessen in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen.

Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung und berücksichtigt die kommunale Planungshoheit der betroffenen Kommunen. Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar und entspricht den hier geltenden Anforderungen und gesetzlichen Regelungen. Die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch Schutzmaßnahmen so weit wie möglich minimiert.

Unvermeidbare Eingriffe können nach heutiger Einschätzung durch das verbindliche Konzept der Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Die Umweltverträglichkeit der Planung ist nachgewiesen. Auch allen übrigen betroffenen öffentlichen Belangen, insbesondere denjenigen der Wasserwirtschaft, des Bodenschutzes und der Archäologie und Denkmalpflege wurde ausreichend Rechnung getragen.

Die Planfeststellungsbehörde hat nicht nur die Abwägung jedes öffentlichen und privaten Belanges gegen die öffentlichen Interessen an der Realisierung des Vorhabens sondern auch eine Gesamtabwägung aller gegen das Vorhaben sprechenden Belange gegen diese Interessen vorgenommen; denn selbst wenn jeder Belang für sich das öffentliche Interesse an der Umverlegung der Laucha und damit der Umsetzung der Grundsätze und Ziele des Fachrechtes sowie der Maßnahmenplanung des Landes Sachsen-Anhalt nicht überwiegen sollte, so könnte es doch evtl. deren Gesamtheit oder die Gesamtheit einzelner Belange.

Wie in den einzelnen Teilen der Entscheidungsbegründung ausgeführt, konnten die einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegenüber den mit einer Verbesserung des Hochwasserschutzes im Vorhabengebiet (z. B. für die Ortschaften Bündorf und Knapendorf) verfolgten öffentlichen Belangen nicht überwiegen. Dabei kam es für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung der einzustellenden Belange darauf an, rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden. Durch die im Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen und eine auf das Ziel einer Minimierung unvermeidbarer Eingriffe ausgerichtete Planung konnte sichergestellt werden, dass keine einzelnen öffentlichen und privaten Interessen in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen. Auch in ihrer Gesamtheit betrachtet überwiegen die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange nicht den Interessen an der Realisierung des Vorhabens.

## **D. Kostenentscheidung**

Die in Teil A, Kapitel VIII., Pkt. 1 dieses Beschlusses getroffene Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1, 2, 4, 5, 6 Abs. 2 und 14 VwKostG LSA.

Der Antragsteller ist gemäß § 2 Abs. 2 VwKostG LSA von der Gebührenzahlung (Kosten) befreit. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens angefallenen Auslagen sind gemäß § 14 Abs. 2 VwKostG LSA nicht zu erstatten, da die Planfeststellungsbehörde (Landesverwaltungsamt) und der Antragsteller (Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt) dem gleichen Rechtsträger (Land Sachsen – Anhalt) angehören.

Die Entscheidung zur Kostentragungspflicht hinsichtlich der erforderlichen archäologischen Dokumentation (Teil A, Kapitel VIII., Pkt. 2.) hat ihre Grundlage in § 14 Abs. 9 DenkmSchG LSA.

## E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Verwaltungsgericht Halle**  
**Thüringer Straße 16**  
**06112 Halle (Saale)**

erhoben werden.

Im Auftrag



Hesse



## F. Verfahrensrechtliche Hinweise

1. Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden. Bei berechtigtem Interesse eines von der Planfeststellung Betroffenen hat die Planfeststellungsbehörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).
2. Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Gemäß § 94 Abs. 2 WG LSA kann auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde die Geltungsdauer der Planfeststellung um bis zu fünf Jahre verlängert werden.
3. Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (LHW), den bekannten Betroffenen und denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist zugestellt. Sind außer dem Träger des Vorhabens mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen, können die Zustellungen durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.
4. Eine Ausfertigung dieses Beschlusses und die im Teil A, Kapitel II., Punkt 1. festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung zwei Wochen lang in den betroffenen Gemeinden zur Einsicht ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt.
5. Für die Dauer der Auslegung des Beschlusses werden dessen Inhalt und der zur Einsicht ausgelegte festgestellte Plan zusätzlich auf der Internetseite [www.lwva.sachsen-anhalt.de/service/planfeststellungsverfahren](http://www.lwva.sachsen-anhalt.de/service/planfeststellungsverfahren) veröffentlicht.
6. Die in der Rechtsbehelfsbelehrung genannte Frist zur Klageerhebung wird im Falle der Ziff. 3. mit der unmittelbaren Zustellung, im Falle der Ziff. 4. mit dem Ende der Auslegungsfrist in Gang gesetzt.
7. Den zuständigen Behörden ist der Zugang so weit zu gestatten, wie es zur Kontrolle der Einhaltung der Nebenbestimmungen erforderlich ist.
8. Jede Änderung des Planes ist unverzüglich anzuzeigen. Für wesentliche Änderungen ist ein neuer Antrag zu stellen.

## G. Rechtsgrundlagen

### **AbfS**

Satzung über die Abfallentsorgung im Landkreis Saalekreis (Abfallentsorgungssatzung) vom 31.08.2016 in der Fassung vom 28.10.2020

### **AEG**

Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, ber. 1994 I S. 2439, zuletzt geändert durch Art. 3 G zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der RL (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes vom 22.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)

### **AVV**

Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung - AVV) vom 10. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3379), zuletzt geändert durch Art. 1VO zur Änd. Der Abfallverzeichnis-VO und der der Deponie-VO vom 30.06.2020 BGBl. I S. 1533)

### **AVV Baulärm**

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen – vom 19.08.1970,

### **BauGB**

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 G für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze vom 20.12.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist

### **BArtSchV**

Bundesartenschutzverordnung vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, ber. S. 896. Zuletzt geändert durch Art. 10 G zur Änd. des Umwelt-RechtsbehelfsG und anderer umweltrechtlicher Vorschriften vom 21.01.2023 (BGBl. I S. 95)

### **BBodSchG**

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Art. 7 G zur Änd. des UmweltschadensG, des UmweltinformationsG und weiterer umweltrechtlicher Vorschriften vom 25.02.2021 (BGBl. I S. 306)

### **BBodSchV**

Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 09. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716), verkündet als Art. 2 Abs. 1 Satz 1 VO v. 9.7.2021 BGBl. I S. 2598), Inkrafttreten gem. Art. 5 dieser VO am 1.8.2023