

Ausfertigung

Planfeststellungsbeschluss

für das Vorhaben



SACHSEN-ANHALT

Landesverwaltungsamt

**"Ausbau der L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau
der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)"**

Gemarkung:
Coswig

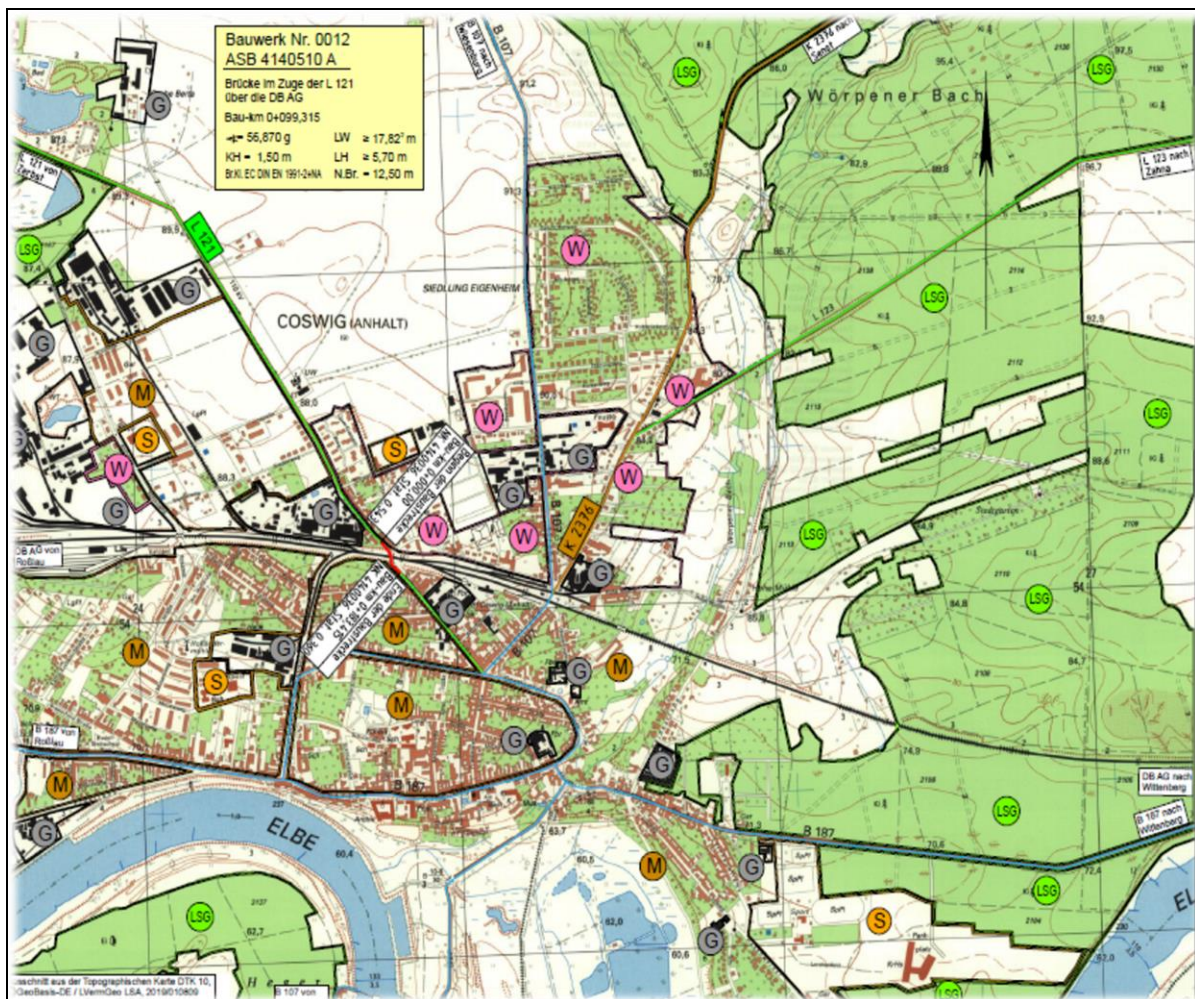
Landkreis:
Wittenberg

Vorhabenträger:
**Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt,
Regionalbereich Ost**

Halle (Saale), den 17.07.2024

Az.: 308.6.5 – 31037–F2.19

Ausbau der L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)



Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	13
I.	Feststellung des Planes	13
II.	Planunterlagen	13
1.	Planfestgestellte Unterlagen.....	13
2.	Unterlagen zur Information	17
3.	Änderung der Planunterlagen.....	18
III.	Eingeschlossene Entscheidungen	18
1.	Naturschutz und Landschaftspflege	18
IV.	Nebenbestimmungen.....	18
1.	Wasserwirtschaft.....	18
2.	Natur- und Artenschutz	19
3.	Denkmalschutz.....	19
4.	Immissionsschutz.....	20
5.	Brand-/Katastrophenschutz und Rettungswesen.....	22
6.	Abfall-/Bodenschutz	22
7.	Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter	24
7.1.	Deutsche Telekom Technik GmbH (Telekom).....	24
7.2.	Deutsche Bahn AG, vertreten durch DB Immobilien	25
7.3.	Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	26
8.	Unterrichtungspflichten und sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise	26
V.	Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise	28
1.	Stellungnahmen und Einwendungen	28
2.	Hinweise	29
3.	Zusagen	29
VI.	Anordnung des Sofortvollzuges	29
VII.	Vorbehalt weiterer Anordnungen.....	29

VIII.	Kostenentscheidung	29
B.	Sachverhalt	29
I.	Beschreibung des Vorhabens	29
II.	Planfeststellungsverfahren	30
1.	Antragstellung	30
2.	Planauslegung/Anhörungsbehörde	30
3.	Planänderung/ergänzende Anhörung.....	34
4.	Verzicht auf Erörterung	37
5.	Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	38
C.	Entscheidungsgründe	40
I.	Verfahren	40
1.	Rechtsgrundlage	40
2.	Zuständigkeit.....	40
3.	Beurteilungsgrundlage	40
4.	Konzentrationswirkung	41
5.	Planungsermessen	42
II.	Planrechtfertigung	43
1.	Notwendigkeit der Planfeststellung.....	43
2.	Erforderlichkeit der Baumaßnahme	43
III.	Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen	45
1.	Naturschutz und Landschaftspflege - Eingriffsgenehmigung	45
1.1.	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	46
1.2.	Bestandserfassung	46
1.3.	Vermeidungsgebot	47
1.4.	Minimierungsgebot.....	48
1.4.1.	Vermeidungsmaßnahmen	48
1.4.2.	Gestaltungsmaßnahmen	49
1.5.	Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen	50
1.6.	Kompensationsmaßnahmen.....	50
1.7.	Rechtliche Bewertung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes.....	51

IV.	Begründung der Nebenbestimmungen	54
1.	Wasserwirtschaft.....	54
2.	Natur- und Artenschutz	54
3.	Denkmalschutz.....	54
4.	Immissionsschutz.....	54
5.	Brand- und Katastrophenschutz	54
6.	Abfall-/ Bodenschutz	55
7.	Verkehrsinfrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter	56
8.	Unterrichtungspflichten und sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise	56
V.	Abwägung der Belange	56
1.	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	56
2.	Planungsvarianten	57
2.1.	Null-Variante/Null-Plus-Variante.....	58
2.2.	Vom Vorhabenträger näher untersuchte Ausbauvarianten	58
2.3.	Ergebnis.....	60
3.	Ausbaustandard.....	61
4.	Immissionsschutz.....	61
4.1.	Baubedingte Lärmimmissionen	61
4.1.1.	Rechtliche Grundlagen.....	61
4.1.2.	Untersuchung Baulärm und Ergebnis.....	64
4.2.	Verkehrslärm.....	67
4.2.1.	Rechtliche Grundlagen.....	67
4.2.2.	Untersuchung Verkehrslärm und Ergebnis.....	69
4.3.	Erschütterungen.....	71
4.3.1.	Rechtliche Grundlagen.....	71
4.3.2.	Untersuchung Erschütterungen und Ergebnis	71
4.4.	Luftverunreinigungen.....	73
5.	Naturschutz und Landschaftspflege	73
6.	Artenschutz	73
7.	Klimaschutz.....	77
8.	Flächeninanspruchnahme zur Realisierung von LBP-Maßnahmen	79
9.	Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	79
9.1.	Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG	80
9.1.1.	Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	80
9.1.2.	Standort	80

9.1.3.	Untersuchungsraum und Untersuchungsrahmen	81
9.1.4.	Beschreibung der Ausgangslage bezüglich der Schutzgüter	81
9.1.5.	Methoden und Randbedingungen bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen 88	
9.1.6.	Grundsätzliche Umweltauswirkungen des Vorhabens	88
9.1.7.	Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt	89
9.2.	Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter.....	91
9.2.1.	Einleitung	91
9.2.2.	Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter.....	92
9.2.3.	Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	99
9.3.	Zusammenfassende Bewertung.....	99
10.	Städtebauliche Belange	99
11.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen.....	100
11.1.	Landkreis Wittenberg (Reg.-Nr. 3).....	100
11.2.	Stadt Coswig (Anhalt) Reg.-Nr. 4)	100
11.3.	Landesamt für Geologie und Bergbau Sachsen-Anhalt (Reg.-Nr. 7.6)	100
11.4.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Reg.-Nr. 7.10).....	101
11.5.	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle (Reg.-Nr. 7.11/A).....	101
11.6.	Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (Reg.-Nr. 7.14).....	102
11.7.	Deutsche Telekom Technik GmbH (Reg.-Nr. 8.1)	102
11.8.	Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig (Anhalt) (Reg.-Nr. 8.10).....	102
11.9.	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH – NASA (Reg. -Nr. 8.12)	102
11.10.	DB Immobilien (Reg.-Nr. 8.13)	102
11.11.	Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	104
12.	Begründung der Entscheidung über private Einwendungen	104
12.1.	Einwender Reg.-Nr. E 1	104
12.2.	Einwender Reg.-Nr. E 2	105
13.	Gesamtergebnis der Abwägung	105
VI.	Begründung der Anordnung des Sofortvollzuges.....	107
VII.	Begründung des Vorbehaltes weiterer Anordnungen	108
D.	Begründung der Kostenentscheidung	108
E.	Verfahrensrechtliche Hinweise.....	108

F. Rechtsbehelfsbelehrung..... 109

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
A/E-Maßnahmen	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
ALFF	Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten
Arbeitsblatt DWA	von der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) herausgegebene Sammlung technischer Regeln für die Wasserwirtschaft
Art.	Artikel
ATWS	Automatisches Warnsystem (technische Sicherungseinrichtung, die beim Gleisbau eingesetzt wird)
Aufl.	Auflage
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
Az.	Aktenzeichen
Bahn-km	Bahnkilometer
BArtSchV	Verordnung zum Schutz wild lebender Tier- und Pflanzenarten (Bundesartenschutzverordnung) vom 16. Februar 2005 (BGBl. I S. 258, 896), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95)
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394)
Bau-km	Baukilometer

BauO LSA	Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt vom 10. September 2013 (GVBl. LSA 2013, 440, 441), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Februar 2024 (GVBl. LSA S. 22)
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 Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
Betr.-km	Betriebskilometer
Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt	Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (gemeinsamer Runderlass des MLU, MBV, MI und MW vom 16.11.2004 - 42.2-22302/2 geändert durch MLU am 12.03.2009)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 8. Mai 2019 (BGBl. 2019 I Nr. 153)
BodSchAG LSA	Ausführungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt zum Bundes-Bodenschutzgesetz vom 2. April 2002 (GVBl. LSA 2002, S. 214), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (GVBl. LSA S. 946)
BrSchG LSA	Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (Brandschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. Juni 2001 (GVBl. LSA 2001, S. 190, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. März 2020 (GVBl. LSA S. 108)
BT-Drs.	Bundestags-Drucksache

BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
Bw (Nr.)	Bauwerk (numerische Bezeichnung des Bauwerkes)
CEF	continuous ecological functionality (Erhaltung ökologischer Funktion)
cm	Zentimeter
d. h.	das heißt
dB (A)	Dezibelzahl für eine Schallbewertung mit einem A-Filter (durch die A-Bewertung wird die frequenzabhängige Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs berücksichtigt)
DB	Deutsche Bahn AG
DenkmalSchG LSA	Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 21. Oktober 1991 (GVBl. LSA S. 368), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 2005 (GVBl. LSA S. 769, 801)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
etc.	et cetera (und so weiter)
ESTW-A	Elektronisches Stellwerk Außenstation
f.	folgende Seite
ff.	fortfolgende bzw. folgende Seiten
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7)
GeolDG	Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz) vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1387)

GewAbfV	Verordnung über die Bewirtschaftung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung) vom 18. April 2017 (BGBl. I S. 896), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949 (BGBl. 1949, S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478)
ggf.	gegebenenfalls
h	Stunden
i. d. F. v.	in der Fassung von/vom
i. S. d.	im Sinne des (der)
i. V. m.	in Verbindung mit
KampfM-GAVO	Gefahrenabwehrverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel vom 20. April 2015 (GVBl. LSA 2015, S. 167)
Kap.	Kapitel
km/h	Kilometer pro Stunde
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905)
L (Nr.)	Landesstraße (numerische Bezeichnung der Landesstraße)
l/s	Liter pro Sekunde
LAGA	Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan

LEntwG LSA	Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt vom 23. April 2015 (GVBl. LSA 2015, 170), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Februar 2024 (GVBl. LSA S. 23)
lfd.	laufende
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LSBB	Landesstraßenbaubehörde
LVerGeo	Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt
LVwA	Landesverwaltungsamt
m	Meter
MID	Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt
NatschG LSA	Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 10. Dezember 2010 (GVBl. LSA 2010, S. 569), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Oktober 2019 (GVBl. LSA S. 346)
NJW	Neue Juristische Wochenzeitschrift
NK	Netzknoten
Nr.	Nummer
OD	Ortsdurchfahrt
o. g.	oben genannt(e)
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PU	Planunterlage
RAS	Richtlinie für die Anlage von Straßen
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Entwässerung
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Rdnr.	Randnummer

Ril	Richtlinie
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)
S.	Seite
StrG LSA	Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt vom 06. Juli 1993 (GVBl. S. 334), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. März 2023 (GVBl. LSA S. 178)
StrVO LSA	Verordnung zur Durchführung straßenrechtlicher Vorschriften für das Land Sachsen-Anhalt vom 18. März 1994 (GVBl. LSA 1994, 493), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. März 2012 (GVBl. LSA S. 122)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 236)
TöB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem/anderen
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151)
UVPG LSA	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Land Sachsen-Anhalt vom 27. August 2002 (GVBl. LSA 2002, 372), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (GVBl. LSA S. 946)

VermGeoG LSA	Vermessungs- und Geoinformationsgesetz Sachsen-Anhalt vom 15. September 2004 (GVBl. LSA 2004, S. 716), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 7. Juli 2020 (GVBl. LSA S. 372, 373)
vgl.	vergleiche
VHT	Vorhabenträger
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
VwKostG LSA	Verwaltungskostengesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 27. Juni 1991 (GVBl. LSA 1991, 154), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2022 (GVBl. LSA S. 384)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 344)
VwVfG LSA	Verwaltungsverfahrensgesetz Sachsen-Anhalt vom 18. November 2005 (GVBl. LSA S. 698, 699), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Februar 2023 (GVBl. LSA S. 50)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
z. B.	zum Beispiel
z. T.	Zum Teil

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Der Plan für das Straßenbauvorhaben

"Ausbau der L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)“

wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen, Ergänzungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

II. Planunterlagen

1. Planfestgestellte Unterlagen

Festgestellt werden die nachstehend aufgeführten Unterlagen der Ursprungsplanung, ggf. in der im Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Deckblattfassung:

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten/Blatt Nr.
ORDNER 1			
1	<u>Erläuterungsbericht</u> Titelblatt vom 09.01.2023 Erläuterungsbericht i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023		1 Blatt 1 A – 29 A, 30 B, 31 A – 44 A, 45 B, 46 A-69 A, 70 B, 71 A
5 5.1	<u>Lageplan</u> Lageplan i. d. F. des Deckblatts vom 02.11.2023	1:250	5/1 B
6 6.1	<u>Höhenplan</u> Höhenplan L 121 i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250/25	6/1 A
6.2	Höhenplan Eisenbahnstraße i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250/25	6/2 A
8	<u>Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen</u>		

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten/Blatt Nr.
8.1	Entwässerungslageplan i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	8/1 A
9	<u>Landschaftspflegerische Maßnahmen</u> Titelblatt vom 09.01.2023		1 Blatt
9.1	Maßnahmenübersichtsplan i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:10.000	9.1/1 A
9.2	Maßnahmenplan i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	9.2/1 A
	Maßnahmenplan bahnseitige Anpassungen vom 09.01.2023	1:1.000	9.2/2
9.3	Maßnahmenverzeichnis Maßnahmenverzeichnis mit Titelblatt, Übersicht und Maßnahmenblättern i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023		29 Blatt
ORDNER 2			
10	<u>Grunderwerb</u> Titelblatt vom 09.01.2023		1 Blatt
10.1	Grunderwerbsplan i. d. F. des Deckblatts vom 02.11.2023	1:250	10/1 B
10.2	Grunderwerbsverzeichnis i. d. F. vom 02.11.2023		10.2/1 B
11	<u>Regelungsverzeichnis</u> Titelblatt vom 09.01.2023 Regelungsverzeichnis i. d. F. des Deckblatts vom 22.11.2023		1 Blatt 1 B – 36 B
14	<u>Straßenquerschnitt</u>		
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse und Oberbaudicke		je 1 Blatt
14.2	Regelquerschnitt L 121 i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:50	14.2/1 A

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten/Blatt Nr.
	Regelquerschnitt Eisenbahnstraße i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:50	14.2/2 A
16	<u>Sonstige Pläne</u>		
16.1	Koordinierter Leitungsplan i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	16.1/1 A
16.2	Lageplan mit Schleppekurven Rechtsab- und Linkseinbieger i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	16.2/1 A
	Lageplan mit Schleppekurven Linksab- und Rechtseinbieger i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	16.2/2 A
16.3	Detailausschnitt-Lageplan Zufahrt bei Bau-km 0+041,200 i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:100	16.3/1 A
	Detailausschnitt-Höhenplan bei Bau-km 0+041,200 vom 01.07.2019	1:100/10	16.3/2
	Detailausschnitt-Lageplan Zufahrt bei Bau-km 0+063,500 vom 01.07.2019	1:100	16.3/3
	Detailausschnitt-Höhenplan Zufahrt bei Bau-km 0+063,500 vom 01.07.2019	1:100/10	16.3/4
16.4	Planung DB AG		
	Lageplan bahnseitige Belange i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:500	16.4.1/1 a
	Querschnitt der bahnseitigen Belange i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:100	16.4.1/2 a

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten/Blatt Nr.
	Plan Oberleitungsanlagen Kettenwerksabsenkung GI Roßlau - Lutherstadt Wittenberg i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:10/1:2.500	16.4.1/3 a
	Plan Oberleitungsanlagen Kettenwerksabsenkung GI Lutherstadt Wittenberg - Roßlau i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:10/1:2.500	16.4.1/4 a
	Schalltechnische Untersuchung Baulärm vom 17.10.2022 mit Anhängen		124 Blatt
	Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsimmissionen vom 28.10.2022 mit Anlage		20 Blatt
17	<u>Immissionstechnische Untersuchungen</u> Vorblatt		1 Blatt
17.0	Schalltechnischer Erläuterungsbericht (Straße) vom 27.10.2015		9 Blatt
17.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen (Straße) vom 26.10.2015		4 Blatt
17. LuS	Luftschadstoffuntersuchung vom 27.10.2015		3 Blatt
18	<u>Wassertechnische Untersuchungen</u>		
18.0	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen vom 13.06.2019		5 Blatt
18.1	Gesamtübersicht Entwässerung L 121		8 Blatt
18.2	Ermittlung Ablaufabstände		2 Blatt
18.3	Schachtliste		2 Blatt
18.4	Ablaufliste		2 Blatt

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten/Blatt Nr.
18.5	Bewertungsverfahren zur Notwendigkeit der Regenwasserbehandlung		2 Blatt
ORDNER 3			
19	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>		
19.1	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023		2 A – 4 A, 5 B, 6 A, 7 B, 8 A – 12 A, 13 B, 14 A – 15 A, 16 B – 17 B.2, 18 A – 23 A
19.2	Bestands- und Konfliktplan i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023	1:250	19.2/1 A
	Bestands- und Konfliktplan bahnseitige Anpassungen vom 09.01.2023	1:1.000	19.2/2
19.3	UVP-Bericht i. d. F. des Deckblatts vom 09.01.2023		1 – 5, 6 A, 7 – 23, 24 A, 25 – 51, 52 A, 53 - 58

2. Unterlagen zur Information

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten /Blatt Nr.
ORDNER 1			
1	Anlagen zum Erläuterungsbericht (Schriftverkehr mit Trägern öffentlicher Belange vor Verfahrenseinkleitung)		16 Blatt
2	Übersichtskarte	1:100.000	1 Blatt
3	Übersichtslageplan vom 09.01.2023	1:10.000	1 Blatt
4	Übersichtshöhenplan vom 09.01.2023	1:2.500/250	1 Blatt
ORDNER 2			
16	<u>Sonstige Pläne</u>		

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Seiten /Blatt Nr.
	Stellungnahme DB Netz AG vom 13.03.2020		7 Blatt
	Erwiderung des VHT		5 Blatt

3. Änderung der Planunterlagen

Der Vorhabenträger hat die Pläne nach Einleitung des Verfahrens aufgrund von Stellungnahmen, Einwendungen, geänderten Vorschriften und eigenen Umplanungen teilweise mehrfach überarbeitet. Für das am 08.02.2023 eingeleitete ergänzende Anhörungsverfahren wurden die Änderungen durch A-Deckblätter und/oder farbliche Markierung („Grüneintrag“) nachvollziehbar dargestellt. Nach der ergänzenden Anhörung erfolgten weitere Anpassungen der Planunterlagen, die als B-Deckblätter gekennzeichnet sind. In der gültigen Deckblattfassung des Erläuterungsberichts und des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags wurden nur die hier nochmals überarbeiteten Seiten mit „B“ bezeichnet, die Änderungen von der Ausgangsplanung zum A-Deckblatt können anhand der Markierung am Seitenrand nachvollzogen werden, die letzte Aktualisierung ist jeweils als Grüneintrag dargestellt. Die gültige Deckblattfassung vom Regelungsverzeichnis enthält durchgängig eine „B-Seitennummerierung“.

III. Eingeschlossene Entscheidungen

1. Naturschutz und Landschaftspflege

Die in den Planunterlagen - landschaftspflegerischer Fachbeitrag - festgestellten Eingriffe in Natur und Landschaft werden genehmigt. Die geplanten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind zu verwirklichen.

IV. Nebenbestimmungen

1. Wasserwirtschaft

Sind im Rahmen des Vorhabens Grundwasserabsenkungsmaßnahmen notwendig, ist dafür gemäß § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) eine wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG erforderlich. Diese Erlaubnis ist rechtzeitig, mindestens vier Wochen vor Baubeginn bei der Unteren Wasserbehörde beim Landkreis Wittenberg zu beantragen. Hierfür sind dem Antrag eine kurze Baubeschreibung mit Angabe der Entnahme- und Einleitmenge, Entnahme- und Einleitstelle, Zeitraum der Wasserhaltung, Angaben über die örtliche Lage und Lageplan beizufügen.

Hinweise zu den bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnissen:

Gemäß der Aussage vom Abwasserverband Coswig/Anhalt wird das anfallende Niederschlagswasser, welches auf der Nordseite der Brücke und in der Eisenbahnstraße anfällt, über den bestehenden Regenwasserkanal und über den Ziekoer Bach (Einleitstelle 10; Rosenstraße/Roßlauer Straße) in die Elbe eingeleitet. Hier gilt die wasserrechtliche Erlaubnis vom 02.01.2007 mit dem Aktenzeichen: 67-NSW-00730-006 und diese ist befristet bis 31.12.2027. Rechtsinhaber ist die Stadt Coswig (Anhalt).

Gemäß der Aussage vom Abwasserverband Coswig/Anhalt wird das anfallende Niederschlagswasser, welches auf der Südseite der Brücke anfällt, über den bestehenden Regenwasserkanal und über den Wörpener Bach (Einleitstelle 5) in die Elbe eingeleitet. Die Einleitung ist Teil der wasserrechtlichen Erlaubnis mit dem Aktenzeichen: 62.32.75-N-84/97/001. Diese wurde geändert am 25.10.2019 und ist bis zum 31.12.2040 gültig. Rechtsinhaber ist die Abwasserbehandlungsgesellschaft Coswig/Anhalt mbH.

Die Untere Wasserbehörde beim Landkreis Wittenberg weist darauf hin, dass die Abwasserbehandlungsgesellschaft Coswig/Anhalt mbH und die Stadt Coswig (Anhalt) mit Änderung der Straßenführung im sanierten Brückenbereich ihre gültigen Erlaubnisse größtmäßig zu überprüfen und diese ggf. anzupassen haben.

2. Natur- und Artenschutz

1. Der Verschnitt oder die Beseitigung von Bäumen, Hecken und Gebüsch sowie anderen Gehölzen haben außerhalb der Zeit vom 01. März bis 30. September zu erfolgen.
2. Vor Baufeldfreimachung hat eine Begehung durch eine fachlich kompetente Person zu erfolgen, welche die Habitateignung, unter anderem für Zauneidechse und Fledermäuse, und einen eventuellen Verlust beständiger Brutstätten abklärt. Es ist mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg Kontakt aufzunehmen, sofern Vorkommen festgestellt werden. Hilfreich ist hier eine kurze Fotodokumentation.
3. Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG sind nicht zu berühren.

3. Denkmalschutz

Bei der Bauausführung ist auf die gesetzliche Meldepflicht im Falle unerwartet freigelegter archäologischer Funde oder Befunde zu achten. Bodenfunde und die Fundstelle sind bis zum

Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu lassen und vor Gefahren für die Erhaltung der Bodenfunde zu schützen.

4. Immissionsschutz

1. Der Vorhabenträger hat für die Zeit der Bauausführung, insbesondere zur Überwachung und Vorbeugung der durch die Baumaßnahmen hervorgerufenen Immissionen, einen Baulärmverantwortlichen (BLV) einzusetzen. Dieser steht auch den von Bauimmissionen Betroffenen vor Ort als Ansprechpartner für Beschwerden zur Verfügung. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der Planfeststellungsbehörde, der Unteren Immissionsschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg, der Stadt Coswig (Anhalt) sowie den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Der Baulärmverantwortliche ist für die Umsetzung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen zum Schutz gegen Immissionen (Lärm und Erschütterungen) aus dem Baugeschehen zuständig.

2. Der Vorhabenträger hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn und die Dauer der Bauarbeiten und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärm- und erschütterungsintensiver Bautätigkeiten jeweils unverzüglich nach Kenntnis den Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.
3. Nach dem Stand der Technik vermeidbare Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm sind zu unterlassen. Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger zu gewährleisten, dass die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ (AVV Baulärm) vom 19.08.1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) beachtet wird.
4. Auf der Baustelle sind möglichst lärmarme Gerätetypen einzusetzen (Einsatz von Maschinen und Aggregaten mit dem Umweltzeichen „Blauer Engel“, Beachtung der Vorschriften der 32. BImSchV – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung). Als Baumaschinen (z. B. Bagger) sind solche mit möglichst geringer Leistung auszuwählen.
5. Sämtliche am Bau beteiligte Arbeitskräfte sind zu unterweisen, unnötige Lärmbelästigungen sowie Maschinen- und Gerätelaufzeiten zu vermeiden. In den Pausenzeiten sind

Maschinen und Geräte auszuschalten. Längere Leerlaufzeiten (Abstellen von Maschinen und Lkw mit laufendem Motor) sind zu vermeiden.

6. Der Einsatz von automatischen Warnsystemen (ATWS) ist zu vermeiden. Insbesondere in der Nachtzeit sollten keine ATWS eingesetzt werden.
7. Zur Minderung der mit der Baumaßnahme einhergehenden erheblichen Belästigungen durch Erschütterungen sind die in der DIN 4150-2 aufgezählten Maßnahmen vor Baubeginn umzusetzen.
8. Die Rammtätigkeiten sollten möglichst tagsüber und mit lärmreduzierten Verfahren, z. B. mit Vibrationsrammen, durchgeführt werden. Der Einsatz von Schlagrammen sollte unterbleiben.
9. Im Zuge der Ausführung erschütterungstechnisch relevanter Bautätigkeiten (Rammung, Abbruch) sind bei Arbeiten in Gebäudenähe baubegleitende Erschütterungsmessungen im Sinne der Beweissicherung im Bereich der unmittelbar an die Brücke angrenzenden Wohngebäude in der Geschwister-Scholl-Straße durchzuführen.
10. Den betroffenen Anwohnern steht gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen nachts für Immissionsorte mit einem Beurteilungspegel von mehr 60 dB(A) bzw. einen Spitzenpegel von mehr als 70 dB(A) zu, wenn Bauarbeiten an 2 oder mehr hintereinander folgenden Nächten erfolgen.
11. Den betroffenen Eigentümern steht gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:
 - Für die beeinträchtigten Innenwohnbereiche besteht ein Anspruch auf Entschädigung für Tage, an denen der Beurteilungspegel tags für Immissionsorte mehr als 70 dB (A) bezogen auf Wohnräume beträgt.
 - Der Anspruch auf Entschädigung wegen Überschreitung der Beurteilungspegel besteht nachts (20 - 07 Uhr) für Schlafräume, an denen der Beurteilungspegel mehr als 60 dB(A) bzw. der Spitzenpegel mehr als 70 dB(A) beträgt. Der Anspruch entfällt jedoch für Nächte, an denen Ersatzwohnraum bereitgestellt wurde.

12. Die Höhe der Entschädigung ist unter entsprechender Anwendung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997 (Verkehrsblatt 1997, S. 434) zu ermitteln und mit dem Eigentümer zu vereinbaren.
13. Soweit der Anspruchsberechtigte und der Vorhabenträger über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Entschädigungsverfahren.

14. Die durch den Baustellenbetrieb verursachten Staubimmissionen sind auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu reduzieren. Insbesondere sind
 - Abwehungen zu vermeiden,
 - die Zufahrtswege zur Baustelle regelmäßig zu reinigen,
 - unbefestigte Baustraßen bei anhaltender Trockenheit zu befeuchten,
 - die Fall- und Abwurfhöhen bei Be- und Entladetätigkeiten zu minimieren,
 - die Geschwindigkeiten der Baufahrzeuge auf unbefestigten Baustraßen zu reduzieren.

5. Brand-/Katastrophenschutz und Rettungswesen

1. Die ständige Zufahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes sowie die Freihaltung und Zugänglichkeit aller im Baustellenbereich vorhandenen Löschwasserentnahmestellen sind zu gewährleisten.

2. Ggf. notwendige Straßensperrungen sind der Einsatzleitstelle Feuerwehr und Rettungsdienst des Landkreises Wittenberg rechtzeitig im Voraus mitzuteilen (Telefon: 03491 806 3112).

6. Abfall-/Bodenschutz

1. Alle im Rahmen der Baumaßnahmen anfallenden Abfälle sind nach Abfallarten getrennt auszubauen, zu halten und ordnungsgemäß zu entsorgen, vorrangig zu verwerten, sofern sie in der Baumaßnahme selbst nicht verwertet werden können. Sonstige Abfälle, die nicht der Verwertung zugeführt werden können (Abfälle zur Beseitigung), sind gemeinwohlverträglich zu beseitigen.

2. Der anfallende Mutterboden (Oberboden) ist getrennt von dem darunter anstehenden Bodenaushub auszubauen und zu lagern; er ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor

Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Zu diesem Zwecke ist er nach Möglichkeit am Standort zu verwerten oder einer anderen hochwertigen Verwertung zuzuführen.

3. Bodenaushub (außer Mutterboden), der nicht im Rahmen der Baumaßnahme selbst verwertet wird, ist Abfall, der entsprechend seiner Beschaffenheit vollständig hochwertig unter Berücksichtigung der dafür geltenden technischen Regeln (LAGA M 20 TR Boden) zu verwerten ist.
4. Der zusätzlich benötigte Oberboden hat den Eigenschaften des vor Ort befindlichen Oberbodens zu entsprechen. Der Einsatz von zusätzlichem Oberboden darf nicht zu einer schädlichen Bodenveränderung führen.
5. Der Unteren Abfallbehörde des Landkreises Wittenberg ist zum Nachweis der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung bis spätestens 4 Wochen nach Abschluss der Baumaßnahme eine Abfallbilanz vorzulegen, aus der die angefallenen Abfälle einschließlich Bodenaushub nach Art (Abfalldeklaration), Menge und Verbleib (Name der Entsorgungsfirma bzw. Entsorgungsanlage) ersichtlich sind. Die Nachweispflicht bezieht sich auch auf anfallende Abfallgemische. In diesem Fall ist eine Bestätigung des Betreibers der Vorbehandlungsanlage beizufügen, dass die Anlage die Anforderungen nach § 6 Abs. 1 und 3 GewAbfV erfüllt.
6. Die Bodenverdichtung ist während der Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken. Nach Beendigung der Bauarbeiten sind die natürlichen Bodenfunktionen der vorübergehend genutzten Flächen (Lager-/Baustelleneinrichtungsflächen) wiederherzustellen.
7. Der Baubereich wurde auf mögliche Altlastverdachtsflächen und Altablagerungen überprüft. Im Altlastenkataster sind im Baubereich keine Standorte vermerkt. Bei Hinweisen auf schädliche Bodenveränderungen im Rahmen der Tiefbauarbeiten ist die Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Wittenberg gemäß § 3 Bodenschutz-Ausführungsgesetz Sachsen-Anhalt (BodSchAG LSA) unverzüglich zu informieren.

Hinweis:

Mutterboden, auch als Oberboden bezeichnet, ist der oberste und fruchtbarste Horizont des Bodens. Er ist gemäß § 202 Baugesetzbuch (BauGB) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung und Vergeudung zu schützen. Neben den mineralischen Hauptbestandteilen Feinsand, Schluff und Ton enthält er, im Gegensatz zu tiefer liegenden Bodenhorizonten, einen hohen Anteil an Nährstoffen (insbesondere Stickstoff) und organischer Substanz (Humus)

sowie eine große Menge an Bodenlebewesen. Der Humusanteil ist bei analytischer Untersuchung durch einen erhöhten TOC-Gehalt (>0,5 % TS) erkennbar. Bei Vermischung von Ober- und Unterboden werden durch diesen TOC-Gehalt die Verwertungsmöglichkeiten im Sinne der LAGA M 20 TR Boden eingeschränkt. Aus diesem Grunde ist Mutter/Oberboden getrennt von darunter anstehenden Bodenmaterialien auszubauen und getrennt zu lagern, mit dem Ziel ihn einer hochwertigen Verwertung möglichst direkt in der Baumaßnahme wieder zuzuführen.

7. Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter

7.1. Deutsche Telekom Technik GmbH (Telekom)

1. Die Sicherheit der in Betrieb befindlichen Telekom-Anlagen ist zu gewährleisten.
2. Der Vorhabenträger hat seine Planung so auf die im Vorhabenbereich befindlichen Telekommunikationslinien der Telekom abzustimmen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen. Sollten Änderungen an den Telekommunikationslinien erforderlich werden, ist die Telekom rechtzeitig, möglichst 6 Monate vor Baubeginn, in die Ausführungsplanungen einzubeziehen.
3. Bei der Planung und Baudurchführung sind die Schutzabstände (30 cm bzw. der Forderung der Betreiber, der DIN 1998, der DIN VDE 0800, Teil 2 & 4, DIN VDE 08/45, Teil 1 und DIN 0228 Teil 1–4) einzuhalten. Können die Schutzabstände nicht eingehalten werden, sind entsprechende Schutzmaßnahmen – in Abstimmung mit der Telekom – durchzuführen.
4. Bei der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit der Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom informieren. Für Tiefbauunternehmen steht die „Trassenauskunft Kabel“ (Kabeleinweisung via Internet) unter folgender Internetadresse zur Verfügung: <https://trassenauskunftkabel.telekom.de>.
5. Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom ist zu beachten.

7.2. Deutsche Bahn AG, vertreten durch DB Immobilien

1. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise, etc.) sind stets zu gewährleisten.
2. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.
3. Der DB AG ist jederzeit die Zugänglichkeit zu allen betriebsnotwendigen Anlagen zu gewährleisten.
4. Der Vorhabenträger hat zur Sicherung der Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn einen Projektleiter Bahn nach Ril 809 der DB InfraGO AG - Investitionsplanung und Segmentsteuerung -, Humboldtstr. 25, 04105 Leipzig auf seine Kosten zu bestellen.
5. Die Ausführungsplanung (Bauwerksentwurf und bahnseitige Anpassungsmaßnahmen der Bau- und Endzustände) ist bei der DB InfraGO AG vorzulegen.
6. Im genannten Bereich befinden sich LST-Kabel im bahnlinks angeordneten Betontrog. Die Zugänglichkeit zum Trog muss für die gesamte Dauer des Bauvorhabens gewährleistet werden. Eine Überbauung des Troges, auch bauzeitlich, ist nicht gestattet.
7. Zur Baufeldfreimachung müssen zwingend die Kabel S6400, S232101b, S232102b, SS232200, S232370 und S232400 des ESTW-A Coswig und das Kabel S0110 der Bahnübergangs-Stellwerk-Verbindung in Richtung Übergang km 220,1 mit betrachtet werden. Die Kabel sind essenziell für den Betrieb des ESTW-A Coswig und die BÜ 220,1 ff.

8. Hinweis:

Der Baubereich befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Oberleitungsanlage der Deutschen Bahn AG. Es wird ausdrücklich auf die Gefahren der 15.000 V Spannung der Oberleitung hingewiesen.

Auflage dazu:

Bei allen Arbeiten und festen Bauteilen in der Nähe unter Spannung stehender, der Berührung zugänglicher Teile der Oberleitung ist von diesen Teilen auf Baugeräte, Kräne, Gerüste und andere Baubehelfe, Werkzeuge und Werkstücke nach allen Richtungen ein Sicherheitsabstand von 3,50 m einzuhalten. In diesem Bereich dürfen sich weder Personen aufhalten noch Geräte bzw. Maschinen aufgestellt werden.

9. Vor Beginn der Maßnahme sind Erlaubnisscheine für Erdarbeiten einzuholen.
10. Die Erdoberkante darf bei Flachmasten bzw. Betontragsmasten im Umkreis von 3,00 m sowie bei Winkelmasten und Betonabspannmasten im Umkreis von 5,00 m nicht verändert werden. Bei Unterschreitungen der geforderten Abstände sind vom Veranlasser statische Nachweise vorzulegen.
11. Die Vorschriften der Ril 997.0110 (z.B. lichte Höhe Bauwerk) und der Ril 997.02XX sind einzuhalten.
12. Für den weiteren Projektablauf muss eine detaillierte Oberleitungsplanung, inklusive Erdungskonzept und Berührungsschutz, erstellt und der DB InfraGO AG vorgelegt werden.
13. Die Maßnahme ist durch eine zertifizierte Oberleitungsfirma sowie eine Bauüberwachung zu betreuen.
14. Im Zuge der fortführenden Planungen sind Abstimmungen zu den zu planenden Beleuchtungsmaststandorten zwischen den Bauvorhaben „Ersatzneubau Brücke“ und „Neubau Verkehrswegbeleuchtung“ erforderlich.

7.3. Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH

1. Der Brückenabriss ist der Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH mindestens 6 Monate vor Beginn anzuzeigen.
2. Die Verlegung von Medientrassen für die Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH im neuen Brückenbauwerk ist mit dieser im Zuge der Ausführungsplanung weiter abzustimmen.

8. Unterrichtungspflichten und sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Den bauausführenden Betrieben ist der Hinweis Nr. 6 im Teil E dieses Planfeststellungsbeschlusses bekannt zu geben.
2. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde über den Baubeginn -spätestens acht Tage vorher - sowie über das Bauende - spätestens acht Tage nach Beendigung – schriftlich zu informieren. Ebenso hat eine schriftliche Information an die Planfeststellungsbehörde zum Termin der Verkehrsfreigabe zu erfolgen.

3. Der Vorhabenträger hat die Planfeststellungsbehörde über die zu realisierenden LBP-Maßnahmen 8 Tage vor Beginn sowie 8 Tage nach Beendigung schriftlich zu informieren.
4. Die von der Baumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer sind rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn (mindestens 2 Wochen vorher) vom Vorhabenträger über den Beginn der Bauarbeiten zu informieren.
5. Mindestens 4 Wochen vor Baubeginn ist beim Fachdienst Ordnung und Straßenverkehr beim Landkreis Wittenberg, Untere Verkehrsbehörde, ein Antrag auf Anordnung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme nach § 45 Abs. 6 StVO zu stellen ist. Dem Antrag sind sowohl ein Verkehrszeichenplan als auch ein Umleitungsplan beizufügen.
6. Der Vorhabenträger hat im weiteren Planungsprozess einen Beschilderungs- und Markierungsplan (Verkehrszeichenplan) zu erstellen und dessen Genehmigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Wittenberg gemäß § 45 StVO zu beantragen.
7. Das Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt weist darauf hin, dass bei der Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers über das Bankett und die Dammböschung darauf zu achten ist, dass es nicht zu Ausspülungen, bevorzugten Fließwegen oder Vernässungen des Böschungsfußes kommt, da diese einen negativen Einfluss auf die Standsicherheit der Böschung haben. Bei der Errichtung der Stützwände ist ebenfalls auf die Standsicherheit des Systems — Böschung und Stützwand aus Winkelstützelementen — zu achten. Die Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen sind nach dem Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz - GeolDG) dem Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt zur Verfügung zu stellen.
8. Die Unterlagen zur Einstufung des Straßenabschnitts sowie die Information über Beginn und Ende der Baumaßnahme sind, unter Angabe der auftretenden Einschränkungen während der Bauphase, der Bundeswehr an die nachfolgend aufgeführte Dienststelle zu übersenden:

Logistikzentrum der Bundeswehr
Abteilung Verkehr und Transport
Dezernat Verkehrsführung
Sachgebiet MILGeo
Anton-Dohrn-Weg 59
26389 Wilhelmshaven
mailto:LogZBwAbtVerkTrspVerkFueSGMilGeo@bundeswehr.org

9. Das Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt weist darauf hin, dass innerhalb der Baufeldgrenzen Grenzeinrichtungen (Grenzmarken) vorhanden sind, welche gegebenenfalls durch zukünftige Bautätigkeit zerstört werden können. In diesem Zusammenhang wird auf die Regelungen der §§ 5 und 22 des Vermessungs- und Geoinformationsgesetzes Sachsen-Anhalt (VermGeoG LSA) verwiesen, wonach derjenige ordnungswidrig handelt, der unbefugt Grenzmarken einbringt, verändert oder beseitigt. Insofern hat der für die Baumaßnahme verantwortliche Träger gegebenenfalls dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Arbeiten zur Sicherung bzw. Wiederherstellung der Grenzmarken durch eine nach § 1 des o. a. Gesetzes befugte Stelle durchgeführt werden.
10. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH ist im weiteren Verfahrensverlauf über die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Bahnverkehr der Strecke Horka-Roßlau zu informieren. Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs sind darüber hinaus auch mit dem/n betroffenen Verkehrsunternehmen abzustimmen.

V. Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise

1. Stellungnahmen und Einwendungen

Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Forderungen und Bedenken, die Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geäußert haben, werden aus den in Kapitel C.V.11. und C.V.12. dieses Beschlusses dargelegten Gründen zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen oder Vorkehrungen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sich diese im Laufe des Verfahrens nicht auf andere Weise erledigt haben.

2. Hinweise

Im Verfahren wurden von verschiedenen Beteiligten Hinweise zur Realisierung des Vorhabens gegeben. Die Hinweise wurden bei der Planfeststellung beachtet, soweit sie nicht aus den in Kapitel C.V. dieses Beschlusses dargelegten Gründen zurückgewiesen wurden.

3. Zusagen

Der Vorhabenträger hat die im Verfahren abgegebenen Zusagen nach Maßgabe dieses Beschlusses einzuhalten. Sie sind nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag im Beschluss selbst oder in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben.

VI. Anordnung des Sofortvollzuges

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

VII. Vorbehalt weiterer Anordnungen

Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so bleibt die Anordnung von Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen vorbehalten, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

VIII. Kostenentscheidung

Kosten werden nicht erhoben.

B. Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der geplanten Maßnahme ist der Ausbau der Landesstraße L 121 im Bereich von NK 4140036, Stat. 0.543 im Nordwesten bis zum NK 4140036, Stat. 0.360 im Süden der Stadt Coswig (Anhalt) mit Ersatzneubau der in diesem Bereich über die Anlagen der DB AG führenden Brücke (Bauwerk 0012). Das vorhandene Brückenbauwerk quert die Bahnstrecke 6207 Horka – Roßlau. Die Länge der Baustrecke beträgt 183,415 m.

Der Ausbau der Landesstraße erfolgt gemeinsam mit dem Neu- bzw. Ausbau der Regenwasserkanalisation, wobei die Regenwasserleitung als Sammlerleitung für die Straßenentwässerung genutzt wird.

Da die neue Brücke gegenüber der bisherigen in einem anderen Winkel zu den darunter verlaufenden Eisenbahnanlagen steht, sind bahnseitige Anpassungsarbeiten erforderlich. Diese umfassen die Anpassung der Kettenwerksabsenkungen und die Versetzung von 2 Masten. Darüber hinaus soll in den Gleisen 1 (zwischen Bahn-km 216,970 und 217,008) und 2 (zwischen Bahn-km 216,957 und 217,021) die gesamte Führungseinrichtung einschließlich zugehöriger Sonderschwellen aufgenommen und durch einen neuen Oberbau ersetzt werden. Die bahnseitigen Anpassungen betreffen auch Änderungsmaßnahmen an bestehender Signal- und Steuerungstechnik.

Zu den Einzelheiten der geplanten Baumaßnahmen einschließlich der technischen Details wird auf den Erläuterungsbericht (PU 1) verwiesen

In straßenrechtlicher Hinsicht bleibt die Gestaltung des Straßennetzes grundsätzlich unverändert.

Vorhabenträger ist die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Ost in Dessau-Roßlau.

Kostenträger der geplanten Maßnahme sind das Land Sachsen-Anhalt, Landesstraßenbauverwaltung, und die Deutsche Bahn AG.

II. Planfeststellungsverfahren

1. Antragstellung

Mit Schreiben vom 04.07.2019 beantragte die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Ost, als Vorhabenträger die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 37 StrG LSA sowie §§ 72 bis 75 des VwVfG i. V. m. §§ 1 Abs. 1 Satz 1, 5 VwVfG LSA für die o. g. Maßnahme.

2. Planauslegung/Anhörungsbehörde

Das Anhörungsverfahren wurde am 26.11.2019 eingeleitet.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 26.11.2019 an die Stadt Coswig (Anhalt) die Auslegung der Planunterlagen veranlasst. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte form- und fristgerecht gemäß der Hauptsatzung der Stadt im Amtsblatt am 19.12.2019.

Im Bekanntmachungstext sind diejenigen Stellen konkret bezeichnet worden, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden konnten. Weiterhin wurde in dem Bekanntmachungstext auf die Rechtsfolgen verspätet eingegangener Einwendungen und Stellungnahmen (§ 73 Abs. 4 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA) hingewiesen.

Die Bekanntmachung diente auch der Information der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen) über die Auslegung des Plans.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 07.01.2020 bis zum 06.02.2020 während der Dienststunden im Amtshaus der Stadt, Am Markt 13, 06869 Coswig (Anhalt), zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Die Einwendungsfrist endete am 20.02.2020. Innerhalb dieser Frist wurden 2 Einwendungen von Privatpersonen (Anwohnern) erhoben.

Die nachfolgenden Fachreferate des Landesverwaltungsamtes, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen wurden mit Schreiben vom 26./27.11.2019 und 18.12.2019 um Stellungnahme zum Vorhaben innerhalb von 2 Monaten gebeten und haben sich wie folgt geäußert:

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
MID, Referat 24	keine Stellungnahme abgegeben	
LVwA, Referat 202 Brand- und Katastrophenschutz, zivile Verteidigung, militärische Angelegenheiten	20.12.2019	nein

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
LVwA, Referat 307 Verkehrswesen	21.01.2020	ja
LVwA, Referat 401 Kreislauf- und Abfallwirtschaft, Bodenschutz	05.12.2019	nein
LVwA, Referat 402 Immissionsschutz, Chemikaliensicherheit, Gentechnik, Umweltverträglichkeitsprüfung	06.02.2020	ja
LVwA, Referat 407 Naturschutz, Landschaftspflege, Umweltbildung	22.01.2020	ja
Polizeiinspektion Dessau-Roßlau	27.01.2020	nein
Polizeiinspektion Zentrale Dienste Sachsen-Anhalt	16.12.2019	nein
Landkreis Wittenberg	31.01.2020	ja
Stadt Coswig (Anhalt)	05.02.2020	ja
Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt	keine Stellungnahme abgegeben	
Bundesnetzagentur	06.12.2019	nein
Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt	21.01.2020	ja
Amt für Landwirtschaft, Flurneueordnung und Forsten Anhalt	20.01.2020	ja
Unterhaltungsverband „Fläming-Eibaue“	06.12.2019	nein
Unterhaltungsverband Nuthe/Ros- sel	keine Stellungnahme abgegeben	
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUSBw)	17.12.2019	ja
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle	24.01.2020	ja

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt Geoleistungsbereich Dessau-Roßlau	16.12.2019	ja
Deutsche Telekom Technik GmbH	06.12.2019	ja
Vodafone/Kabel Deutschland GmbH.	keine Stellungnahme abgegeben	
Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH	14.01.2020	nein
MIDEWA – Wasserversorgungsgesellschaft in Mitteldeutschland mbH	23.01.2020	nein
Abwasserverband Coswig/Anhalt	keine Stellungnahme abgegeben	
Avacon Netz GmbH, Region West	10.12.2019	nein
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH	keine Stellungnahme abgegeben	
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH	18.12.2019	nein
EMS - Erdgas Mittelsachsen GmbH	04.12.2019	nein
GDMcom mbH	05.12.2019	nein
GASCADE Gastransport GmbH	12.12.2019	nein
Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH	06.12.2019	nein
50 Hertz Transmission GmbH	27.11.2019	nein
Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig (Anhalt) der Stadt Coswig (Anhalt)	16.01.2020	ja
Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb Salzfurkapelle	keine Stellungnahme abgegeben	
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH – NASA-	09.01.2020	ja
Deutsche Bahn AG/DB Immobilien	27.01.2020	ja
IHK Halle - Dessau	13.01.2020	nein
Vodafone GmbH	09.12.2019	nein

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
HL komm/Telekommunikations GmbH	04.12.2019	nein
Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	06.02.2020	ja

3. Planänderung/ergänzende Anhörung

Im Anhörungsverfahren hatten das Eisenbahn-Bundesamt und die Deutsche Bahn AG kritisiert, dass in den ausgelegten Planunterlagen bahnseitige Anpassungsarbeiten an den Oberleitungen usw., die allein wegen des Brückenneubaus erforderlich seien, keinerlei Erwähnung finden. Der Vorhabenträger hat deshalb nachfolgend die bahnseitigen Anpassungen in seine Planung integriert und die Unterlagen entsprechend angepasst.

Außerdem hat der Vorhabenträger in der Neuplanung weitere Forderungen verschiedener Träger öffentlicher Belange, insbesondere der Stadt Coswig (Anhalt), und privater Einwender berücksichtigt.

Im Rahmen der Planüberarbeitung hatte der Vorhabenträger auch weitergehende Untersuchungen veranlasst und in diesem Zusammenhang Schall- und Erschütterungsgutachten erstellt. Aus den Gutachten ergibt sich, dass sich durch die bahnseitigen Anpassungsarbeiten baubedingt eine stärkere Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch ergibt. Deshalb hatte er bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung beantragt (§ 7 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVPG). Die Planfeststellungsbehörde hatte das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. Demnach besteht für das geänderte/überarbeitete Verfahren im Gegensatz zum ursprünglich beantragten gemäß § 7 Abs. 3 (UVPG) eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Eine erneute Planauslegung war deshalb sachlich und rechtlich geboten.

Das ergänzende Anhörungsverfahren wurde am 08.02.2023 eingeleitet.

Die Anhörungsbehörde hat mit Schreiben vom 08.02.2023 an die Stadt Coswig (Anhalt) die Auslegung der geänderten Planunterlagen einschließlich des Umweltverträglichkeitsberichts

veranlasst. Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte form- und fristgerecht gemäß der Hauptsatzung auf der Internetseite der Stadt Coswig (Anhalt) sowie zusätzlich im Amtsblatt am 16.02.2023.

Im Bekanntmachungstext sind diejenigen Stellen konkret bezeichnet worden, bei denen Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift abgegeben werden konnten. Weiterhin wurde in dem Bekanntmachungstext auf die Rechtsfolgen verspätet eingegangener Einwendungen und Stellungnahmen (§ 73 Abs. 4 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA) hingewiesen. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass die bisher vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen ihre Gültigkeit behalten und im Verfahren berücksichtigt werden.

Die Bekanntmachung diente auch der Information der nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 63 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie der sonstigen Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen) über die Auslegung des Plans.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 20.02.2023 bis zum 20.03.2023 während der Dienststunden im Amtshaus der Stadt, Am Markt 13, 06869 Coswig (Anhalt), zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Die Einwendungsfrist endete am 20.04.2023. Innerhalb dieser Frist wurden keine (weiteren) Einwendungen Privater erhoben.

Die nachfolgenden Fachreferate des Landesverwaltungsamtes, Behörden, Träger öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen wurden mit Schreiben vom 08./10.02.2023 um Stellungnahme zum Vorhaben innerhalb von 2 Monaten gebeten und haben sich wie folgt geäußert:

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/Empfehlungen ja/nein
LVwA, Referat 202 Brand- und Katastrophenschutz, zivile Verteidigung, militärische Angelegenheiten	17.02.2023	nein

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
LVwA, Referat 307 Verkehrswesen	31.03.2023	ja
LVwA, Referat 402 Immissionsschutz, Chemikaliensicherheit, Gentechnik, Umweltverträglichkeitsprüfung	14.04.2023	ja
LVwA, Referat 407 Naturschutz, Landschaftspflege, Umweltbildung	20.02.2023	ja
Polizeiinspektion Dessau-Roßlau	01.03.2023	nein
Polizeiinspektion Zentrale Dienste Sachsen-Anhalt	22.02.2023	nein
Landkreis Wittenberg	13.04.2023	ja
Stadt Coswig (Anhalt)	13.04.2023	ja
Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt	20.02.2023	ja
Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt	24.03.2023	ja
Amt für Landwirtschaft, Flurneueordnung und Forsten Anhalt	15.03.2023	ja
Unterhaltungsverband Nuthe/Rosel	14.02.2023	nein
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)	03.04.2023	ja
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle	04.04.2023	ja
Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt Geoleistungsbereich Dessau-Roßlau	27.02.2023	ja
Deutsche Telekom Technik GmbH	23.02.2023	ja
Abwasserverband Coswig/Anhalt	keine Stellungnahme abgegeben	
Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH	20.02.2023	nein

Beteiligter	Stellungnahme vom	Bedenken/Hinweise/Forderungen/ Empfehlungen ja/nein
GDMcom mbH	24.02.2023	nein
Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH	20.02.2023	nein
50 Hertz Transmission GmbH	21.02.2023	nein
Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig (Anhalt) der Stadt Coswig (Anhalt)	16.03.2023	ja
Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb Salzfurkapelle	21.02.2023	ja
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH – NASA-	keine Stellungnahme abgegeben	
Deutsche Bahn AG/DB Immobilien	20.04.2023	ja
IHK Halle - Dessau	01.03.2023	nein
Vodafone GmbH	30.03.2023	nein
Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	10.05.2023	ja
wittenberg-net. GmbH	24.02.2023	nein

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen äußerte sich der Vorhabenträger anschließend.

4. Verzicht auf Erörterung

Zwar besteht nach § 73 Abs. 6 Satz 1 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA grundsätzlich die Pflicht zur Durchführung eines Erörterungstermins. Bei einem Planfeststellungsverfahren auf Grundlage des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt kann die Anhörungsbehörde jedoch gemäß § 37 Abs. 4 StrG LSA von einer Erörterung absehen.

Zweck des Verzichts auf Erörterung ist es, eine Beschleunigung zu erreichen, ohne das Interesse der Betroffenen an einer angemessenen Behandlung ihrer Rechte und Belange zu beeinträchtigen. Dies kann etwa dann angenommen werden, wenn sich die Ziele des Erörterungstermins nicht mehr erreichen lassen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 22. Auflage 2021, Rdnr. 118a, Seite 1557). Ziel der Erörterung ist, die vorgetragenen Bedenken durch Änderung des Vorhabens oder Schutzauflagen auszuräumen oder die Entscheidungsbasis

der Planfeststellungsbehörde zu verbreitern (vgl. Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechtes, 5. Auflage 2015, Rdnr. 4821, Seite 1744).

Vorliegend hatte die Planfeststellungsbehörde entschieden, auf einen förmlichen Erörterungstermin zu verzichten (§ 73 Abs. 6 Satz 7 i. V. m. § 67 Abs. 2 Nr. 3 und 4 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA). Dies ergab sich aus mehreren Gründen:

Stellungnahmen von Vereinigungen waren im Verfahren nicht abgegeben worden. Und mit den zwei privaten Einwendern hatte sich der Vorhabenträger direkt in Verbindung gesetzt und versucht, die angesprochenen Probleme zu lösen. Nach der ersten Anhörung der Träger öffentlicher Belange hatte der Vorhabenträger die von der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt geforderte Ergänzung der Planung um notwendige bahnseitige Anpassungsarbeiten vorgenommen. Auch die von anderen TöB, wie der Stadt Coswig (Anhalt), dem Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig (Anhalt) der Stadt Coswig (Anhalt), der Vetter GmbH Omnibus und Mietwagenbetrieb Salzfurkapelle u. a. geforderten Anpassungen/Berichtigungen der Planung hatte der Vorhabenträger durch Zusagen in seinen Erwiderungen und Überarbeitung der Unterlagen durchgeführt.

Damit hatte sich nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit zur Durchführung eines Erörterungstermins erübrigt. Zuletzt bestanden keine vorhabenbedingten Konflikte (mehr), die einer gemeinsamen Erörterung bedurften. Denn eine weitere förmliche Erörterung hätte nicht zu einem nennenswerten zusätzlichen Erkenntnisgewinn geführt und deshalb auch nicht zur weiteren Klärung des Sachverhalts beigetragen.

Hierüber wurden mit Schreiben vom 29.01.2024/30.01.2024 diejenigen Träger öffentlicher Belange, sonstige Stellen und Versorgungsunternehmen informiert, welche Hinweise gegeben oder Forderungen gestellt hatten.

5. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau einer sonstigen Straße im Sinne der Nr. 3.6 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 1 UVPG LSA. Dementsprechend war gemäß § 2 UVPG LSA i. V. m. § 5 UVPG eine standortbezogene Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht nach § 7 UVPG durchzuführen.

Vorliegend hatte die standortbezogene Vorprüfung vom 19.11.2019 ergeben, dass für die geplante Maßnahme „Ausbau der L 121 OD Coswig (Anhalt), Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)“ keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Denn das Vorhaben könne aufgrund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Vorprüfung erfolgt in der Regel auf der Grundlage von aussagefähigen Dokumentationen zum Vorhaben und seinen prinzipiellen Wirkungen in Form einer überschlägigen Facheinschätzung der Behörde. Im vorliegenden Verfahren lagen der UVP-Stelle die vom Vorhabenträger eingereichten „Unterlagen zur Einzelfallprüfung nach § 7 (§ 9) UVPG“ zu Grunde (Verfasser: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH, Stand 18.10.2019). Darüber hinaus wurden Daten des GIS-Auskunftssystems des Landes Sachsen-Anhalt (Stand 11/ 2019) und der Standarddatenbogen des FFH-Gebietes DE4041-304 „Dessau-Wörlitzer Elbauen“ (<https://lau.sachsen-anhalt.de/naturschutz/natura-2000/gebiete/>) ausgewertet.

Das Ergebnis der Einzelfallprüfung wurde gemäß § 5 Abs. 2 UVPG gleichzeitig mit der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen am 19.12.2019 bekannt gegeben.

Nach der Anhörung hatte der Vorhabenträger seine Unterlagen um bahnseitige Anpassungsarbeiten als notwendige Folgemaßnahmen ergänzt. In diesem Zusammenhang hatte er für die Bahnbauarbeiten ein Lärm- und ein Erschütterungsgutachten erstellt. Aus diesen ist ersichtlich, dass sich durch die Anpassungsarbeiten baubedingt eine stärkere Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch ergibt. Deshalb hatte der Vorhabenträger bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Vorprüfung beantragt (§ 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde hatte das Entfallen der Vorprüfung als zweckmäßig erachtet. Damit bestand gemäß § 7 Abs. 3 UVPG die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Auf die UVP-Pflicht wurde in der Bekanntmachung vom 16.02.2023 hingewiesen.

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ist als „Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach den §§ 24, 25 UVPG“ in die Gesamtabwägung im Rahmen der Beschlussfassung unter Punkt C.V.9. eingeflossen.

C. Entscheidungsgründe

I. Verfahren

1. Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 37 des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA). Danach dürfen Landesstraßen nur gebaut oder in ihrer Linienführung wesentlich verändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt wurde. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

2. Zuständigkeit

Das Landesverwaltungsamt ist für den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 1 Abs. 7 der Verordnung zur Durchführung straßenrechtlicher Vorschriften für das Land Sachsen-Anhalt (StrVO LSA) i. V. m. § 49 StrG LSA zuständig.

3. Beurteilungsgrundlage

Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses sind außer den Planunterlagen die Stellungnahmen der beteiligten Fachreferate des Landesverwaltungsamtes, der beteiligten Behörden, der Gebietskörperschaften, der sonstigen Träger öffentlicher Belange und der Versorgungsunternehmen sowie die Einwendungen, Hinweise und Anregungen der privaten Betroffenen.

Der rechtliche Beurteilungsmaßstab für die vom Landesverwaltungsamt als Planfeststellungsbehörde zu treffende Planentscheidung ergibt sich u. a. aus:

- dem allgemeinen verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, bestehend aus Erforderlichkeit, Geeignetheit und Angemessenheit
- den gesetzlichen Bestimmungen des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt,
- den gesetzlichen Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (Bund) i. V. m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz des Landes Sachsen-Anhalt,
- den gesetzlichen Bestimmungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung,
- den gesetzlichen Bestimmungen zum Naturschutz und
- den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen.

Darüber hinaus wurde sowohl bei der Planfeststellung als Entscheidungsvorgang als auch bei der Feststellung des konkreten Planes selbst das aus dem verfassungsrechtlichen Grundsatz

der Verhältnismäßigkeit abgeleitete und von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts näher ausgeformte planungsrechtliche Abwägungsgebot (vergleiche dazu insbesondere BVerwG, Urteil vom 14.02.1975 - 4 C 21.74, NJW 1975, 1373 ff.) als materielle Schranke des Planungsermessens beachtet. Ziel ist eine umfassende und ausgewogene Lösung der durch die Planung gegebenen Interessenkonflikte.

Schließlich ist gem. § 37 Abs. 1 Satz 4 StrG LSA i. V. m. §§ 1 ff UVPG im Rahmen dieser Abwägung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens berücksichtigt worden.

4. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Die anderen Anlagen können auch solche sein, deren Änderung ihrerseits einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG erweitert damit die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde. Grund für die Konzentration bei einer Behörde und in einem Verfahren ist in beiden Fällen der Gedanke, auf diese Weise eine gerechte, alle von der Gesamtheit der Maßnahmen berührten öffentlichen und privaten Belange berücksichtigende Abwägung und Entscheidung gewährleisten zu können. So ist denn auch die Einbeziehung notwendiger Folgemaßnahmen vom Bundesverwaltungsgericht stets mit dem Grundsatz der Problembewältigung, einer Ausprägung des Abwägungsgebots, begründet worden (vgl. Gaentzsch: Notwendige Folgemaßnahmen in der Fachplanung, DVBl 3/2012, S. 129 ff.)

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA). Infolge der Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Durch diese Konzentrationswirkung schließt der vorliegende Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt auch die Entscheidung über die von der Straßenplanung berührten Eisenbahnanlagen mit ein.

Das Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt regelt die Planfeststellung von Landesstraßen. Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Maßnahmen an Betriebsanlagen einer Eisenbahn ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG). Der Ausbau der L 121 OD Coswig

(Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG - und die bahnseitigen Arbeiten im Bereich der Brücke unterliegen also an sich einem eigenen Rechtsregime. Die bestehende Normenkollision wird über die Konzentrationswirkung der Planfeststellung des veranlassenden Vorhabens aufgelöst. Maßgeblich ist allein das Vorhaben, das Änderungen an vorhandenen anderen Anlagen veranlasst. Veranlassendes Vorhaben ist die Maßnahme, die die Folgemaßnahmen erzwingt und für welches das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde. Für dieses Planfeststellungsverfahren sieht § 75 Absatz 1 S. 1 Halbsatz 1 VwVfG einen Anwendungsvorrang des maßgeblichen Planfeststellungsrechts vor.

Dies zugrunde gelegt, handelt es sich bei den bahnseitigen Anpassungsarbeiten um eine notwendige Folgemaßnahme der Straßenbauarbeiten. Denn die Änderungen an den Eisenbahnanlagen sind vorliegend allein durch den Straßen-/Brückenbau nötig. Mit dem Ersatzneubau der Brücke verliert die Oberleitungsanlage im Bereich der bestehenden Brücke ihren Bestandsschutz. Da die neue Brücke in einem anderen Winkel gegenüber den Eisenbahnanlagen steht, müssen die Kettenwerksabsenkungen angepasst werden. Es ist daher die Versetzung von 2 Masten erforderlich. Darüber hinaus soll in den Gleisen 1 und 2 die gesamte Führungseinrichtung einschließlich zugehöriger Sonderschwellen aufgenommen und durch einen neuen Oberbau ersetzt werden. Die bahnseitigen Anpassungen betreffen auch Änderungsmaßnahmen an bestehender Signal- und Steuerungstechnik. Damit gehen vorliegend die Arbeiten an den Bahnanlagen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde über Anpassung und Anschluss nicht wesentlich hinaus und haben nicht einen Umfang und eine Qualität, die ein eigenes umfassendes Planungskonzept des originär zuständigen Planungsträgers erfordert.

5. Planungsermessen

Die Vorbereitung des Planes steht im Planungsermessen des Vorhabenträgers. Die Rechtsprechung hat für den Bau oder die Änderung von Straßen den Fachbehörden eine Gestaltungsfreiheit zuerkannt, die jedoch an die Verpflichtung zu einer sorgfältigen Abwägung der unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander gebunden ist.

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass der Vorhabenträger bei der Aufstellung des Planes die im Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt und anderen

gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und schließlich die Anforderungen des Abwägungsgebotes beachtet hat.

II. Planrechtfertigung

1. Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Notwendigkeit der Planfeststellung ergibt sich aus § 37 Abs. 1 Satz 1 StrG LSA i. V. m. § 74 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA.

2. Erforderlichkeit der Baumaßnahme

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss, gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts, erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 41 StrG LSA) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen. Eine Planung ist in diesem Sinne gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1073.04; BVerwG, Urteil vom 11.07.2001, 11 C 14.00; BVerwG, Urteil vom 24.11.1989, 4 C 41.88; BVerwG, Urteil vom 06.12.1985, 4 C 59.82).

Dies ist hier der Fall. Das Brückenbauwerk, über das die L 121 führt, ist gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 StrG LSA Bestandteil dieser Landesstraße. Landesstraßen sind Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 StrG LSA). Nach § 9 Abs. 1 StrG LSA sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Straßen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen (§ 10 Abs. 2 StrG LSA).

Um dieser Verpflichtung nachzukommen, ist das Bauvorhaben "Ausbau der L 121 - Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (BW 0012) - in Coswig (Anhalt)" aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus Folgendem:

Anlass zur Planung der Maßnahme bildete die Bauwerkshauptprüfung der Brücke BW 0012 über die DB AG Strecke Horka – Roßlau im Jahre 2001, bei der Schäden am Überbau und den Widerlagern festgestellt wurden. Die Standsicherheit der Brücke war damals noch nicht gefährdet. Die Schäden waren jedoch so gravierend, dass eine Reparatur als nicht ausreichend und ein Ersatzneubau als unumgänglich angesehen wurden.

Seit dem 07.12.2018 ist die Brücke für den Fahrzeugverkehr voll gesperrt, da die Tragfähigkeit des Bauwerks mittlerweile nicht mehr gewährleistet ist.

Auch die L 121 selbst ist im Vorhabenbereich in einem schlechten Zustand. Die Befahrbarkeit der freien Strecke wäre mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h möglich, die vorhandene straßenbauliche Infrastruktur erlaubt allerdings nur eine Befahrbarkeit mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Der unzureichende Querschnitt, die kleinen Kurvenradien, der vorhandene Querneigungsverlauf sowie die unebene Fahrbahn stellen hier ein Sicherheitsdefizit dar.

Die engen entgegengesetzten Krümmen vor und nach dem Brückenbauwerk sind straßenbaulich als kritisch zu bewerten. Der ankommende Verkehr nutzt beim Einfahren in die Krümmen die Gegenfahrbahn und gefährdet somit aufgrund mangelnder Sichtverhältnisse den Gegenverkehr.

Zudem verfügt die L 121 nicht über eine ausreichende und lückenlose Entwässerung. Zum einen fehlen Abläufe, zum anderen die zur Wasserführung notwendigen Rinnen in Verbindung mit Bordeinfassungen.

An die L 121 schließt eine kommunale Straße, die Eisenbahnstraße an. Der Knotenbereich der L 121 mit der Eisenbahnstraße ist allgemein in einem schlechten Zustand. Sowohl die Knotengeometrie als auch die Fahrbahnverhältnisse entsprechen nicht den Nutzungsanforderungen. Generell fehlt der notwendige Verkehrsraum zur sicheren und flüssigen Führung der Fahrzeugströme.

Mit der geplanten veränderten Linienführung der L 121 im Bereich des Neubaus des Brückenbauwerkes BW 0012 soll die Verkehrssicherheit erheblich verbessert werden. Die Sichtverhältnisse, sowohl für den durchfahrenden als auch den ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugverkehr werden infolge der geradlinigeren Linienführung deutlich erhöht. Durch den Ausbau des

Knotens L 121 Geschwister-Scholl-Straße/Eisenbahnstraße entsteht eine sichere und wartungsarme Verkehrsanlage, die auch zukünftigen Nutzungsansprüchen entspricht.

Die geplanten bahnseitigen Anpassungsarbeiten sind eine notwendige Folgemaßnahme des Brückenneubaus: Da die neue Brücke gegenüber der bisherigen in einem anderen Winkel zu den darunter verlaufenden Eisenbahnanlagen steht, sind u. a. die Anpassung der Kettenwerksabsenkungen und die Versetzung von 2 Masten sowie Änderungsmaßnahmen an bestehender Signal- und Steuerungstechnik erforderlich.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Baumaßnahme damit vernünftigerweise geboten und besitzt ihre Planrechtfertigung.

III. Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen

1. Naturschutz und Landschaftspflege - Eingriffsgenehmigung

Rechtsgrundlage für die Eingriffsgenehmigung unter A.III.1. dieses Beschlusses sind die §§ 14, 15 und 17 BNatSchG.

Nach § 14 BNatSchG sind Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie der Landschaft im Rahmen der Eingriffsregelung zu bewerten. Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Betrachtet werden dabei die Naturgüter Boden, Wasser, Klima, Luft, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume sowie Landschaft. Bei dem gegenständlichen Bauvorhaben ist mit verschiedenen Beeinträchtigungen von Naturgütern zu rechnen, so dass ein naturschutzrechtlich relevanter Eingriff vorliegt.

Ein Eingriff in Natur und Landschaft darf gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG nur zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen vermieden oder in angemessener Frist ausgeglichen oder ersetzt werden und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vorgehen.

Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt.

Der Vorhabenträger hatte im Jahr 2019 einen landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.1) eingereicht, der ausschließlich die eigentlichen Bauarbeiten an der Brücke und den

angrenzenden Straßenbereichen berücksichtigte. Mit der überarbeiteten Planunterlage vom Januar 2023 wurden auch die im Zusammenhang mit den bahnseitigen Anpassungsarbeiten stehenden Eingriffe entsprechend berücksichtigt.

Der Eingriff hält das Gebot der Unterlassung vermeidbarer Eingriffe ein (dazu im Folgenden C.III.1.3). Die Planung trägt mit den angeordneten Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen auch dem Minimierungsgebot Rechnung (dazu im Folgenden C.III.1.4). Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen und Konflikte werden zudem in hinreichender Weise kompensiert. Sie wurden ordnungsgemäß dargestellt und bewertet (dazu im Folgenden C.III.1.5.). Dies wird im landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.1) ordnungsgemäß dargestellt (dazu im Folgenden C.III.1.7).

Aus all dem ergibt sich, dass das Bauvorhaben "L 121, Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (BW 0012) in Coswig (Anhalt)" einen genehmigungsfähigen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der §§ 14 und 15 Abs. 5 BNatSchG darstellt.

1.1. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum befindet sich in der Ortslage Coswig (Anhalt) im Landkreis Wittenberg im Bundesland Sachsen-Anhalt. Coswig (Anhalt) liegt in einer im Eiszeitalter entstandenen, flachwelligen Moränenlandschaft, welche mit einem Steilufer unmittelbar an der Elbe endet.

Der Untersuchungsraum liegt zwischen dem Güterbahnhof im Nordwesten und dem Stadtzentrum im Südosten. Er umfasst jeweils 50 m vor und hinter dem Bauanfang/Bauende (einschließlich der Anbindung der Eisenbahnstraße) sowie beidseitig der Straße die Bereiche bis zur jeweiligen Häuserfront.

Die L 121 quert im Untersuchungsraum die Bahnstrecke 6207 Horka - Roßlau. Die Bahnböschungen sind bis zu 7 m tief eingeschnitten und z.T. dicht mit Robinien bewachsen.

1.2. Bestandserfassung

Den Ausgangspunkt für die vorgenommene Bewertung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes bildet die flächendeckende Erfassung der Biotoptypen anhand der Kartiereinheiten der CIR-Biotoptypen- und Landnutzungskartierung Sachsen-Anhalt (2010, Herbst 2015) und einer Datenrecherche zum möglichen Vorkommen besonders oder streng geschützter Arten.

Im August 2022 hat der Vorhabenträger eine Plausibilitäts-/Aktualitätsprüfung der ursprünglichen Daten zu Biotop- und Nutzungstypen durchgeführt. Dafür wurde am 19.08.2022 das gesamte Gelände des zukünftigen Baufeldes außerhalb des Bahngeländes begangen. Die Strukturen im Baufeld entlang der Bahnlinie hatte der Vorhabenträger von der Brücke im Zuge der L 121 in Augenschein genommen, da ein Begehen dieses Bereichs aufgrund der strengen Sicherheitsauflagen der Deutsche Bahn AG nicht möglich war. Eine wesentliche Änderung in Bestand und Nutzung konnte nicht festgestellt werden, so dass die Plausibilität/Aktualität der bereits beschriebenen Biotop- und Nutzungstypen dabei bestätigt werden konnte.

1.3. Vermeidungsgebot

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Er hat also dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung. Die Vermeidbarkeit einer Beeinträchtigung ist danach nicht schon deswegen zu bejahen, weil der Eingriff gänzlich unterlassen oder an anderer Stelle ausgeführt werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet, dass kein Bedarf für das mit dem Eingriff verfolgte Ziel vorliegt, das mit dem Eingriff verfolgte Ziel nicht erreichbar ist oder der verfolgte Zweck auch auf andere, landschafts- oder naturschonendere Weise erreicht werden kann. Im Ergebnis verlangt das Vermeidungsgebot also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen (sogenannte Folgenbewältigung).

Die vorliegende Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Dass der Eingriff an sich nicht vermeidbar ist, ergibt sich bereits aus der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (Teil C.II.2. dieses Beschlusses).

Auch kann das Vorhaben insgesamt nicht an anderer Stelle mit geringeren Beeinträchtigungen durchgeführt werden. Da der Ersatzneubau der Brücke und der damit einhergehende Ausbau der L 121 in Coswig (Anhalt) auf der vorhandenen Trasse verläuft, ist diese bereits vorgegeben und vorgeprägt.

Ernsthafte Zweifel, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele nicht realisierbar sind, haben sich der Planfeststellungsbehörde nicht dargetan. Andere Alternativen kommen – wie unter C.V.2. dargelegt wird – nicht in Betracht.

1.4. Minimierungsgebot

Der Eingriff trägt auch dem Minimierungsgebot Rechnung. Zur Minderung der unvermeidbaren Eingriffe wurden im Zuge der Entwurfsplanung alle nicht erforderlichen Flächenversiegelungen unterlassen und die räumliche Ausdehnung des Baufeldes auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

Zur Minderung der unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft hat der Vorhabenträger darüber hinaus ein Konzept aus verschiedenen Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen erarbeitet. Diese werden nachfolgend aufgelistet.

1.4.1. Vermeidungsmaßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen sind alle über die bereits in den Bauentwurf eingeflossenen Vermeidungs- und Minimierungsaspekte hinausgehenden Maßnahmen, die insbesondere natur- und artenschutzrechtliche Beeinträchtigungen abwenden sollen. Folgende Vermeidungsmaßnahmen werden planfestgestellt:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
1.1 V _{CEF}	Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit (01. März bis 30. September), Rodungs- und Räumungsmaßnahmen dementsprechend nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar im Falle nicht vermeidbarer Flächenbeanspruchungen außerhalb dieses Zeitraums ist eine Ausnahmegenehmigung von der UNB einzuholen und durch eine ökologische Baubegleitung sicher zu stellen, dass eine Entfernung von Vegetationsbeständen oder des Oberbodens nur durchgeführt wird, wenn die Flächen frei von Brutgeschehen sind.
1.2 V _{CEF}	Begutachtung des Brückenbauwerkes auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung vor Abriss Vorortbegehung und Prüfung der Ritzen und Spalten des vorhandenen Brückenbauwerkes vor Abriss auf ein mögliches Vorkommen von besonders oder streng geschützten Arten durch einen qualifizierten Sachverständigen
1.3 V	Ausweisung von Bautabuzonen: Überfahren, zusätzliches Verdichten, Auf- und Abträge oder die sonstige Beschädigung der angrenzenden Biotopbereiche (Gehölzflächen) sind nicht zulässig
1.4 V	Gehölzschutz (gem. RAS-LP 4 und DIN 18920) in der Bauphase:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
	Baumschutz im Baufeld und dessen Randbereich bzw. Gehölzschutz, Überfahren, zusätzliches Verdichten, Auf- und Abträge oder die sonstige Beschädigung der angrenzenden Biotopbereiche (v.a. Gehölze im Randbereich des Baufeldes) sind nicht zulässig
1.5 V _{CEF}	Vergrämung der Tiere aus dem Baufeld durch Reduktion von Strukturelementen (Mahd, Entfernung von Buschwerk) im Zuge der Baufeldfreimachung vor der aktiven Phase der Tiere im zeitigen Frühjahr; Abfang und Umsiedlung; Abzäunung des Baufelds zum Schutz vor weiterer Einwanderung
1.6 V _{CEF}	Umverlegung der Maststandorte mittels schienengebundener Baumaschinen zur Minimierung der Eingriffsfläche
1.7 V _{CEF}	Durchführung einer ökologischen Bauüberwachung
1.8 V _{CEF}	Optimierung der Baustellenbeleuchtung

Mit diesen Maßnahmen ist schlüssig aufgezeigt, dass die Eingriffsfolgen ausreichend entschärft werden.

Zu den näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.01) und das Maßnahmenverzeichnis mit den entsprechenden Maßnahmenblättern (PU 9.3) verwiesen.

1.4.2. Gestaltungsmaßnahmen

Die landschaftsgerechte Begrünung und Einbindung technischer Bauwerke (z. B. Böschungsf lächen, Fahrbahnmittelstreifen, Bankette, Entwässerungsmulden, Lärmschutzeinrichtungen) werden als Gestaltungsmaßnahmen bezeichnet. Sie können Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes minimieren oder vermeiden und somit die Kompensationspflicht im Bereich Landschaftsbild verringern. Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen und werden planfestgestellt:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
3.1 G	Rasenansaat an den wiederhergestellten/gelockerten Straßenrandbereichen und Pflanzung von Gehölzgruppen
3.2 G	Ansaat von Landschaftsrasen mit Kräutern an den Bahnböschungen

Zu den näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.01) und das Maßnahmenverzeichnis mit den entsprechenden Maßnahmenblättern (PU 9.3) verwiesen.

1.5. Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben verbleiben trotz Umsetzung o.g. Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffs unvermeidbare Beeinträchtigungen. Der Vorhabenträger hat im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag die folgenden Konflikte erfasst, die der Kompensation bedürfen:

Konflikt-Nr.	Beschreibung
B 1	Teilverlust/Beeinträchtigung von Biotopen im Baubereich (innerstädtische Lage) durch Flächenbeanspruchung (Trittrassen (KGt), standortfremde Ziergehölze (HNfm), Baumgruppe, Hauptbaumart Robinien (HG.Ir)
Bo 1	Versiegelung von Teilbereichen innerstädtischer Grünflächen (505 m ²)
L 1	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Biotopausstattung durch Verlust von Gehölzstrukturen (Robinien, Ziergehölze)

Zur genauen Darstellung der Beeinträchtigungen wird auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.1) verwiesen.

1.6. Kompensationsmaßnahmen

Die entstehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist. Beide Varianten – Ausgleich und Ersatz – sind nur erfüllt, wenn keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts verbleibt. Es darf demnach keine Verschlechterung des Status quo eintreten. Bei Umsetzung der nachfolgend beschriebenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ist dieses naturschutzrechtliche Eingriffskonzept eingehalten.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen und werden planfestgestellt:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
2.1 A	Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenfläche, Rasenansaat und Pflanzung von Gehölzgruppen Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung sowie der Förderung des Bodenlebens.
2.2 A	Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Biotop- und Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung, Förderung des Bodenlebens sowie der landschaftlichen Einbindung der Verkehrsanlage und zur Vermeidung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen.
2.3 A	Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Biotop- und Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung, Förderung des Bodenlebens sowie der landschaftlichen Einbindung der Verkehrsanlage und zur Vermeidung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen.

Zu den näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.01) und das Maßnahmenverzeichnis mit den entsprechenden Maßnahmenblättern (PU 9.3) verwiesen.

Ersatzmaßnahmen sind nicht geplant.

1.7. Rechtliche Bewertung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes

Gemäß § 17 Abs. 4 BNatSchG hat der Vorhabenträger die zur Kompensation erforderlichen Maßnahmen des Naturschutzes im Fachplan selbst oder in einem ergänzenden Landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen. Ein solcher liegt mit der Unterlage 19.1 vor. Die Unterlage erfüllt die methodischen und inhaltlichen Anforderungen, die seit Beginn der Vorbereitung der Planung mit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg festgelegt worden sind.

Im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag wurden der Landschaftsraum erfasst, die durch das Planvorhaben zu erwartenden Belastungen und Beeinträchtigungen angegeben und die zur Behebung der Eingriffe erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt. Der

Fachbeitrag unterscheidet klar zwischen den verschiedenen Maßnahmenarten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, die in der Zusammenschau mit den zugehörigen Maßnahmeblättern auch ausreichend quantifiziert sind. Auf dieser Grundlage stellt der Fachbeitrag das nach den Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleibende Kompensationsdefizit dar. Damit wird den gesetzlichen Vorgaben entsprochen.

Es liegen darüber hinaus keine Fehler in der Bestandserfassung vor. Eingriffe in Natur und Landschaft lassen sich grundsätzlich nur dann zutreffend bewerten, wenn hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Verfügung steht. Die Frage, in welchem Ausmaß die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild beeinträchtigt werden, ist nur auf der Grundlage zuverlässiger Feststellungen über den vorhandenen Zustand von Natur und Landschaft sachgerecht zu beantworten. Deshalb hat der Vorhabenträger insbesondere unter dem Blickwinkel des Naturschutzes und der Landschaftspflege der Ermittlungsphase besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Das ist aber nicht dahin zu verstehen, dass er verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten ab. Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen.

Sind bestimmte Tier- und Pflanzenarten ein Indikator für die Biotopqualität und die Lebensraumanforderungen auch anderer Arten, oder lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sicherere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Urteil vom 31.01.2002, 4 A 15.01 Rdnr. 91 - juris).

Der Vorhabenträger ist diesen Anforderungen gerecht geworden.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffsfolgen und die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgte entsprechend der Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt).

Aus der Gegenüberstellung der eingriffsbedingten Wertminderung der Biotoptypen durch das geplante Bauvorhaben ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 4.663 Wertpunkten. Die Umsetzung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ergibt eine funktionale, naturschutzfachliche Wertsteigerung der Maßnahmenflächen von 4.701,5 Wertpunkten. Daraus wird deutlich, dass durch eine fachgerechte Ausführung der geplanten Kompensationsmaßnahmen der Ausgleich des Eingriffs gegeben ist. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht

wiederhergestellt bzw. neugestaltet. Es verbleibt ein Kompensationsüberschuss von 38,5 Wertpunkten. Dieser ist gering und unter den gegebenen Umständen nicht zu vermeiden gewesen. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten hatte dem Vorhabenträger empfohlen, die überschüssigen Punkte einem Ökokonto gut zu schreiben und für den Ausgleich zukünftiger Vorhaben zu verwenden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Überzeugung gewonnen, dass die Bewertung der Eingriffswirkungen naturschutzfachlich vertretbar ist und das Bewertungsverfahren den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird. Gleiches gilt für das Maßnahmenkonzept zur Kompensation des Eingriffs. Das Vermeidungs- und Ausgleichskonzept ist methodisch fehlerfrei und die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich sowie geeignet, die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichwertiger Weise wiederherzustellen.

Die Kompensationsmaßnahmen stehen auch nicht im Widerspruch zu kommunalen Landschaftsplänen oder sonstigen Zielen und Vorgaben räumlicher Gesamtplanungen.

Gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde die erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen. § 10 Abs. 1 NatSchG LSA weist die Zuständigkeit der Naturschutzbehörde der gleichen Verwaltungsstufe, mithin der Oberen Naturschutzbehörde, zu. Die Obere Naturschutzbehörde wurde am Verfahren beteiligt und hatte keine Bedenken gegenüber den geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Die Untere Naturschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg hatte in ihrer Stellungnahme vom 13.04.2023 mitgeteilt, dass das Einvernehmen zum Vorhaben am 28.11.2022 hergestellt wurde und den Unterlagen aus dem Anhörungsverfahren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gefolgt werden kann.

Den im Laufe des Anhörungsverfahrens gestellten Forderungen wurde durch Aufnahme von Nebenbestimmungen entsprochen.

Im Ergebnis war der Eingriff im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu genehmigen.

IV. Begründung der Nebenbestimmungen

1. Wasserwirtschaft

Die verfügte Nebenbestimmung in Teil A.IV.1. des Beschlusses entspricht der Forderung der Unteren Wasserbehörde beim Landkreis Wittenberg.

2. Natur- und Artenschutz

Die verfügte Nebenbestimmungen in Teil A.IV.2. des Beschlusses entsprechen den Forderungen der Unteren Naturschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg.

3. Denkmalschutz

Rechtsgrundlage für die Erteilung der Nebenbestimmungen zum Denkmalschutz im Teil A.IV.3. des Beschlusses sind §§ 1 und 9 Abs. 3 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (DenkmSchG LSA). Die Nebenbestimmungen entsprechen den Forderungen des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt und der Unteren Denkmalschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg.

4. Immissionsschutz

Während der Durchführung des Bauvorhabens können schädliche Umwelteinwirkungen für die Allgemeinheit durch von Baumaschinen und Transportfahrzeugen verursachte Geräusche, Erschütterungen und Staubentwicklung auftreten. Nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger diejenigen Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Darin erfasst sind auch nachteilige Wirkungen durch Immissionen. Die in Teil A.IV.4. verfügte Nebenbestimmungen dienen dem Schutz der Allgemeinheit vor Lärm-, Erschütterungs- und Staubbelastungen.

5. Brand- und Katastrophenschutz

Die in A.IV.5. verfügte Nebenbestimmungen beruhen auf § 5 der Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt (BauO LSA) sowie § 2 Abs. 2 Ziffer 1 Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (Brandschutzgesetz- BrSchG) und sind erforderlich zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungsdienstes. Sie entsprechen den Forderungen des Fachdienstes Brand-, Katastrophenschutz und Rettungswesen beim Landkreis Wittenberg.

6. Abfall-/ Bodenschutz

Die in A.IV.6. verfügten Nebenbestimmungen entsprechen den Forderungen des Fachdienstes Umwelt, Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde beim Landkreis Wittenberg.

Zu Nebenbestimmung 1:

Abfälle sind gemäß § 7 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) in erster Linie zu verwerten. Zur Erfüllung der Anforderungen nach § 7 Abs. 2 bis 4 KrWG sind Abfälle gemäß § 9 KrWG getrennt zu halten und zu behandeln. § 8 der Gewerbeabfallverordnung (GewAbfV) regelt die Getrennthaltung und Anforderungen an die Vorbehandlung von Bau- und Abbruchabfällen im Einzelnen.

Zu Nebenbestimmung 2:

Mutterboden ist vom Geltungsbereich der LAGA M 20 TR Boden ausgenommen und wird demzufolge nicht als Abfall eingestuft. Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist gemäß § 202 Baugesetzbuch (BauGB) in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

Zu Nebenbestimmung 3:

Abfälle sind gemäß § 7 Abs. 2 KrWG in erster Linie zu verwerten. Um eine hochwertige Verwertung von Bodenaushubmaterialien sicherstellen zu können, muss er getrennt von Mutter-/Oberboden ausgebaut werden. Überschüssiges Bodenaushubmaterial ist vorrangig einer Bodenverwertungsanlage zuzuführen. Die Ablagerung von Bodenaushub außerhalb einer dafür zugelassenen Anlage stellt einen Verstoß gegen § 28 KrWG dar.

Zu Nebenbestimmung 4:

Der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, sind verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen (§ 7 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)). Aus diesem Grund ist darauf zu achten, dass mit dem zusätzlichen Oberboden keine Schadstoffe in den bereits vorhandenen Oberboden eingetragen werden.

Zu Nebenbestimmung 5:

Gemäß § 51 Abs. 1 KrWG kann die zuständige Behörde verlangen, dass Abfallerzeuger Register oder Nachweise zu führen und vorzulegen haben, auch soweit keine Register- oder Nachweispflicht gemäß §§ 49 und 50 KrWG besteht.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um ein Vorhaben, welches den Bestimmungen der Gewerbeabfallverordnung unterliegt. Nach §§ 3 Abs. 3 und 8 Abs. 3 haben Erzeuger und Besitzer von gewerblichen Siedlungsabfällen sowie bestimmten Bau- und Abbruchabfällen die Pflicht zur Getrenntsammlung zu dokumentieren. Zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entsorgung von Abfallgemischen, ist neben AVV-Nr. und Menge auch die Vorbehandlungsanlage zu benennen, welcher die Abfälle zugeführt wurden. Der Abfallbilanz ist eine Bestätigung des Betreibers der Vorbehandlungsanlage beizufügen, dass die Anlage die Anforderungen nach § 6 Abs. 1 und 3 GewAbfV erfüllt.

Zu Nebenbestimmung 6:

Gemäß § 1 Abs. 2 Bodenschutz-Ausführungsgesetz Sachsen-Anhalt (BodSchAG LSA) sind die Böden vor Erosion, Verdichtung und anderen nachteiligen Einwirkungen vorsorglich zu schützen.

7. Verkehrsinfrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter

Die in Teil A.IV.7. dieses Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen entsprechen den Forderungen der Träger der Verkehrsinfrastruktur bzw. der Versorgungsträger und berücksichtigen den Schutz von deren Anlagen im Vorhabenbereich.

8. Unterrichtungspflichten und sonstige Nebenbestimmungen und Hinweise

Die in A.IV.8. erteilten Nebenbestimmungen dienen der Sicherheit und dem Schutz der Bevölkerung, der vorhandenen Anlagen sowie dem Bauvorhaben und dessen zügiger Realisierung. Außerdem sind sie mit Rücksicht auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes erlassen worden.

Die Nebenbestimmung 9 beruht auf der Forderung des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt in Dessau-Roßlau. Sie ist erforderlich, da die Grenzmarken gemäß § 5 VermGeoG LSA gesetzlich geschützt sind. Bei unvermeidbarer Gefährdung ist eine rechtzeitige Mitteilung an das Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt notwendig, damit Sicherungsmaßnahmen eingeleitet werden können.

V. Abwägung der Belange

1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die geplante Baumaßnahme ist mit den Erfordernissen der Raumordnung sowie der Landes- und Regionalplanung vereinbar und wird deren Zielen gerecht.

Das Vorhaben ist aufgrund der Lage sowie der geringen Flächeninanspruchnahme nicht raumbedeutsam im Sinne von raumbeanspruchend oder raumbeeinflussend (§ 3 Abs. 1 Nr. 6 Raumordnungsgesetz (ROG)). Auswirkungen auf planerisch gesicherte Raumfunktionen sind nicht erkennbar. Eine landesplanerische Abstimmung gemäß § 13 Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) war demnach nicht erforderlich.

2. Planungsvarianten

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll, es erfolgt also die Auswahl der Trasse unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Verlaufs, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen.

Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Kommen grundsätzlich mehrere Planungsvarianten in Betracht, müssen nicht für alle so detaillierte Entwürfe ausgearbeitet werden, dass sie Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses sein könnten. Ausreichend ist vielmehr, dass Alternativplanungen so erstellt werden, dass der mit den örtlichen Besonderheiten Vertraute die Vor- und Nachteile der verschiedenen Alternativen beurteilen kann.

Sofern durchgreifende Nachteile einer Variante bereits aufgrund einer Grobanalyse oder aufgrund einer Teiluntersuchung nachvollziehbar gemacht werden können, scheidet zum einen die rein vorbeugende Fertigung weiterer Pläne schon deshalb aus, weil deren Kosten als Entwurfsplanung bereits stark ins Gewicht fallen würden, zum anderen aber auch, weil weitere Pläne und Untersuchungen etwa zur Immissionsauswirkung einer Alternativtrasse dann für eine weitere sachbezogene Aufbereitung des Abwägungsmaterials nicht erforderlich sind (BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az.: 4 B 1-11.92, DVBl. 92, 1435).

Grundsätzlich kann eine Alternativplanung aufgrund aller planerischen Belange ausgeschieden werden. Maßgeblich können neben z. B. Kostengesichtspunkten auch Umweltgesichtspunkte oder verkehrstechnische Gesichtspunkte sein. Die Entscheidung, eine nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommende Variante auszuschneiden, muss

dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, a.a.O.).

2.1. Null-Variante/Null-Plus-Variante

Die Frage der sogenannten Null-Variante geht dahin, ob in der Abwägung unüberwindliche Belange dazu zwingen, auf das geplante Vorhaben völlig zu verzichten (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 10.04.1997 - 4 C 5.96, DVBl. 1997, 1115; BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95 - E 100, 238, 254; BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4.95 - E 98, 339; ferner Steinberg, Fachplanung, 1993, S. 117 f.).

Sähe der Vorhabenträger aber von dem geplanten Ersatzneubau der Brücke ab, kann der Zweck des Vorhabens – der Betrieb L 121 in der Ortsdurchfahrt Coswig (Anhalt) in diesem Bereich – nicht erreicht werden. Da die Tragfähigkeit des Bauwerks nicht mehr gewährleistet ist, ist die Brücke für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Die unter Punkt C.II.2. näher beschriebenen Ziele würden mit der Null-Variante verfehlt. Daher ist die Null-Variante keine eigentliche Alternative. Die Frage, ob der Vorhabenträger aus übergeordneten Gründen dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens Abstand nehmen muss, ist Gegenstand der untenstehenden Gesamtbetrachtung (Punkt C.V.2.3.).

Als Null-Plus-Variante wird allgemein der Ausbau oder die Erweiterung bzw. die Ertüchtigung einer vorhandenen, jedoch unzureichenden Verkehrsinfrastrukturanlage verstanden. Der Umfang der notwendigen Ausbaumaßnahmen und somit die Rahmenbedingungen für die Alternativenbetrachtung ergibt sich dabei aus den Anforderungen, die an das Vorhaben zu stellen sind.

Vorliegend ist allerdings auch die Null-Plus-Variante keine wirkliche Alternative. Denn schon im Rahmen der Bauwerkshauptprüfung der Brücke im Jahre 2001, bei der gravierende Schäden am Überbau und den Widerlagern festgestellt wurden, war eingeschätzt worden, dass eine Reparatur nicht ausreichend und ein Ersatzneubau erforderlich ist.

2.2. Vom Vorhabenträger näher untersuchte Ausbauvarianten

Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Vorplanung drei Varianten für den Ausbau der L 121 im Bereich der Brücke über das DB-Gelände untersucht. Alle Varianten sehen nicht nur den reinen Ersatzneubau der Brücke mit Ausbau der Landesstraße vor, sondern auch die

Neugestaltung des Knotenpunkts L 121 Geschwister-Scholl-Straße/Eisenbahnstraße, weil die Knotengeometrie und die Fahrbahnverhältnisse nicht den Nutzungsanforderungen entsprechen.

Da die vorhandenen straßenbaulichen Strukturen sowie Grundstücksgrenzen und Bebauungen klare Zwangspunkte für die Wahl der Linie setzen, besteht nur wenig Spielraum für eingreifende Veränderungen. Die Voruntersuchungen hatten sich deshalb beschränkt auf:

- a) die Gestaltung und Ausstattung der Einmündung entsprechend der Verkehrszählung
- b) die Aufteilung des Querschnittes zur Schaffung geeigneter Verkehrsanlagen
- c) die Schaffung einer lückenlosen Gehwegbeziehung mit Nutzung durch den Radverkehr
- d) die Verbesserung der Umfeldbedingungen.

Außerdem wurde bei der Linienbestimmung ein Kompromiss zwischen einer homogenen Aufteilung des Verkehrsraumes und einer notwendigen Querschnittsbemessung gesucht, um auf die Nutzungsansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmer hinzuwirken, ohne die Dimensionierungsgrenzen der entsprechenden Richtlinien zu unter- bzw. überschreiten.

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich hinsichtlich Länge des Bauabschnitts, Kurvenradius, Kuppenhalbmesser, Länge des anzupassenden Abschnitts der Eisenbahnstraße und der dort zu errichtenden Stützmauer und dem Querschnitt des Brückenbauwerks, zur näheren Erläuterung wird auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht in Punkt 3.2.1 verwiesen. Alle drei Varianten sehen einen Querschnitt der L 121 mit einer Straßenbreite von 6,50 m und beidseitigen 2,50 m breiten Gehwegen vor, wobei auf den Gehwegen die Nutzung durch den Radverkehr ermöglicht wird. Die Eisenbahnstraße wird mit einer Straßenbreite von 5,50 m und beidseitigen Gehwegen von je 2,00 m ausgebaut.

Im Variantenvergleich hat sich der Vorhabenträger für die Variante 1 als Vorzugsvariante entschieden. Diese Wahl beruht insbesondere darauf, dass sich die Variante 1 vor allem durch die relativ geradlinige Streckenführung auszeichnet und damit dem angestrebten Schutz des Schutzgutes Mensch vor Gefahren im Straßenverkehr am ehesten Rechnung getragen wird. Die Varianten 2 und 3 hat der Vorhabenträger infolge ihrer geringen Veränderungen der Linieneinführung gegenüber zum Bestand am ungünstigsten bewertet, da hier die geringsten Haltesichtweiten als auch die niedrigsten Sichten auf andere, insbesondere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, vorherrschen. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit wurden alle untersuchten Varianten gleich bewertet. Die gewählte und beantragte Vorzugsvariante 1 ist mit 1,930 Mio. € Baukosten zwar ca. 3 % teurer als die günstigste Variante, hat aber Vorteile aus straßenbau-

und straßenverkehrstechnischer Sicht, die hier überwiegen. Durch die gestreckte Linienführung hat die Variante 1 außerdem die kürzeste Baulänge von allen Varianten.

Die Stadt Coswig (Anhalt) hatte dem Vorhabenträger vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens signalisiert, dass sie den Ausbau der L 121 in Form der Vorzugsvariante 1 ebenfalls bevorzugt. Auch die Deutsche Bahn AG, die mit ihren Anlagen vom Ersatzneubau der Brücke unmittelbar betroffen ist, hat der gewählten Vorzugsvariante letztlich zugestimmt.

2.3. Ergebnis

Die Planfeststellungsbehörde hat sich vorliegend mit verschiedenen Alternativen auseinandergesetzt. Weitere Alternativen bieten sich für die Planfeststellungsbehörde nicht ernsthaft an und wurden, bis auf die Nachfolgende, im Rahmen des Verfahrens auch nicht vorgetragen.

Die Deutsche Bahn AG hatte in ihrer Stellungnahme vom 27.01.2020 vorgetragen, dass die Stagnation der verkehrlichen Entwicklung im Baubereich und die seit dem Jahr 2018 bestehende Vollsperrung der Brücke die Möglichkeit der Prüfung zum grundsätzlichen Erfordernis des Brückenneubaus eröffnen würden, da sich nun die Verkehrsströme der Situation (ohne Brücke) bereits hätten anpassen müssen und alternative benachbarte Kreuzungsmöglichkeiten genutzt würden.

Demgegenüber hat sich die Stadt Coswig (Anhalt) zur Dringlichkeit der beantragten Baumaßnahme in ihrer Stellungnahme vom 13.04.2023 wie folgt geäußert:

„Der Neubau dieser Brücke ist zwingend notwendig, um ein schnelles Ausrücken der Freiwilligen Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu gewährleisten. Der Standort der Feuerwehr mit integrierter Rettungswache in der Geschwister-Scholl-Straße wurde seiner Zeit gewählt, um die Ausrückezeiten im Einsatzfall möglichst gering zu halten. Einsätze im Norden der Stadt sind derzeit immer mit der Gefahr verbunden am geschlossenen Bahnübergang in der Luisenstraße zu stehen und so wertvolle Zeit zu verlieren. Dieser Umstand wird durch den Brückenneubau endlich entfallen. Weiterhin sind wegen der Brückensperrung eingerichtete Umleitungsstrecken auf kommunalen Straßen mit extremen Belastungen für Anwohner und den Straßenkörper selbst verbunden. Die Eisenbahnstraße leidet unter der Mehrbelastung durch den ÖPNV, der Schwarzer Weg durch eine Zunahme an Pkw- und Lkw-Verkehr. Die Unterhaltung und die erforderliche Sanierung der Straßenschäden infolge der hohen Verkehrsbelastung sind aufgrund der finanziellen Lage der Stadt nicht mehr langfristig sicher zu stellen. Daher ist eine zügige Umsetzung dieses Vorhabens dringend geboten.“

Für die Planfeststellungsbehörde steht nach dem Vortrag der Stadt Coswig (Anhalt) eindeutig fest, dass der beantragte Ersatzneubau der Brücke dringend erforderlich und eine von der Deutsche Bahn AG in den Raum gestellte Null-Variante keine Option ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist keine gegenüber der beantragten Lösung vorzuzugewürdigere Alternative ersichtlich. Im Ergebnis haben sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Varianten ergeben, durch die sich die mit der Planung angestrebten Ziele ebenso gut und unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen ließen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten fällt die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zugunsten der beantragten Variante aus.

3. Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASt“, hier RASt 06, da sich die Baustrecke gänzlich im innerörtlichen Bereich befindet.

Die in der Richtlinie vorgegebenen Grenz- und Richtwerte, z. B. für die Ermittlung der Fahrstreifenverbreiterungen, die Anordnung der Fahrbahnverbreiterung, die Gewährleistung der erforderlichen Anfahrtsicht usw. hat der Vorhabenträger eingehalten. Die Planfeststellungsbehörde kommt somit zu dem Ergebnis, dass den Anforderungen hinsichtlich der technischen Ausgestaltung des Vorhabens entsprochen wurde.

4. Immissionsschutz

Das Vorhaben genügt den Anforderungen des Immissionsschutzrechts. Dies ergibt sich im Einzelnen aus Folgendem:

4.1. Baubedingte Lärmimmissionen

4.1.1. Rechtliche Grundlagen

Durch das Vorhaben, insbesondere die bahnseitigen Anpassungsarbeiten, entstehen bauzeitlich nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer, die Schutzmaßnahmen erforderlich machen.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Unzumutbare Auswirkungen eines Vorhabens sind hiernach vorrangig durch Schutzvorkehrungen zu verhindern. Nur für den Fall, dass derartige Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, hat der Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Vallendar, in: Hermes/Sellner, AEG-Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18, Rdnr. 235).

Die Begriffe der Vorkehrungen und Auflagen sind weit auszulegen. Sie umfassen alles, was in Form aktiver oder passiver Maßnahmen geeignet ist, Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit oder nachteilige Auswirkungen auf Rechte Dritter zu vermeiden oder zu verhindern (vgl. Neumann/Külpmann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 74, Rdnr. 169). Dabei müssen die entsprechenden Schutzvorkehrungen inhaltlich hinreichend bestimmt, erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sein. Sie sind dann erforderlich, wenn die Auswirkungen des Vorhabens auf die Allgemeinheit oder Dritte ohne Ausgleich nicht zumutbar sind (vgl. Neumann/Külpmann, a.a.O., § 74 VwVfG, Rdnr. 170, 172).

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG erfasst insoweit auch nachteilige Wirkungen durch das Vorhaben, die durch Lärm oder andere Beeinträchtigungen aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11.11 -, BVerwGE 143, 249 und juris, Rdnr. 24). Allerdings dürfen insofern die Anforderungen an die Problembewältigung im Planfeststellungsverfahren nicht überspannt werden. So ist es geboten, aber auch ausreichend, wenn sich die Planfeststellungsbehörde darauf beschränkt, den verbindlichen Rahmen des Zumutbaren festzulegen und die Instrumente zu bestimmen, mit denen die Rechte der Betroffenen zu wahren sind. Die Umsetzung eines hierfür tauglichen Konzepts kann der Bauausführung überlassen bleiben, die von der Behörde hinsichtlich der Einhaltung der Vorgaben überwacht wird (vgl. zum Vorstehenden insgesamt: BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 - 3 A 5/15 -, Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 und juris, Rdnr. 102).

Grundlage für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Baulärm sind die §§ 22 Abs. 1 und 3 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit den nach § 66 Abs. 2 BImSchG weiterhin anwendbaren

Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, a.a.O., juris, Rdnr. 25). Dabei konkretisiert die AVV Baulärm den Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen für Geräuschimmissionen von Baustellen und bestimmt das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte:

	Gebiete	Immissionsrichtwert in dB(A)	
		Tag	Nacht
a)	Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind	70	70
b)	Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind	65	50
c)	Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (MI)	60	45
d)	Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind (WA)	55	40
e)	Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind	50	35
f)	Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35

Die Immissionsrichtwerte in Nr. 3.1.1 AVV Baulärm sind dabei für den Regelfall als verbindlich anzusehen. Eine Abweichung kommt insbesondere dann in Betracht, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall etwa wegen einer vorhandenen Lärmvorbelastung ausnahmsweise als geringer anzusehen ist, als es in den Immissionsrichtwerten der Allgemeinen Verwaltungsschrift zum Ausdruck kommt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012, a.a.O., juris, Rdnr. 32).

Gemäß AVV-Baulärm werden die wirksamen Zeitanteile von Baugeräuschen durch abgestufte Pegelabschläge berücksichtigt:

Durchschnittliche tägliche Betriebsdauer in der Zeit von		Zeitkorrektur
7.00 bis 20.00 Uhr	20.00 bis 7.00 Uhr	
bis 2,5 h	bis 2 h	10 dB(A)
über 2,5 h bis 8 h	über 2 h bis 6 h	5 dB(A)
über 8 h	über 6 h	0 dB(A)

Der Beurteilungspegel ist aus dem "Wirkpegel", d.h. aus dem mittleren Taktmaximalpegel (Taktzeit 5 sec) unter Berücksichtigung der Zeitkorrektur zu bilden. Somit sind eventuell erforderliche Zuschläge für die Impulshaltigkeit von Geräuschen bereits berücksichtigt. Weitere Lästigkeitszuschläge bis zu 5 dB(A) können erforderlich werden bei Geräuschen mit deutlich hervortretenden Tönen (z.B. Singen, Heulen, Pfeifen, Kreischen).

Der Immissionsrichtwert gilt als überschritten, wenn der Beurteilungspegel (als Mittelungspegel) den jeweiligen Immissionsrichtwert überschreitet oder wenn nachts der Immissionsrichtwert durch einzelne, kurzzeitige Pegelspitzen (als Taktmaximalwert bei einer Taktdauer von 5 sec) um mehr als 20 dB(A) überschritten wird.

4.1.2. Untersuchung Baulärm und Ergebnis

Der Vorhabenträger hat für das gegenständliche Vorhaben eine schalltechnische Untersuchung zur Prognose des Baulärms (PU 16.4.3.1) erstellt. Auf Grundlage des Bauablaufplans wurden darin die schalltechnischen Auswirkungen der Bauarbeiten auf die umliegende Wohnbebauung in einem Umkreis mit einem Radius von 700 m um die Brückenbaustelle prognostiziert. Die schalltechnische Untersuchung zum Baubetrieb basiert auf einem digitalen Berechnungsmodell, in dem alle wesentlichen Entfernungen zwischen Quellen und Nachweisorten, Reflexionsflächen, Beugungskanten, Höhenlinien und anderen Einflussgrößen enthalten sind. Die Immissionsrechnungen erfolgten mittels der im PC-Programm "SoundPlan" (Version 8.2 vom 29.09.2022) integrierten Rechenverfahren der AVV Baulärm und der ISO 9613-2. In das Rechnermodell wurden die emissionsrelevanten Ausgangsdaten für alle berücksichtigten Schallquellen unter Beachtung der Zeitkorrektur nach AVV Baulärm eingegeben.

Der Ablauf der Bauarbeiten ist in drei Bauphasen eingeteilt:

Phase 1: August - September 2024:

- Straßenaufbruch
- Erdbau
- Vorbereitung Bauwerksabbruch

Phase 2: April - Dezember 2025:

- Umbau Oberleitungen
- Rückbau bestehende Brücke
- Neubau Brücke

Phase 3: März - Juli 2026

- Abschlussarbeiten Brücke
- Arbeiten im Gleisbereich im Bereich der Brücke

Der Bahnverkehr auf der Strecke 6207 Horka – Roßlau soll während der Bauzeit möglichst aufrechterhalten werden. Eine Vollsperrung des Schienenverkehrs ist nur an wenigen Tagen vorgesehen. Der Vorhabenträger plant laut Bauablaufplan die Durchführung von Nacharbeiten an insgesamt elf Tagen während der gesamten Bauzeit.

Die höchsten Beurteilungspegel werden laut Gutachten bei den Abbruch- und Rammarbeiten (betrifft bahnseitige Bauarbeiten). Im Umkreis von ca. 100 m Radius um die Baustelle kommt es dann zu Überschreitungen der Gesundheitsschwelle, tags und nachts.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des schalltechnischen Gutachtens noch nicht geklärt war, in welchen Zeitabschnitten automatische Warnsignale (ATWS) zum Einsatz kommen sollen, wurden die einzelnen Gesamtbauzustände ohne zunächst ATWS betrachtet und zusätzlich die Auswirkungen beim Einsatz der ATWS tags und nachts. Ohne den Einsatz von ATWS kommt es tags insgesamt an bis zu 82 Tagen zu Überschreitungen der Gesundheitsschwelle von 70 dB(A) an bis zu 35 Immissionsorten. Ferner führen die Baustellentätigkeiten zu Überschreitungen der nächtlichen Gesundheitsschwelle von 60 dB(A) während zehn Nächten an bis zu 91 Immissionsorten. Beim Einsatz von ATWS wären Überschreitungen der Gesundheitsschwelle tags an bis zu 256 Immissionsorten und nachts an bis zu 1.625 Immissionsorten möglich. Überschreitungen von 5 - 20 dB wären dann nachts in der ganzen Stadt Coswig (Anhalt) zu erwarten.

Aufgrund der voraussichtlich zu erwartenden Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm wurden in der schalltechnischen Untersuchung auch Maßnahmen zur Minimierung des Baulärms geprüft. Der Gutachter (KSZ Ingenieurbüro GmbH, Berlin), der die Unterlage erstellt hat, empfiehlt u. a. den Einsatz lärmarmen Maschinen und die rechtzeitige Information von Anwohnern über die Baumaßnahmen. Der Einsatz von automatischen Warnsystemen (ATWS) sollte möglichst unterbleiben. Ferner wird dazu geraten, den Bewohnern von Gebäuden, bei welchen während der Bauzeit in den entsprechenden Bauabschnitten Beurteilungspegel $U.t > 70 \text{ dB(A)}$ tags bzw. $U.n > 60 \text{ dB(A)}$ vorliegen, Ersatzwohnraum anzubieten.

Die Planfeststellungsbehörde stellt dazu zunächst klar, dass Baulärm im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich zu dulden ist. Kein Nachbar kann ein Bauwerk errichten, umbauen oder auch instandhalten, ohne dass dabei Lärm verursacht wird. Auch wenn sich Bauarbeiten über einen längeren Zeitraum erstrecken, sind die hiervon ausgehenden Lärmimmissionen, im Gegensatz zu dem durch den Betrieb der Anlage bedingten Verkehrslärm oder auch den von einem Gewerbebetrieb verursachten Gewerbelärm, zeitlich begrenzt. Wesentlich ist insbesondere, dass dem Träger eines im öffentlichen Interesse stehenden Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, sein ansonsten zulässiges Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu realisieren (vgl. Urteil VGH Baden-Württemberg vom 08.02.2007 - 5 S 2257/05). Insofern kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anwohnern zugemutet werden, in diesem letztlich überschaubaren Zeitraum den auftretenden Baulärmimmissionen tagsüber durch weitestgehendes Geschlossenhalten der Fenster zu begegnen.

Gleichwohl kann der Vorhabenträger diese Duldungspflicht nicht bis zum Äußersten ausreizen. Wenn über einen längeren Zeitraum Gesundheitsschwellen überschritten werden, hat der Vorhabenträger Vorkehrungen zum Schutz der Anwohner zu treffen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Prognose des Baulärms (PU 16.4.3.1), die im Auftrag des Vorhabenträgers erstellt wurde, hat der Gutachter Vorschläge für entsprechende Vorkehrungen gemacht. Die Planfeststellungsbehörde greift diese Vorschläge auf und setzt sie in den Nebenbestimmungen in Punkt A.IV.4. des Beschlusses in methodischer und inhaltlicher Hinsicht um.

Darüber hinaus beauftragt die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger, den betroffenen Anliegern eine angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen zu zahlen. Der Zahlungsanspruch wird dem Grunde nach festgestellt. Eine hinreichende Konkretisierung dazu erfolgt unter A.IV.4.11. Weitergehende Festsetzungen mussten im Planfeststellungsverfahren nicht getroffen werden, da dieses von seiner Aufgabenstellung und seiner herkömmlichen Gestaltung her nicht die Voraussetzungen für eine detaillierte Berechnung von Geldentschädigungen bietet. Insbesondere ist es nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Planfeststellungsbeschluss Regelungen zum Ablauf des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens oder zur methodischen Ermittlung der Entschädigungshöhe festzulegen. Das gilt umso mehr, wenn es sich – wie im vorliegenden Fall – um eine Entschädigung für vorübergehende Beeinträchtigungen handelt. Die Angemessenheit der Entschädigung hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Dazu gehören bei vorübergehenden Beeinträchtigungen regelmäßig auch solche Umstände, die erst rückblickend nach Abschluss der Baumaßnahme festgestellt werden können (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – Az. 7 A 11.11, Rdnr. 86).

Die in der schalltechnischen Untersuchung zur Prognose des Baulärms (PU 16.4.3.1) empfohlene Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen nachts für Immissionsorte mit einem Beurteilungspegel von mehr 60 dB(A) bzw. einen Spitzenpegel von mehr als 70 dB(A) hat die Planfeststellungsbehörde in der Nebenbestimmung 10 in Punkt A.IV.4. des Beschlusses hinsichtlich des Zeitraums noch näher konkretisiert. Danach steht den betroffenen Anwohnern gegen den Vorhabenträger ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum zu, wenn entsprechend lärmintensive Bauarbeiten an 2 oder mehr hintereinander folgenden Nächten erfolgen. Da die Schutzmaßnahme an das Merkmal einer drohenden Gesundheitsgefährdung anschließt und einer solchen vorgebeugt werden soll, ist der Zeitraum im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Art und Intensität der Bauarbeiten auf eine „beginnende Gesundheitsgefährdung“ zu bestimmen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kann von einer beginnenden Gesundheitsgefährdung der Anwohner ab 2 hintereinander folgenden Nächten lärmintensiver Bauarbeiten ausgegangen werden, die Auflage wurde deshalb an diesen Zeitumfang geknüpft.

Im Gutachten wird auch der Einsatz von mobilen Lärmschutzwänden betrachtet. Die Verwendung von mobilen Lärmschutzwänden kann demnach prinzipiell zu einer Verringerung von Lärmimmissionen an den von Überschreitungen der Richtwerte betroffenen Immissionsorten führen. Bestimmte Faktoren haben dabei Einfluss auf die Wirksamkeit. Um eine effiziente Wirksamkeit zu erzielen, benötigen die Lärmschutzwände eine ausreichende Überstandlänge, zum anderen müsste eine flächige Baustelle zu fast allen Seiten hin abgeschirmt werden, da sich die Immissionsorte um die Baustellen verteilt befinden. Die Beschaffenheit des Untergrundes am Aufstellort muss bautechnische Bedingungen erfüllen. Eine notwendigerweise lückenlose, durchgängig gestellte Lärmschutzwand würde außerdem die Erreichbarkeit für den Baustellenverkehr behindern bzw. unmöglich machen. Ferner ist zu beachten, dass der Auf- und Abbau von mobilen Lärmschutzwänden eine zusätzliche Emissionsquelle, teilweise direkt vor den Immissionsorten, darstellt und die Bauzeit verlängert. Bei Betrachtung der Gesamtbauzeit bzw. der Zeit der einzelnen lärmintensiven Bauzustände erscheint dem Gutachter der Aufwand zum Nutzen mobiler Lärmschutzwände als unverhältnismäßig hoch und der Einsatz daher als nicht empfehlenswert ist. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

4.2. Verkehrslärm

4.2.1. Rechtliche Grundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Straßenlärm erfolgt nach verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

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 zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes/Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Reicht die Anwendung des Trennungsgebotes im Sinne des § 50 BImSchG auf erster Stufe nicht aus, um dem Verkehrslärmschutz hinreichend Rechnung zu tragen, muss gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG auf zweiter Stufe beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen durch Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

§ 41 Abs. 1 BImSchG gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Werden in diesem Fall die in der Rechtsverordnung nach § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, ist der Vorhabenträger auf der dritten Stufe verpflichtet, dem Eigentümer eine angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen an den lärmbeeinträchtigten baulichen Anlagen zu gewähren (§ 42 Abs. 1 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte (Tag: 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr/Nacht: 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nicht überschreitet:

	Art der schutzbedürftigen Nutzung	Immissionsgrenzwerte in dB(A)	
		Tag	Nacht
1.	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
2.	reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3.	Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
4.	Gewerbegebiete	69	59

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an Verkehrsgeräuschen zum Schutz der Betroffenen vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Wenn entsprechend der baulichen Nutzung o. g. Grenzwerte überschritten werden, hat der Vorhabenträger Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Beim Lärmschutz wird zwischen aktiven und passiven Maßnahmen unterschieden. Dabei haben die aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg Vorrang.

Unter die aktiven Lärmschutzmaßnahmen fallen die den Lärm berücksichtigende Planung (Trassenführung), Einschnitts- und Troglagen, Lärmschutzwälle, Steilwände, Lärmschutzwände sowie Teil- und Vollabdeckungen (Tunnel).

Passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude kommen nur dann in Frage, wenn aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht durchführbar sind oder außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Unter die passiven Lärmschutzmaßnahmen fallen Lärmschutzfenster und -türen, Verstärkungen an den Außenwänden und Dächern sowie Schalldämmlüfter. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen werden auf der Grundlage der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) in einer Vereinbarung zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Eigentümer der betroffenen baulichen Anlage festgelegt.

4.2.2. Untersuchung Verkehrslärm und Ergebnis

Handelt es sich, wie vorliegend, um einen Straßenausbau, ist zu prüfen, ob eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Eine Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr 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 Tage oder mindestens 60 db(A) in der Nacht erhöht wird.

Die geplante Ausbaumaßnahme im Zuge der L 121 in der Ortsdurchfahrt Coswig ist eine Baumaßnahme ohne bauliche Erweiterung der bestehenden Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen. Sie stellt jedoch aufgrund der vorgesehenen Änderungen in der Achs- und Gradientenlage der L 121 einen erheblichen baulichen Eingriff in den vorhandenen Verkehrsweg im Sinne der 16. BImSchV dar.

Dementsprechend hat der Vorhabenträger geprüft, inwieweit der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung führt und damit die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der vorgenannten Verordnung zu beachten sind.

Die Verkehrslärmemissionen und die Verkehrslärmimmissionen sind gemäß § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung grundsätzlich zu berechnen. Die Methoden für die Berechnung des Straßenlärms ergeben sich aus den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ sowie aus der Anlage 1 der Verkehrslärmschutzverordnung und wurden vom Vorhabenträger angewendet.

Die Ermittlung der Verkehrslärmemissionen und der Beurteilungspegel im Bereich der maßgeblichen Immissionsorte erfolgte nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) unter Verwendung des Rechenprogramms „Soundplan“ (Version 7.4, Version 20.10.2015). Dabei handelt es sich um eine anerkannte Umsetzung des Berechnungsverfahrens nach der RLS-90. Die Berechnungen für den Ist- und den Plan-Zustand sind nachvollziehbar.

Zwar wurden am 1. März 2021 die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen- Ausgabe 1990-RLS-90“ abgelöst durch die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen- Ausgabe 2019 -RLS-19“. Allerdings gilt die RLS-90 entsprechend den Übergangsregelungen für das laufende Planfeststellungsverfahren fort.

Aus der Unterlage 17 sind nähere Angaben zu der, der Berechnung zugrunde gelegten Verkehrslage, die gewählten Immissionsorte und die ermittelten Verkehrslärmimmissionen ersichtlich. Bei der so durchgeführten schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass die Beurteilungspegel an den untersuchten Immissionsorten vor der Baumaßnahme deutlich kleiner als 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts sind und durch die Baumaßnahme nicht um 3 dB(A) oder mehr erhöht werden. Es bestehen somit keine Ansprüche auf Lärmvorsorge.

Der Vorhabenträger hat alle in Betracht kommenden Minimierungsmaßnahmen für die zu erwartenden Lärmimmissionen ausgeschöpft. Als Maßnahme des aktiven Lärmschutzes sind

lärmgeminderte, regelgeprüfte Fahrbahnübergänge am Brückenbauwerk vorgesehen. Des Weiteren sind lärmarme Asphaltdecken im gesamten Bauabschnitt vorgesehen.

4.3. Erschütterungen

4.3.1. Rechtliche Grundlagen

Erschütterungen zählen zu den Immissionen nach § 3 Abs. 2 BImSchG und können damit als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG gelten, wenn Sie nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Für die Beurteilung von Erschütterungen auf Gebäude und auf Menschen in Gebäuden existieren keine verbindlichen Grenzwerte. Anhaltswerte für die Bewertung von Erschütterungsmissionen sind in der dreiteiligen DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ gegeben. Das Regelwerk unterscheidet zwischen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2 und den Einwirkungen auf bauliche Anlagen (DIN 4150-3).]

4.3.2. Untersuchung Erschütterungen und Ergebnis

Für das Bauvorhaben wurde auch eine Untersuchung zu baubedingten Erschütterungsmissionen durchgeführt (siehe PU 16.4.3.2). Nach diesem Gutachten sind insbesondere die notwendigen Rammarbeiten (Spundwände) und die Abbrucharbeiten als erschütterungsintensiv einzustufen. Im Gutachten wird davon ausgegangen, dass Abbrucharbeiten mit einem Meißel durchgeführt werden und dass erschütterungsintensive Arbeiten (auch wegen der damit verbundenen Lärmbelästigungen) nicht in der Nacht stattfinden. Bei der Abschätzung der Relevanz der Erschütterungseinwirkungen wurde von den ungünstigsten Bedingungen, insbesondere von sehr hohen Emissionswerten (schwere bzw. leistungsstarke Maschinen), von den kürzest möglichen Abständen zwischen der Bebauung und den möglichen Schwingungsquellen ausgegangen.

Der Erschütterungsprognose liegt ein empirisch-statistisches Berechnungsverfahren der Bundesanstalt für Wasserbau zugrunde. Basierend auf einer Vielzahl ausgewerteter Erschütterungsmessungen wird anhand von Erfahrungswerten und statistischen Kenndaten ein Prognoseverfahren zur Verfügung gestellt. Dieses erlaubt die Berechnung der maßgeblichen Beurteilungsgrößen nach DIN 4150.

Die Untersuchung zeigt, dass die Stärke der Auswirkungen auf Gebäude wesentlich davon abhängt, ob die Spundbohlen mittels Vibrationsrammung oder Schlagrammung eingebracht

werden. Der Einsatz von Vibrationsrammen birgt eine hohe Gefahr für die Entstehung von Bauwerksschäden (direkt oder indirekt). Beim Einsatz von Schlagrammungen besteht infolge der vergleichsweise kurzzeitigen Einwirkungen pro Schlag ein geringes/vertretbares Risiko für die Bausubstanz.

Bei beiden Verfahren ist ein hoher Belästigungsgrad für innerhalb der Gebäude befindliche Personen bei Arbeiten in Gebäudenähe tags in 10 bis 20 m Abstand (Vibrationsrammung) und in bis zu 10 m Abstand (Schlagrammung) zwischen Rammstelle und Wohnbebauung zu erwarten. In der Nachtzeit gelten deutlich strengere Anforderungen bezüglich des zulässigen Belästigungsgrads für Personen, die unabhängig vom gewählten Verfahren vermutlich nicht ohne weiteres eingehalten werden können.

Auch von den geplanten Abbrucharbeiten kann ein hohes Gefährdungspotenzial für einzelne Bauwerksbereiche von Gebäuden (z.B. Deckenaufleger) in der unmittelbaren Nähe zur Abbruchstelle von bis zu 10 m ausgehen. Ein hoher Belästigungsgrad für innerhalb der Gebäude befindliche Personen bei Arbeiten in Gebäudenähe ist tags in bis zu 12 m Abstand zu erwarten. Nachtarbeiten gehen wiederum mit unzumutbaren Auswirkungen für die Anwohner im Umkreis von etwa 100 m gemäß DIN 4150-2 einher.

Aufgrund der Ergebnisse der Erschütterungsprognose gibt der Gutachter der KSZ Ingenieurbüro GmbH aus Berlin, der die Unterlage erstellt hat, Empfehlungen zur Minimierung schädlicher Auswirkungen. Nach den Ausführungen im Gutachten sind erhebliche Belästigungen durch Erschütterungen infolge von Baumaßnahmen im Sinne der DIN 4150-2 außer von der Erschütterungsintensität und der Einwirkungsdauer pro Tag auch von der Anzahl der Tage mit einwirkenden Erschütterungen sowie von der Informiertheit der Betroffenen und der Kommunikation mit den Bauverantwortlichen abhängig. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch einfache psychologische Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen erfolgversprechend. Die DIN 4150-2 empfiehlt in solchen Fällen eine möglichst umfassende vorherige Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen sowie Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Baumaßnahmen. Es wird deshalb empfohlen, vor Beginn der Baumaßnahme mindestens im Entfernungsbereich bis $R = 20$ m die im Abschnitt 2.2.3 des Gutachtens (PU 16.4.3.2, Seite 8) genannten Maßnahmen a) bis e) einzuleiten.

Die Nebenbestimmungen in Punkt A.IV.4. des Beschlusses setzen die Vorschläge des Gutachtens in methodischer und inhaltlicher Hinsicht um.

4.4. Luftverunreinigungen

Die Ermittlung der von Straßen ausgehenden Luftverunreinigungen hat anhand der "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - RLuS 2012" zu erfolgen. Die RLuS 2012 ist allerdings erst ab Verkehrsstärken von 5.000 Kfz/24 h anwendbar, da auf Grund von Erfahrungswerten davon ausgegangen werden kann, dass bei Verkehrsbelastungen unter 5.000 Kfz/24 h mit üblichen Lkw-Anteilen und normalen Wetterlagen auch im straßennahen Bereich keine kritischen Kfz-bedingten Schadstoffbelastungen zu erwarten sind. Die Verkehrsstärke im hier zu betrachtenden Abschnitt liegt bei 2.795 Kfz/24 h, d.h. bei gut der Hälfte der Anwendbarkeitsgrenze.

Auf Grund der vergleichsweise geringen Verkehrsstärke kann auch ohne Prognose mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass kritische Kfz-bedingte Luftschadstoffbelastungen nicht zu erwarten sind. Das gilt umso mehr mit Blick auf den steigenden Anteil batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge.

5. Naturschutz und Landschaftspflege

Ausführliche Erläuterungen zur naturschutzfachlichen Eingriffsregelung erfolgten bereits in Teil C.III.1. des Beschlusses.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass dem gesetzlichen Vermeidungsgebot der einschlägigen Naturschutzgesetze (BNatSchG, NatSchG LSA) Rechnung getragen wurde. Die im Rahmen der Realisierung des Bauvorhabens vorgesehenen Eingriffe in Natur und Landschaft werden als unvermeidbar erachtet.

Den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz wird durch die geplanten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sowie die in Teil A.IV.2. des Beschlusses verfügten Nebenbestimmungen entsprochen.

6. Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar.

Ziel des Artenschutzes ist es, dem Rückgang der Artenvielfalt entgegenzuwirken (BT-Drs. 14/9852, S. 12). Deshalb kommt diesem eine herausragende Stellung zu. Die zentralen Vorschriften des Artenschutzes finden sich in den §§ 44, 45 und 67 BNatSchG.

Der § 44 Abs. 1 BNatSchG enthält für besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen (Zugriffsverbote). Zu den besonders geschützten Arten zählen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG die europäischen Vogelarten, die in den Anhängen A oder B der EU-Artenschutzverordnung 113, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 2 BArtSchV) aufgeführten Tier- und Pflanzenarten. Streng geschützt ist eine Teilmenge dieser besonders geschützten Arten. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG sind das die in Anhang A der Europäischen Artenschutzverordnung, in Anhang IV der FFH-Richtlinie und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Anlage 1 Spalte 3 BArtSchV) aufgeführten Arten.

In der vom Gesetz vorgegebenen bis zu vierstufigen Prüfung ist zu untersuchen, ob artenschutzrechtliche Verbote i. S. d. § 44 BNatSchG erfüllt werden, ggf. die gesetzliche Ausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG eingreift oder ob das Verbot aufgrund einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 1 und 2 BNatSchG oder einer Befreiung nach § 67 BNatSchG entfällt.

Die Prüfung, ob naturschutzrechtliche Verbote nach § 44 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Vorhabenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Was genau ermittelt werden muss, hängt dabei von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von den zu erwartenden Auswirkungen des geplanten Vorhabens ab (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az.: 9 A 14/07, Rdnr. 54 -juris-).

Die Bestandsaufnahme muss keinesfalls erschöpfend sein, insbesondere ist keine Erstellung eines lückenlosen Arteninventars gefordert. Sie muss vielmehr nur so weit reichen, dass die Intensität und Tragweite der Beeinträchtigung angemessen erfasst werden kann (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, Az.: 9 A 3/06, Rdnr. 243 -juris-). Das impliziert auch, dass dem grundsätzlich individuenbezogenen Schutzansatz der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG Rechnung zu tragen ist, wozu Daten erforderlich sind, denen sich in Bezug auf das Vorhabengebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, Az.: 9 A 14/07, Rdnr. 54 -juris-). Zumindest in der Straßenplanung ist daher regelmäßig sowohl die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse als auch eine Bestandserfassung vor Ort geboten (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az.: 9 A 64/07, Rdnr. 38 -juris-; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az.: 9 A 39/07, Rdnr. 44 -juris-). Erst eine aus diesen beiden Quellen gewonnene Gesamtschau verschafft in der Regel die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage.

Soweit allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder das Nichtvorhandensein bestimmter Arten zulassen, können daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gezogen und der späteren Beurteilung zugrunde gelegt werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az.: 9 A 14/07, Rdnr. 63 –juris-). Ebenso kann mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und – sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann – mit Worst-Case-Annahmen gearbeitet werden (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009, Az.: 9 A 64/07, Rdnr. 38; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, Az.: 9 A 39/07, Rdnr. 45 –juris-). Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ ohne konkrete Anhaltspunkte für das Vorkommen geschützter Arten sind nicht gefordert (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az.: 9 A 14/07, Rdnr. 54 -juris-).

Ebenso kann von Untersuchungen Abstand genommen werden, von denen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten sind (BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az.: 9 VR 10/07, Rdnr. 33 -juris-). Auch dürfen und müssen insoweit Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angestellt werden. Untersuchungen, deren Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Erkenntnisgewinn steht, sind zu unterlassen (OVG Münster, Urteil vom 30.01.2009, Az.: 7 D 11/08.NE, Rdnr. 150 –juris-).

Die Prüfung artenschutzrechtlicher Belange hat der Vorhabenträger in den Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (PU 19.1) integriert und keinen separaten Artenschutzbeitrag erstellt. Die Ausführungen zum Artenschutz genügen o. g. Anforderungen und wurden deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage für die eigene Prüfung herangezogen.

Der Untersuchungsraum ist durch die Lage in der Ortslage Coswig (Anhalt) stark urban geprägt und vorbelastet. Im Zuge der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags hat der Vorhabenträger das Gebiet auf alle Arten untersucht, für deren Vorkommen Anhaltspunkte bestehen (vorkommende und potenziell vorkommende Arten).

Er hat eingeschätzt, dass sich als potenziell natürliche Vegetation auf den natürlichen Boden substraten im Randbereich des Untersuchungsgebietes ein Traubeneichen-Hainbuchenwald mit Winterlindenanteil entwickeln würde. Die tatsächlich vorkommenden Biotoptypen wurden in Tabelle 1 des Landschaftspflegerischen Fachbeitrags aufgezählt.

Mit dem Vorkommen der europäischen Brutvogelarten (besonders geschützte Arten) Amsel (*Turdus merula*), Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Grünfink *Carduelis chloris*), Buchfink (*Fringilla coelebs*) und Möchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*) ist zu rechnen.

Der Vorhabenträger hat das Brückenbauwerk und den Baumbestand im Untersuchungsraum auf das Vorkommen von Fledermausarten untersucht, jedoch keine potenziellen Fledermausquartiere festgestellt.

Das Vorkommen von Amphibien wurde aufgrund fehlender Gewässer im Untersuchungsraum ausgeschlossen.

Das Vorhandensein von Reptilien, wie z.B. Zauneidechsen (*Lacerta agilis*) im Baufeld entlang der Bahnlinie hat der Vorhabenträger aufgrund geeigneter Habitatstrukturen und des häufigen Vorkommens von Zauneidechsen entlang Bahnlinien als sehr wahrscheinlich eingeschätzt. Darüber hinaus ist das Vorkommen weiterer besonders und streng geschützter Arten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht zu erwarten und auch seitens des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU) für den Untersuchungsraum nicht bekannt (Datenabfrage beim LAU vom 29.10.2015).

Für die vorkommenden und potenziell vorkommenden Arten wurde eine Konfliktanalyse durchgeführt. Dabei wurden die vorhabenbezogenen Auswirkungen der Baumaßnahme erfasst und mit den prognostizierbaren Auswirkungen auf die betroffenen Schutzgüter und Potentiale in Beziehung gesetzt. Die Beurteilung der Beeinträchtigungen erfolgte auf Grundlage der Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt), was ein standardisiertes Verfahren zur einheitlichen natur-schutzfachlichen Bewertung der Eingriffe und der für die Kompensation erforderliche Maßnahmen darstellt.

Im Ergebnis der artenschutzrechtlichen Prüfung plant der Vorhabenträger konkrete artspezifische Vermeidungsmaßnahmen (näher beschrieben unter Punkt C.III.1.4.1. des Beschlusses). Das Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG durch das Bauvorhaben schließt er bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen aus.

Nach Prüfung der Unterlagen kommt auch die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass für keine der überprüften Arten bei genehmigungskonformer Ausführung der Vermeidungsmaßnahmen bau-, anlage- oder betriebsbedingte Schädigungs- oder Störungstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG verbleiben. Es verbleiben daher keine Verletzungen von Zugriffsverboten, die eine Prüfung der Ausnahmeveraussetzungen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG oder die Festlegung arterhaltender Maßnahmen zur Sicherung des günstigen Erhaltungszustandes der Population einzelner Arten erfordern würden.

7. Klimaschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Abwägung auch die Belange des Klimas geprüft.

Das Erfordernis, in der Abwägung auch Belange des Klimas zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG).

Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive – wie hier dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss – zu berücksichtigen. Innerhalb dieser Abwägung genießt das Klimaschutzgebot zwar keinen Vorrang gegenüber anderen Belangen. Sein Gewicht nimmt aber bei fortschreitendem Klimawandel weiter zu (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 – Rdnr. 198).

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 12.12.2019 konkretisiert und ergänzt. Nach dieser Vorschrift haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG).

Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimakonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise – 1. – bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und – 2. – bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i. V. m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u. a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zu-

lässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten.

Diese Regelungen sind in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht die genannten Regelungen zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlt. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind.

Die aus Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG folgenden Gebote einer Abwägung des Klimaschutzes und einer Berücksichtigung der im KSG festgelegten Klimaschutzziele sind allerdings nicht dahin zu verstehen, dass nur noch solche Vorhaben planfestgestellt werden dürften, die klimaneutral sind, selbst emissionsmindernd wirken oder einen bestimmten Grenzwert einhalten. Sie bewirkt aber, dass der Klimaschutz normativ zu einem stets zu berücksichtigenden Belang wird. Zudem wird der Abwägungsvorgang durch die Bezugnahme auf den Gesetzeszweck (§ 1 KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele strukturiert.

Bei ihrer Prüfung hat die Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen des geplanten Vorhabens unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes betrachtet.

Durch die Baumaßnahmen selbst werden durch Rohstoffverbrauch, Flächenverbrauch, Energieverbrauch und Schadstoffausstoß durch Baumaschinen und –fahrzeuge usw. klimaschädliche Emissionen verursacht. Diese Emissionen stehen dem Vorhaben aber nicht entgegen. Ein baubedingter Ausstoß von Treibhausgasen lässt sich bei keinem Bauvorhaben vermeiden. Anhaltspunkte dafür, dass die Menge dieses Ausstoßes im vorliegenden Fall besonders hoch ist, sind nach Art und Umfang der Baumaßnahme nicht ersichtlich.

Von der bestehenden L 121 gehen schon jetzt Treibhausgasemissionen aus. Vom Betrieb der künftig gestalteten Straße dürften keine negativen Auswirkungen auf die Klimaschutzziele auftreten, weil kein höheres Verkehrsaufkommen induziert wird.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind daher vorliegend die Belange des Klimaschutzes nicht von solchem Gewicht, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden.

8. Flächeninanspruchnahme zur Realisierung von LBP-Maßnahmen

Die Planfeststellungsbehörde hat unter C.III.1. die Anforderungen der Eingriffsregelung gesondert geprüft. Sie ist verpflichtet zu gewährleisten, dass der Vorhabenträger den festgestellten Eingriff ausgleicht und für nicht ausgleichbare Eingriffe Ersatzmaßnahmen vorsieht. Insofern besteht für eine planerische Abwägung kein Raum.

Bezüglich der Wahl der hierfür notwendigen Flächen bedarf es bei dem Zugriff auf einzelne Grundstücke allerdings einer Verhältnismäßigkeitsprüfung, die sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden dürfen nur solche Flächen, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks objektiv eignen. Bei der Auswahl unter mehreren geeigneten Grundstücken besteht nur ein begrenzter Spielraum.

Der Zugriff auf privates Grundeigentum muss zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Kompensationsverpflichtungen erforderlich sein. Daran fehlt es, sofern Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls Erfolg versprechen, dort aber bei einer Gesamtschau den Vorteil bieten, dass dem Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Privater Grund und Boden darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn weder der Vorhabenträger noch ein sonstiger Rechtsträger der öffentlichen Hand Eigentümer geeigneter Flächen ist (BVerwG - Az.: 4 A 36.96 - Urteil vom 01.09.1997, S.15 ff).

Im vorliegenden Verfahren entfällt eine solche Verhältnismäßigkeitsprüfung, denn eine (Neu-)Inanspruchnahme von Privatflächen für naturschutzrechtliche Kompensationsverpflichtungen erfolgt nicht. Der Vorhabenträger wird die geplanten Ausgleichsmaßnahmen im Wesentlichen auf Grundstücken der öffentlichen Hand durchführen. Lediglich eine Teilfläche von 3 m² eines privaten Grundstücks soll dauerhaft belastet werden, da hier die Ansaat von Landschaftsrasen mit Kräutern an den Bahnböschungen (Maßnahme 3.2 G) geplant ist. Diese Fläche war auch bisher Bestandteil der Bahnböschung, so dass der Grundstückseigentümer nicht erst durch das jetzt festgestellte Straßenbauvorhaben in seinen Eigentumsrechten eingeschränkt wird. Wegen der Lage an der Bahnstrecke ließe sich die Maßnahme auch nicht an anderer Stelle auf einer öffentlichen Fläche durchführen.

9. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Die UVP-Stelle im Landesverwaltungsamt hat die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und in deren Ergebnis der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 03.07.2024 folgende „Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen nach den §§ 24

und 25 UVPG für das Vorhaben „L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)“ in der Gemarkung Coswig im Landkreis Wittenberg“ übersandt:

9.1. Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG

9.1.1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Gegenstand der geplanten Maßnahme ist der Ausbau der Landesstraße L 121 im Bereich von NK 4140036, Stat. 0.543 im Nordwesten bis zum NK 4140036, Stat. 0.360 im Süden der Stadt Coswig (Anhalt) mit Ersatzneubau der in diesem Bereich über die Anlagen der DB AG führenden Brücke (Bauwerk 0012). Das vorhandene Brückenbauwerk quert die Bahnstrecke 6207 Horka – Roßlau. Die Länge der Baustrecke beträgt 183,415 m. Der Ausbau der Landesstraße erfolgt gemeinsam mit dem Neu- bzw. Ausbau der Regenwasserkanalisation, wo-bei die Regenwasserleitung als Sammlerleitung für die Straßenentwässerung genutzt wird.

Da die neue Brücke gegenüber der bisherigen in einem anderen Winkel zu den darunter verlaufenden Eisenbahnanlagen steht, sind bahnseitige Anpassungsarbeiten erforderlich. Diese umfassen die Anpassung der Kettenwerksabsenkungen und die Versetzung von 2 Masten. Darüber hinaus soll in den Gleisen 1 (zwischen Bahn-km 216,970 und 217,008) und 2 (zwischen Bahn-km 216,957 und 217,021) die gesamte Führungseinrichtung einschließlich zugehöriger Sonderschwellen aufgenommen und durch einen neuen Oberbau ersetzt werden. Die bahnseitigen Anpassungen betreffen auch Änderungsmaßnahmen an bestehender Signal- und Steuerungstechnik.

In straßenrechtlicher Hinsicht bleibt die Gestaltung des Straßennetzes grundsätzlich unverändert.

Vorhabenträger ist die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Ost in Dessau-Roßlau.

Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Varianten untersucht. Im Variantenvergleich hat sich der Vorhabenträger für die Variante 1 als Vorzugsvariante entschieden.

9.1.2. Standort

Das Bauvorhaben befindet sich in der Ortslage Coswig (Anhalt), im Landkreis Wittenberg in Sachsen-Anhalt. Es liegt nördlich der Elbe, zwischen dem Güterbahnhof im Westen und dem Stadtzentrum im Südosten. Die L 121 (Geschwister-Scholl-Straße) quert hier die Bahnlinie Horka-Roßlau. Das Umfeld des Eingriffsbereichs ist vollständig städtisch geprägt und

anthropogen überformt. Es dominiert die Wohnbebauung. Die Vegetationsstrukturen beschränken sich auf Einzelbüsche und -bäume in den Gärten der Wohnbereiche und entlang der Verkehrswege (Straßen und Schienen).

9.1.3. Untersuchungsraum und Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsraum befindet sich in der Ortslage Coswig (Anhalt) im Landkreis Wittenberg im Bundesland Sachsen-Anhalt. Der Untersuchungsraum liegt zwischen dem Güterbahnhof im Nordwesten und dem Stadtzentrum im Südosten. Zur Beurteilung der Umweltauswirkungen wurde ein Untersuchungsraum von ca. 300 m beidseitig der geplanten Trasse berücksichtigt. Der Korridor ist damit ca. 600 m breit.

9.1.4. Beschreibung der Ausgangslage bezüglich der Schutzgüter

9.1.4.1. Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Siedlungsstruktur/Wohn- und Wohnumfeldfunktion

Das Vorhaben wird innerhalb des städtischen Verdichtungsraums umgesetzt. Nördlich der zu querenden Bahnanlagen sowie im Südosten grenzen gemischte Bauflächen an den Ausbaubereich an. Wohnbauflächen sind in ca. 15 m südwestlich und ca. 70 m nordöstlich vorhanden und dominieren insgesamt (neben gemischter Baufläche und Gewerbeflächen) im Untersuchungsraum als Nutzungsform. Daher wird die Wohn- und Wohnumfeldfunktion als „sehr hoch“ bewertet. Als Fläche „geringer“ Bedeutung werden die Industrie- und Gewerbegebiete eingestuft, da diese durch die Art der Nutzung bereits Vorbelastungen unterliegen.

Erholungsnutzung, Freizeitinfrastruktur

Für eine Extensiverholung (z.B. Radwandern, Wandern, Nordic-Walking, Inline-Skate) wichtige Wegeverbindungen (Rad- und Wanderwege) sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Auch siedlungsnaher Erholungsflächen wie Parks oder Spielplätze sind nicht vorhanden und demzufolge nicht betroffen.

Vorbelastungen

Es besteht eine Vorbelastung durch die bestehende Landesstraße L 121 und den täglichen Schienenverkehr auf der DB-Strecke. Hier sind sowohl Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung (aus dem Verkehrsaufkommen resultierend) zu nennen. Da der Schienenverkehr während der Bauzeit aufrechterhalten werden soll, besteht diese Belastung auch weiterhin, während die Brückenbaumaßnahme unter Vollsperrung erfolgt.

9.1.4.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Naturräumliche Gegebenheiten

Der Untersuchungsraum ist durch die Lage in der Ortslage Coswig vollständig urban geprägt und vorbelastet. Die L 121 quert im Untersuchungsraum die Bahnlinie „Horka-Roßlau“. Die Bahnböschungen sind bis zu 7 m tief eingeschnitten und sind z.T. dicht mit Robinien bewachsen. Biotop von hoher und sehr hoher Bedeutung (Gewässer, große Gehölzbestände, Wälder, gesetzlich geschützte Biotop etc.) sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden. Geschützte, besonders gefährdete oder seltene Pflanzarten sind im Untersuchungsraum ebenfalls nicht nachgewiesen.

Schutzgebiete

Im Untersuchungsraum sind keine Schutzgebiete vorhanden.

Die nächstgelegenen Natura 2000-Gebiete außerhalb des Untersuchungsraumes sind das FFH-Gebiet „Dessau-Wörlitzer Elbauen“ (ca. 700 m südlich des Vorhabengebietes), das FFH-Gebiet „Pfaffenheide-Wörpener Bach nördlich Coswig“ (ca. 1,4 km nördlich des Vorhabengebietes) sowie das Vogelschutzgebiet „Mittlere Elbe einschließlich Steckby – Lödderitzer Forst“ (ca. 700 m südlich des Vorhabengebietes).

Das nächstgelegene Naturschutzgebiet „Pfaffenheide-Wörpener Bach“ befindet sich ca. 1,4 km nördlich des Vorhabens.

Das nächstgelegene Biosphärenreservat „Mittlere Elbe“ liegt ca. 650 m südlich des Vorhabens im Bereich der Elbeniederung.

Die nächstgelegenen Landschaftsschutzgebiete (LSG) sind das LSG „Mittlere Elbe“ (ca. 700 m südlich des Vorhabengebietes) und das LSG „Roßlauer Vorfläming“ (ca. 1,2 km nördlich des Vorhabengebietes).

Der nördliche Teil des Untersuchungsraumes befindet sich im Naturpark „Fläming/Sachsen-Anhalt“.

Hinweise auf das Vorhandensein gesetzlich geschützter Biotop liegen für den Vorhabenbereich bzw. dessen näheres Umfeld nicht vor. Ortsbegehungen konnten dies bestätigen. Die nächstgelegenen geschützten Biotop (z.B. naturnahe Mündungsbereiche des Wörpener Bachs) befinden sich ca. 800 m südlich, in der Elbaue.

Tiere

Der sehr stark anthropogen überprägte Untersuchungsraum bietet nur sehr wenigen anpassungsfähigen und wenig stöempfindlichen Tierarten Lebensraum, insbesondere aufgrund der bestehenden betriebsbedingten Wirkungen (akustisch, visuell, stofflich) der L 121 sowie der Trasse der DB AG. Faunistische oder floristische Nachweise mit besonderer artenschutzrechtlicher Bedeutung sind für den Untersuchungsraum aktuell nicht dokumentiert. Einige Artengruppen können aufgrund fehlender Habitatstrukturen von vornherein ausgeschlossen werden (alle gewässerbewohnenden Arten, auch Biber und Fischotter).

Avifauna

Innerhalb des Untersuchungsraumes ist mit dem Vorkommen von europäischen Brutvogelarten (besonders geschützte Arten) zu rechnen. Anhand der vorgefundenen Habitatstrukturen kommen für den Untersuchungsraum folgende freibrütende Vogelarten mit geringen Fluchtdistanzen von 10 – 30 m in Betracht:

- Freibrüter der Baumschicht: Amsel (*Turdus merula*)
- Freibrüter der Strauchschicht: Heckenbraunelle (*Prunella modularis*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Brüter der Krautschicht: Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)

Höhlen oder Nischenbrüter ((Kohlmeise (*Parus major*), Haussperling (*Passer domesticus*), Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)) sind aufgrund fehlender Bruthabitate im Untersuchungsraum nur als Nahrungsgäste zu erwarten.

Säugetiere

Aus einzelnen Gebäuden im Bereich der Innenstadt von Coswig liegen Quartiernachweise von Fledermäusen vor (Nachweispunkte vom Großen Mausohr ca. 150 m sowie von Mopsfledermaus und Großem Mausohr ca. 400 m südlich des Vorhabens). Alte Baumbestände mit Baumhöhlen oder loser Rinde, die als potenzielle Zwischenquartiere einzelner Fledermausmännchen dienen könnten, wurden im Untersuchungsraum nicht festgestellt. Am vorhandenen Brückenbauwerk konnten bei Vorortbegehungen wenige Hohlräume und Spalten festgestellt werden, die temporär durch Fledermäuse genutzt werden können, weshalb eine Beeinträchtigung durch den Rückbau der Brücke nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann. Künstliche Lichtquellen überstrahlen aufgrund ihrer deutlich größeren Beleuchtungsstärke die natürlichen Lichtquellen und locken so viele Insektenarten an. Sie werden durch Licht mit hohem UV-Anteil angezogen und kreisen bis zur Erschöpfung um die Lichtquellen, sie fallen entweder entkräftet zu Boden oder verbrennen durch die Hitze der Lampen. Auch Fledermäuse gehören zu den

lichtsensiblen Säugetieren. Sie sind dämmerungs- und nachtaktiv und damit möglichen Beeinträchtigungen, die durch künstliches Licht in der Nacht verursacht werden, ausgesetzt. Viele Fledermäuse verlassen bei künstlicher Beleuchtung erst später ihre Quartiere und suchen diese ggf. auch eher wieder auf. Somit verkürzt sich die Zeit, die den Tieren für die Nahrungssuche zur Verfügung steht. Zudem gibt es (neben lichttoleranten Fledermausarten) auch solche, die beleuchtete Gebiete meiden oder deren Jagdaktivität in beleuchteten Bereichen deutlich sinkt. Während der Untersuchungen von Lewanzik & Voigt (2013) zum Verhalten von Fledermäusen in lichtintensiven Gebieten, konnte keine Gewöhnung an die künstlichen Lichtverhältnisse festgestellt werden. Bei ungeeigneter Baustellenbeleuchtung werden durch die Anlockwirkung für Insekten auch Fledermäuse in den Baustellenbereich gelockt.

Reptilien

Das Vorhandensein von Reptilien, wie z.B. Zauneidechsen (*Lacerta agilis*) im Baufeld entlang der Bahnlinie ist aufgrund geeigneter Habitatstrukturen (Staudenflur, ruderalisiert) und des häufigen Vorkommens von Zauneidechsen entlang von Bahnlinien sehr wahrscheinlich. Eine Datenabfrage im Jahr 2022 beim Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt konnte das Vorkommen wegen fehlender Kartierdaten nicht bestätigen. Dennoch muss aufgrund der bestehenden Habitatstruktur von einem potenziellen Vorkommen ausgegangen werden.

Vorbelastungen

Das Spektrum der ursprünglich typischen Biotope und Arten ist durch anthropogene Einflussnahme erheblich reduziert worden (Verlust von Flächen, Zerschneidungswirkungen durch Überbauung und Versiegelung). Auf die Artenzusammensetzungen und Individuenzahlen von Lebensräumen wirken sich insbesondere die intensive Flächennutzung durch den hohen Anteil bebauter Flächen negativ aus. Dazu kommen laufende Belastungen durch die ständige und verkehrliche Nutzung von Flächen (Lärm- und Schadstoffimmissionen, Bewegungsreize, Lichtreflexe usw.).

9.1.4.3. Schutzgüter Boden und Fläche

Boden

Der Vorfläming ist großflächig mit Tieflehm-Fahlerden auf den Grundmoränenstandorten und mit Sand-Braunerden und Braunpodsolon auf den trockenen Sanderflächen bedeckt. Eine Besonderheit stellen die auf Grundmoränen (Geschiebemergel) bei Coswig - Roßlau anzutreffenden Lehm-Parabraunerden und Lehm-Griserden dar. Aufgrund der sehr starken anthropogenen Überformung durch Abgrabungen und Aufschüttungen (Verkehrsflächen, Bahn- und Straßenböschungen, Bebauung) ist der Untersuchungsraum von urbanen Böden geprägt

(Bodenklasse: Terrestrische anthropogene Böden; Anthrosole). Bei den Böden im Untersuchungsraum sind nur noch sehr partiell natürliche Bodenverhältnisse anzutreffen. Schutzwürdige Böden sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Fläche

Der Untersuchungsraum ist nahezu vollständig überbaut, zumindest aber anthropogen überformt. Zu dieser Überbauung gehören Wohn-, Industrie- und Gewerbegebiete sowie angrenzende Verkehrsanlagen (Straßen, Gleise, Parkplätze, etc.), welche eine geringe Bedeutung für das Schutzgut Fläche aufweisen. Es gibt keine unbebauten oder naturnahen Freiflächen. Lediglich die an die Wohnhäuser angrenzenden Gärten haben aufgrund ihrer Bepflanzung im Untersuchungsraum eine höhere Bedeutung für das Schutzgut. Von den o.g. Flächen mit hoher Bedeutung sind im Untersuchungsraum lediglich Wohnbauflächen vorhanden.

Vorbelastungen

Der gesamte Untersuchungsraum ist gemäß der vorläufigen Bodenkarte Sachsen-Anhalt (VBK 50) als anthropogen überformter Boden der industriellen und gewerblichen Bebauung bzw. sonstiger anthropogener Boden gekennzeichnet. Die o.g. Bodenfunktionen sind entweder unterbrochen oder aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nicht mehr vorhanden. Die Lebensraumfunktion erfüllt der vorhandene Boden lediglich in den Bereichen, in denen eine natürliche oder naturnahe Bodenaufgabe vorhanden ist. Hierzu zählen beispielsweise die an die Wohnbebauung angrenzenden Gärten, in denen die Bodenfunktionen erhalten bzw. wiederhergestellt wurden. Die Hangbereiche mit ihrem Bewuchs erfüllen die vorgenannten Bodenfunktionen aufgrund ihrer Überprägung eingeschränkt.

Vorbelastungen für das Schutzgut Fläche ergeben sich vor allem aus der Zerschneidung der Landschaft durch die vorhandenen Verkehrsanlagen sowie die dichte Bebauung und dadurch das Fehlen hochwertiger landschaftlicher Strukturen. Vorbelastungen für die Wohnbauflächen ergeben sich, wie auch für das Schutzgut Mensch, durch die bestehende Landesstraße L 121 sowie durch die Gleisanlagen der DB (Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung) aus dem Verkehrsaufkommen. Da der Schienenverkehr während der Bauzeit aufrechterhalten werden soll, besteht diese Belastung auch weiterhin.

9.1.4.4. Schutzgut Wasser

Oberflächenwasserkörper

Im Untersuchungsraum sind keine Oberflächengewässer oder nach Wasserrecht geschützte Gebietskategorien vorhanden. Das Überschwemmungsgebiet (HQ100) der Elbe befindet sich ca. 700 m südlich des Vorhabens. Das dem Vorhabenbereich nächstgelegene Wasser-schutzgebiet (WSG „Wörpen“) befindet sich in ca. 4 km Entfernung. Heilquellenschutzgebiete oder Heilwasserbrunnen sind im Umfeld des Vorhabens nicht ausgewiesen.

Grundwasser

Gemäß der allgemeinen Gefälleverhältnisse ist die Gebietsentwässerung des Roßlau-Wittenberger-Vorfläming nach Süden bzw. nach Südwesten zur Elbe hin gerichtet (Rossel, Olbitzbach sowie Ziekoer, Wörpener und Grieböer Bach, Nuthe, Rieschebach und Zahna). Die saale- und elsterkaltzeitlichen Sande und Kiese bilden im Untersuchungsraum einen ergiebigen Grundwasserleiter, dessen Wasser am Bauwerksstandort mit einem Flurabstand von 10,70 m nachgewiesen werden konnte. Das Grundwasser aus der Bohrung KB 2/2006 ist aufgrund kalklösender Kohlensäure schwach beton-angreifend. Die Grundwasserverhältnisse sind aufgrund der starken baulichen Überprägung (Abgrabungen, Aufschüttungen), insbesondere infolge des tiefen Einschnittes der Bahnlinie, von geringer Bedeutung.

Vorbelastungen

Die bebauten Bereiche (Gewerbegebiet und Siedlungsflächen) und vorhandenen Verkehrswege stellen aufgrund des hohen Versiegelungsgrades eine Vorbelastung dar. Der gesamte Untersuchungsraum ist anthropogen überformt und das Grundwasser damit bereits beeinträchtigt. Die Grundwasserneubildungsrate ist wegen des hohen Versiegelungsgrades herabgesetzt und entlang der bestehenden Verkehrswege ist linear mit Nährstoff-/Schadstoffeinträgen zu rechnen.

9.1.4.5. Schutzgüter Klima und Luft

Bestand

Der Anstieg vom Elbtal zum Hochfläming verbindet sich mit einem Übergang vom mehr subkontinental getönten Klima des Elbtals zum mehr subatlantisch getönten Klima des Hochflämings. Der mittlere Jahresniederschlag in der Landschaftseinheit erreicht 580 mm mit einem schwach ausgeprägten Niederschlagsmaximum im Sommer (57-60 %). In den höchsten Bereichen steigen die Niederschläge auf 569 bzw. 574 mm im Jahresdurchschnitt an (Stationen Thießen, Zahna). Die Jahresmitteltemperaturen um 8,5° C entsprechenden großklimatischen Verhältnissen dieses Raumes und weisen zusammen mit dem Sommermaximum im Juli um

18 °C auf eine regionale thermische Gunst hin. Das Mikroklima wird im Untersuchungsraum wesentlich von Versiegelungsgrad, Geländestruktur, der Vegetationsdecke und der Bodennutzung bestimmt. Es sind keine Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete oder Luft-austauschbahnen im Untersuchungsraum vorhanden.

Vorbelastungen

Vorbelastungen beschränken sich neben Flächenversiegelung im Wesentlichen auf die bestehende Landesstraße L 121 und den täglichen Schienenverkehr auf der DB-Strecke und ihre unmittelbaren Randbereiche. Der Verkehr verursacht hierbei Emissionen in Form von u.a. Partikeln und Kohlendioxid.

9.1.4.6. Schutzgut Landschaft

Bestand

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum ist durch die städtische Bebauung geprägt. Zwischen Einzel-, Doppel- und Reihenhausbauung befinden sich begrünte Gärten. Der Großteil der Wohnbaufläche ist voll- oder teilversiegelt. Zum Bereich der Gleisanlagen hin nimmt die Vegetation zu und die Versiegelung ab. Die Böschungen sind mit Gehölzen (Büsche und Bäume, zumeist Neophyten) bestanden und säumen die Gleise. Aufgrund des insgesamt eher geringen Anteils an zusammenhängenden Vegetationsbeständen sind diese Gehölze landschaftsbildprägend. Begehbare Wege sind oberhalb der Böschungen vorhanden. Teil eines Rad- oder Wanderwegenetzes sind sie nicht. Insgesamt ist der Untersuchungsraum von der Wohnfunktion, nicht von der Erholungsfunktion dominiert. Ca. 600 m südlich des Vorhabengebietes erstreckt sich das UNESCO-Welterbe „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“.

Vorbelastungen

Vorbelastungen bezüglich des Schutzgutes Landschaft sind visuelle Beeinträchtigungen durch Verkehrsanlagen, die Gleise sowie die angrenzenden Gewerbegebiete. Starke Beeinträchtigungen des Landschaftserlebens werden bestimmt durch das Lärmaufkommen im Untersuchungsraum (Verkehrslärm). Die großflächige Bebauung (Straßenflächen, Versiegelungen etc.) stellt eine erhebliche technogene Überprägung des Landschaftsbildes dar.

9.1.4.7. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bestand

Hinweise auf das Vorhandensein von archäologischen Kulturdenkmalen im Vorhabenbereich bzw. in dessen näherem Umfeld liegen nicht vor. Der Vorhabenstandort und die angrenzenden Flächen sind nicht als archäologische Verdachtsflächen ausgewiesen. Angrenzend an die

Geschwister-Scholl-Straße, nordwestlich des Eingriffsbereiches, erstreckt sich das Bau-denkmal „Deutsche Zündholzfabriken“ sowie ein Wohnhaus welches ebenfalls als Baudenkmal eingestuft ist. Weitere Baudenkmale (Wohnhaus, Villa, Verwaltungsgebäude) befinden sich östlich und westlich des Vorhabenbereiches in einem Abstand von ca. 300 m. Ca. 200 m südlich des Vorhabenbereiches erstreckt sich der historisch geprägte alte Ortskern der Ortslage Coswig. Ca. 600 m südlich des Vorhabengebietes befindet sich das UNESCO-Welterbe „Dessau-Wörlitzer Gartenreich“.

Vorbelastungen

Eine erhebliche Vorbelastung für das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter sind die Überbauung/Überprägung und Veränderung der Landschaft zur Stadtlandschaft.

9.1.5. Methoden und Randbedingungen bei der Ermittlung der Umweltauswirkungen

Gemäß § 3 UVPG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), welche einer wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze dient, die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter.

Schutzgüter im Sinne dieses Gesetzes sind gemäß § 2 UVPG:

1. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
2. Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
3. Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
4. kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie
5. die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Auswirkungen eines Vorhabens sind einerseits von der Art und dem Umfang der von ihm ausgehenden Umweltwirkungen und andererseits von der Existenz und der Sensibilität der durch das Vorhaben betroffenen Schutzgüter abhängig.

Grundlagen der zusammenfassenden Darstellung sind die Antragsunterlagen des Vorhabenträgers. Darüber hinaus werden die Ergebnisse eigener Ermittlungen einbezogen.

9.1.6. Grundsätzliche Umweltauswirkungen des Vorhabens

Baubedingte Auswirkungen

- Flächeninanspruchnahme innerhalb des Baufeldes durch Bauaktivitäten, bauzeitliche Zuwegung, Abfuhr von Abrissmaterial, Zufuhr von Baustoffen etc.

- Barrierewirkung, Kollisionsgefahr durch bauzeitliche Flächeninanspruchnahme
- Bodenverdichtung durch Baumaschinen im Bereich des Baufeldes
- Veränderung der Hydrologie, z.B. durch Wasserhaltungsmaßnahmen
- Gefahr der Kontamination von Böden durch Baubetrieb/Betriebsstoffe (Treibstoff, Schmiermittel etc.)
- Emission von Licht, Lärm, Erschütterung und Luftschadstoffe durch Baumaschinen

Anlagenbedingte Auswirkungen

- Habitat- und Flächeninanspruchnahme durch veränderte Trassenführung Fällung von Gehölzen / Bäumen
- Veränderung des Niederschlagsabflusses
- Veränderung des Mikroklimas

Betriebsbedingte Auswirkungen

- Vorhabenbedingt sind keine Verkehrszunahmen zu erwarten, Emission von Lärm, optischen Reizen und Luftschadstoffen durch Verkehr werden sich nicht signifikant erhöhen

9.1.7. Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Folgende Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
1.1 V _{CEF}	Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit (01. März bis 30. September). Rodungs- und Räumungsmaßnahmen dementsprechend nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar. Im Falle nicht vermeidbarer Flächenbeanspruchungen außerhalb dieses Zeitraums ist eine Ausnahmegenehmigung von der UNB einzuholen und durch eine ökologische Baubegleitung sicher zu stellen, dass eine Entfernung von Vegetationsbeständen oder des Oberbodens nur durchgeführt wird, wenn die Flächen frei von Brutgeschehen sind.
1.2 V _{CEF}	Begutachtung des Brückenbauwerkes auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung vor Abriss: Vorortbegehung und Prüfung der Ritzen und Spalten des vorhandenen Brückenbauwerkes vor Abriss auf ein mögliches Vorkommen von besonders oder streng geschützten Arten durch einen qualifizierten Sachverständigen.
1.3 V	Ausweisung von Bautabuzonen; Überfahren, zusätzliches Verdichten, Auf- und Abträge oder die sonstige Beschädigung der angrenzenden Biotopbereiche (Gehölzflächen) sind nicht zulässig.
1.4 V	Gehölzschutz (gem. RAS-LP 4 und DIN 18920) in der Bauphase. Baumschutz im Baufeld und dessen Randbereich bzw. Gehölzschutz, Überfahren, zusätzliches Verdichten, Auf- und Abträge oder die sonstige

	Beschädigung der angrenzenden Biotopbereiche (v.a. Gehölze im Randbereich des Baufeldes) sind nicht zulässig.
1.5 V _{CEF}	Vergrämung der Tiere aus dem Baufeld durch Reduktion von Strukturelementen (Mahd, Entfernung von Buschwerk) im Zuge der Baufeldfreimachung vor der aktiven Phase der Tiere im zeitigen Frühjahr; Abfang und Umsiedlung; Abzäunung des Baufelds zum Schutz vor weiterer Einwanderung
1.6 V _{CEF}	Umverlegung der Maststandorte mittels schienengebundener Baumaschinen zur Minimierung der Eingriffsfläche.
1.7 V _{CEF}	Durchführung einer ökologischen Bauüberwachung
1.8 V _{CEF}	Optimierung der Baustellenbeleuchtung

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
3.1 G	Rasenansaat an den wiederhergestellten/gelockerten Straßenrandbereichen und Pflanzung von Gehölzgruppen
3.2 G	Ansaat von Landschaftsrasen mit Kräutern an den Bahnböschungen

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

Maßnahme	Ziel/Beschreibung
2.1 A	Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenfläche, Rasenansaat und Pflanzung von Gehölzgruppen Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung sowie der Förderung des Bodenlebens.
2.2 A	Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Biotop- und Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung, Förderung des Bodenlebens sowie der landschaftlichen Einbindung der Verkehrsanlage und zur Vermeidung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen.
2.3 A	Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern Die Maßnahme dient zur Wiederherstellung von Biotop- und Bodenfunktionen, zur Erhöhung der Versickerungsfähigkeit, strukturellen Aufwertung durch Rückbau der Straße und Rekultivierung, Förderung des Bodenlebens sowie der landschaftlichen Einbindung der Verkehrsanlage und zur Vermeidung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen.

Weitergehende Aussagen zu den Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind dem Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Unterlage 19.01, Kap. 5, S. 18A) zu entnehmen.

9.2. Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

9.2.1. Einleitung

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter wird gemäß § 25 UVPG auf der Grundlage der nach § 24 UVPG erfolgten zusammenfassenden Darstellung durchgeführt. Als Bewertungsmaßstäbe gelten die für die Art des Verfahrens maßgeblichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient der wirksamen Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze.

Unter diesen generellen Aspekten sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu betrachten. Im Ergebnis der Bewertung wird der Grad der Erheblichkeit der zu erwartenden vorhabenbedingten Beeinträchtigungen bezüglich der einzelnen Schutzgüter abgeleitet. Hierbei werden eventuell erarbeitete Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung bzw. zur Kompensation der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt berücksichtigt (Kap. 9.1.7). In der Quintessenz erfolgt eine Klassifizierung anhand von Bewertungsrängen, die zusammenfassend im Kap. 9.3 in Form einer Matrix aufgelistet werden.

Bezüglich der Bewertungsränge wird folgende Klassifizierung verwendet:

+ → positive Auswirkungen

0 → keine relevanten Auswirkungen

1 → geringe negative Auswirkungen (Unterschreitung der Erheblichkeitsschwelle)

2 → geringe erheblich negative Auswirkungen (durch entsprechende Maßnahmen potenziell ausgleich- oder ersetzbar)

3 → sehr erheblich negative Auswirkungen

Als Bewertungsmaßstäbe für die Verträglichkeit des Vorhabens mit den einzelnen Schutzgütern wurden neben den Vorgaben des UVPG gesetzliche Richt- und Grenzwerte sowie spezielle Regelungen des Fachrechtes herangezogen.

9.2.2. Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter

9.2.2.1. Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit

Baubedingte Beeinträchtigungen

Gemäß schalltechnischer Untersuchung (KSZ Ingenieurbüro GmbH, 2022) kommt es durch die Bauarbeiten der Straßenüberführung im Bereich der DB-Strecke 6207 bei km 216,989 zeitweise zu starken Richtwertüberschreitungen im Betrachtungsgebiet (700 m Radius um den Baustellenbereich). Vor allem in der Zeit vom 12.05. bis zum 06.07.2025 sind während der Abbrucharbeiten im Brückenbereich und bei Rammarbeiten für Mastfundamente im Gleisbereich im Umkreis von ca. 100 m Radius um die Baustelle Überschreitungen der Gesundheitsschwellen tags und nachts zu erwarten.

Die Abbrucharbeiten, der Einhub der Überbaufertigteile der Brücke, der Rückbau der Verschalung sowie die Gleisarbeiten werden unter anderem nachts stattfinden. Nachtarbeiten sind an 11 Tagen während der gesamten Bauzeit vorgesehen. Die stärksten Überschreitungen bezüglich des Schalls sind während der Abbruch- und Rückbauarbeiten (Brücke und Gleise) zu erwarten. Hier kommt es mehrfach zu Überschreitungen der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A). Bei den nächtlichen Bauaktivitäten kommt es während der Abbrucharbeiten und beim Spundwandbau zu deutlichen Überschreitungen des Immissionsrichtwertes in einem größeren Bereich um die Baustelle. Im Nahbereich der Baustelle wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an mehreren Gebäuden um bis zu 18 dB (A) (Geschwister-Scholl-Straße 48) überschritten. Auch bei weiteren nächtlichen Bauaktivitäten (z.B. Rückbau der Verschalung, Einhub Überbaufertigteile der Brücke, Gleisarbeiten) kommt es zu deutlichen Überschreitungen von mehr als 20 dB (3 Nächte). Besonders kritisch sind hierbei die Gleisrückbauarbeiten zu betrachten, da hier die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung an 29 Immissionsorten in einem Zeitraum von 43 Tagen überschritten werden.

Beim Einsatz Automatischer Warnsysteme (ATWS) im Bereich der Brückenbaustelle an den Masten sind tags an bis zu 900 Immissionsorten Überschreitungen der Gesundheitsschwelle von 70 dB(A) möglich. Bei den Bauarbeiten an der Brückenbaustelle ist dies am Tage an bis zu 256 Immissionsorten und nachts an bis zu 1.625 Immissionsorten möglich.

Baubedingt kommt es zu erschütterungsintensiven Arbeiten durch Rammarbeiten (für die Spundwände) und Abbrucharbeiten. Die erschütterungstechnische Untersuchung hat ergeben, dass bei Vibrationsrammungen von Spundbohlen in der Nähe zu Gebäuden bis etwa 15 m Abstand (mit großen Vibrationsrammen) und bis etwa 10 m Abstand (mit kleinen

Vibrationsrammen) eine hohe Gefahr für die Entstehung von Bauwerksschäden besteht. Ein hoher Belästigungsgrad für die in den Gebäuden befindlichen Personen ist bei Schlag- und Vibrationsrammungen am Tag in 10 bis 20 m Abstand (zwischen Vibrationsrammstelle und Wohnbebauung) und nachts in 80 bis 100 m Abstand zu erwarten. Ähnliche Werte ergeben sich für Erschütterungen bei Abbrucharbeiten.

Folgende Schallschutzmaßnahmen sind laut schalltechnischer Untersuchung (KSZ Ingenieurbüro GmbH, 2022) vorgesehen, welche die erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen reduzieren können:

- Maschineneinsatz gem. 32. BImSchV
- Einhaltung der AVV-Baulärm
- Vermeidung von Leerlaufzeiten
- Ersatzwohnraum (für Bewohner der Gebäude, bei denen während der Bauzeit Beurteilungspegel von > 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vorliegen)
- Verzicht auf den Einsatz von Automatischen Warnsystemen (ATWS) (Ohne Einsatz von ATWS kommt es tags insgesamt an bis zu 82 Tagen zu Überschreitungen der Gesundheitsschwelle von 70 dB(A) an bis zu 35 Immissionsorten. An 91 Immissionsorten kommt es zur Überschreitung der nächtlichen Gesundheitsschwelle von 60 dB(A)).

Anlagen- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingt ist mit keiner räumlichen Verlagerung von Verkehrsströmen zu rechnen. Betriebsbedingt ist gegenüber der Bestandsituation kein Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten und damit mit keiner Änderung der betriebsbedingten Wirkungen der Straße zu rechnen. Durch vorgesehene Geh- und Radwege und die Anpassung der Kurvenradien ergibt sich eine verbesserte Sicht im Straßenverkehr. Damit kann die Gefahr von Unfällen erheblich verringert werden. Der Straßenraum wird vornehmlich funktional als Verkehrsanlage wahrgenommen und dient nicht vorrangig der Erholung.

Angesichts der Einhaltung der vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sind, bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen, in der Summe geringe erheblich negative Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit zu erwarten (Bewertungsrang 2).

9.2.2.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen

Bau- und anlagebedingt kommt es zur Inanspruchnahme von Biotopstrukturen entlang der Gleise der DB und im Bereich der Gewerbegebiete und als Straßenbegleitgrün (Scherrasen, nicht standortgerechte Gehölzpflanzung und Baumgruppe). Zur Kompensation sind die Maßnahmen 2.1 A: Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenfläche (352 m²), Rasenansaat und Pflanzung von Gehölzgruppen sowie 2.2 A: Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) und 2.3 A: Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern vorgesehen, vgl. Kap. 9.1.7.

Da die Durchführung der Maßnahme unter Vollsperrung erfolgt, ist zur Gewährleistung der Zuwegung für Rettungsfahrzeuge, Gewerbetreibende und Anlieger eine Umleitungsstrecke erforderlich. Die Zuwegung erfolgt über die Straßen „Stadhufen“, „Eisenbahnstraße“ (rückwärtig) und „Schwarzer Weg“. Die südliche Zufahrt erfolgt über die B 107 Luisenstraße zum südlichen Teil der Geschwister-Scholl-Straße. Eingriffe in den Gehölzbestand dieser Umleitungsstrecke über den regulären Unterhaltungsmaßnahmen hinaus sind nicht erforderlich. Die Herstellung von Baustraßen und/oder Baubehelfen ist nicht vorgesehen.

Aufgrund der Habitatausstattung im Eingriffsbereich sind in Bezug auf die zu entfernenden Gehölze potenzielle Beeinträchtigungen ubiquitärer Brutvogelarten ohne artenschutzrechtliche Maßnahmen nicht auszuschließen. Die Maßnahme 1.1 V_{CEF}: Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen außerhalb der Brut- und Fortpflanzungszeit (01. März bis 30. September) ist daher vorgesehen, um potenzielle Beeinträchtigungen auszuschließen, vgl. Kap. 9.1.7.

Die Spalten und Hohlräume am vorhandenen Brückenbauwerk (sowie die Bahntrasse als Leitlinie an sich) können durch Fledermäuse genutzt werden. Zudem sind sie möglichen Beeinträchtigungen, die durch künstliches Licht in der Nacht verursacht werden, ausgesetzt. Daher sind auch hier artenschutzrechtliche Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 BNatSchG notwendig, vgl. Kap. 9.1.7 (Maßnahme 1.2 V_{CEF}: Begutachtung des Brückenbauwerkes auf Tierbesatz bzw. aktuelle Besiedlung vor Abriss, Maßnahme 1.8 V_{CEF}: Optimierung der Baustellenbeleuchtung).

Die Gleisanlagen sind zudem potenzieller Lebensraum der Zauneidechse. Ohne artenschutzrechtliche Maßnahmen können diese bei den Gleisarbeiten verletzt oder getötet werden, weshalb entsprechende Maßnahmen vorgesehen sind, vgl. Kap. 9.1.7 (Maßnahme 1.5 V_{CEF}: Vergämung der Tiere aus dem Baufeld, Maßnahme 1.6 V_{CEF}: Umverlegung der Maststandorte mittels schienengebundener Baumaschinen zur Minimierung der Eingriffsfläche). Insgesamt

werden die Maßnahmen durch eine ökologische Bauüberwachung begleitet (Maßnahme 1.7 V_{CEF}).

Aufgrund der Entfernung und der räumlich-funktionalen Trennung der Schutzgebiete (siehe Kap. 9.1.4.2: Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt) sind keine unmittelbaren vorhabenbedingten Wirkungen auf das diese Gebiete zu erwarten.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Die betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens übersteigen die bereits vorhandenen Wirkungen der bestehenden L 121 einschließlich der Brücke und der DB-Gleise nicht, da weder von einem Anstieg des Verkehrsaufkommens noch von einer relevanten räumlichen Verlagerung der Verkehrsströme auszugehen ist. Betriebsbedingte erhebliche Beeinträchtigungen der o.g. Arten und Schutzgebiete sind nicht zu erwarten.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe geringe erheblich negative Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten (Bewertungsrang 2).

9.2.2.3. Schutzgut Boden und Fläche

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen

Im Zuge des Bauvorhabens werden 505 m² Grünfläche versiegelt. Auf den betroffenen Flächen gehen dauerhaft alle Bodenfunktionen verloren. Im Rahmen der Maßnahme 2.1 A werden 352 m² versiegelte Fläche entsiegelt und begrünt (vgl. Kap. 9.1.7). Das verbleibende Defizit von rund 150 m² wird durch Begrünungsmaßnahmen kompensiert (Maßnahmen: 2.2 A: Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) und 2.3 A: Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern, vgl. Kap. 9.1.7).

Im Rahmen des Vorhabens anfallende Abfälle werden nach Maßgabe des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) getrennt gehalten, schadlos und ordnungsgemäß verwertet bzw. all-gemeinwohlverträglich beseitigt. Dabei hat die Verwertung Vorrang vor der Beseitigung (§ 6 KrWG – Abfallhierarchie). Neben dem KrWG werden die abfallrechtlichen Vorschriften beachtet.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Als für den Boden relevante betriebsbedingte Wirkungen sind der Eintrag von Stoffen über den Luftpfad sowie in Spritz- und Oberflächenwasser gelöste Stoffe (Schwermetalle, organische Stoffe, sonstige anorganische Stoffe, Tausalze, Reifenabrieb) zu betrachten. Für die straßenverkehrsspezifischen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ist dabei der Wirkpfad Boden - Grundwasser relevant. Da die betriebsbedingten Wirkungen zukünftig die der Bestandsstrasse nicht überschreiten, ist nicht mit einer Zunahme negativer betriebsbedingter Auswirkungen zu rechnen. Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe geringe negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche zu erwarten (Bewertungsrang 1).

9.2.2.4. Schutzgut Wasser

Eine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern kann ausgeschlossen werden.

Die Entwässerung der L 121 und des Geh-/Radwegs erfolgt in zwei geschlossenen Systemen, unter Nutzung eines vorhandenen Regenwasserschachtes und bei teilweiser Umverlegung eines Regenwasserkanals. Die Entwässerung der Einmündung erfolgt aufgrund der geplanten Fahrbahnneigung (Dachprofil) zu einem Teil über die Bordrinne in Abläufe der L 121 und zu einem anderen Teil über die Bordrinnen der Eisenbahnstraße. Dort werden die geplanten Bordrinnen an die vorhandenen Pflasterrinnen angepasst, über welche das Oberflächenwasser abgeführt wird. Sämtliche Wassermengen werden, wie im vorhandenen Zustand auch, dem öffentlichen Entwässerungsnetz zugeführt. Eine Veränderung der Grundwassersituation ist daher auch nicht zu erwarten.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten (Bewertungsrang 0).

9.2.2.5. Schutzgüter Klima und Luft

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen

Im Zuge des Bauvorhabens werden 505 m² Grünfläche zusätzlich versiegelt. Die erheblichen anlagenbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima und Luft werden anteilig durch geeignete multifunktionale Ausgleichsmaßnahmen kompensiert (vgl. Kap. 9.2.2.3: Schutzgut

Boden und Fläche). Es ist vorgesehen eine Entsiegelungsmaßnahme (2.1 A: Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenfläche, Rasenansaat und Pflanzung von Gehölzgruppen) sowie Begrünungsmaßnahmen (2.2 A: Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) und 2.3 A: Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern) umzusetzen. Hierdurch werden u.a. klimabestimmende Faktoren wie der mit dem Boden-Wasserhaushalt einhergehende Verdunstungsgrad sowie die Temperatur positiv beeinflussende Schattenwirkungen gesichert bzw. generiert.

Der anlagebedingte Grünflächenverlust ist voraussichtlich so gering, dass die Funktion der Frischluftproduktion nur unwesentlich verringert wird und es somit nicht zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der klimatischen Bedingungen durch das Bauvorhaben kommt. Temporäre Verschlechterungen bezüglich der bauzeitlichen Emissionen (Lärm, Erschütterungen) werden über das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit abgehandelt (siehe Kapitel 9.2.2.1).

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Zu den betriebsbedingten Wirkungen zählen auch bei den Schutzgütern Klima und Luft die Emissionen (u.a. Partikel und Kohlendioxid) des fließenden Verkehrs. Eine projektbedingte Verkehrszunahme ist nicht zu erwarten, weshalb die Beeinträchtigung das Maß der bestehenden Belastung nicht überschreitet.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe geringe negative Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft zu erwarten (Bewertungsrang 1).

9.2.2.6. Schutzgut Landschaft

Bau- und anlagenbedingte Beeinträchtigungen

Im Zuge des Vorhabens werden keine landschaftsbildrelevanten Bauwerke errichtet. Die geplante Brücke (Ersatzneubau) entfaltet keine visuelle Fernwirkung und ist zukünftig vom Dessau-Wörlitzer Gartenreich aus nicht sichtbar. Mit dem geplanten Vorhaben ist keine Erhöhung oder räumliche Verlagerung des Verkehrsaufkommens verbunden.

Visuelle Störungen sind baubedingt insbesondere durch den Verlust der gleissäumenden Vegetationsbestände zu erwarten. Diese landschaftsbildprägenden Gehölzstrukturen werden entsprechend ausgeglichen und die Funktion der prägenden Vegetation wiederhergestellt (Gestaltungs- und Pflanzmaßnahmen: 3.1 G: Rasenansaat an den

wiederhergestellten/gelockerten Straßenrandbereichen und Pflanzung von Gehölzgruppen, 3.2. G: Ansaat von Landschaftsrasen mit Kräutern an den Bahnböschungen, 2.2 A: Pflanzung von Hochstämmen (heimische standortgerechte Arten) und 2.3. A: Pflanzung von heimischen standortgerechten Sträuchern).

Aufgrund der Art des Bauvorhabens kommt es zu keiner zusätzlichen Zerschneidungswirkung für das Landschaftsbild. Die technische Überformung ist mit der bestehenden Verkehrsanlage bereits gegeben und wird projektbedingt nicht verstärkt.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Durch den Straßenverkehr kommt es insbesondere durch Verlärmung zur Beeinträchtigung von Landschaftsräumen. Da sich die Verkehrszahlen projektbedingt nicht erhöhen, geht diese Beeinträchtigung nicht über das Maß der Vorbelastung hinaus.

Der Untersuchungsraum ist stark anthropogen überformt, vor allem durch Aufschüttungen für die Straßenböschungen, die Bebauung und die Einschnitte für die Bahnanlagen. Bereits im Bestand ist der Landschaftsraum durch die Landesstraße und das Brückenbauwerk geprägt. Der Straßenraum wird als Verkehrsfläche erlebt und dient nicht vorrangig der Erholung. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind hier nur durch die geplanten Gehölzentnahmen im Bereich des Gleises wahrnehmbar. Die Auswirkungen auf die Landschaft sind diesbezüglich als gering einzuschätzen.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe geringe negative Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten (Bewertungsrang 1).

9.2.2.7. Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Rahmen des Vorhabens sind keine relevanten Auswirkungen auf Bodendenkmale oder sonstige Objekte von archäologischem Interesse zu erwarten.

Bezogen auf das gesamte Vorhaben und die damit verbundenen Wirkungen sind in der Summe keine relevanten Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten (Bewertungsrang 0).

9.2.3. Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter wurden in den Kapiteln 9.2.2.1 bis 9.2.2.7 betrachtet.

9.3. Zusammenfassende Bewertung

Im Kap. 9.2.2 wurde eine Bewertung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzgüter vorgenommen. Die Bewertung erfolgte auf Grundlage der in Kap. 9.1.6 dargestellten Umweltauswirkungen. In nachfolgender Tabelle werden die verbalen Bewertungen in Form von Bewertungsrängen zusammengefasst.

Schutzgut	Bewertungsränge				
	3	2	1	0	+
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		X			
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		X			
Boden			X		
Fläche			X		
Wasser				X	
Klima			X		
Luft			X		
Landschaft			X		
Kulturgüter und sonstige Sachgüter				X	

- + positive Auswirkungen
- 0 keine relevanten Auswirkungen
- 1 geringe negative Auswirkungen (Unterschreitung der Erheblichkeitsschwelle)
- 2 geringe erheblich negative Auswirkungen (durch entsprechende Maßnahmen potenziell ausgleich- oder ersetzbar)
- 3 sehr erheblich negative Auswirkungen

In der Gesamtbetrachtung kann das Vorhaben: „L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012)“ in der Gemarkung Coswig im Landkreis Wittenberg als umweltverträglich im Sinne des UVPG bewertet werden. Die getroffene Einschätzung ergeht unter Einhaltung zum Vorhaben erteilter Nebenbestimmungen und Auflagen.

10. Städtebauliche Belange

Die Planfeststellung berücksichtigt (hinsichtlich der Auswirkungen) die in Coswig (Anhalt) geplanten und bestehenden baulichen Nutzungen.

11. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen

11.1. Landkreis Wittenberg (Reg.-Nr. 3)

Stellungnahmen vom 31.01.2020 und 13.04.2023

Erwiderung des VHT vom 19.06.2023

Der Landkreis Börde hat sich in Form gebündelter Stellungnahmen der einzelnen Fachdienste im Anhörungsverfahren geäußert. Den darin enthaltenen Forderungen wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Punkt A.IV. entsprochen. Darüber hinaus gibt es keinen weiteren Entscheidungsbedarf.

11.2. Stadt Coswig (Anhalt) Reg.-Nr. 4)

Stellungnahmen vom 05.02.2020 und 13.04.2023

Die Stadt hatte in ihrer Stellungnahme vom 05.02.2020 Forderungen gestellt zur Festlegung der künftigen Radverkehrsführung, zur barrierefreien Anbindung anliegender Grundstücke in der Geschwister-Scholl-Straße, zum Material der Bordanlagen, zur Umleitungsstrecke, zur Straßenbeleuchtung und zu Angaben im Erläuterungsbericht und Regelungsverzeichnis. Der Vorhabenträger hatte seine Planung daraufhin in Abstimmung mit der Stadt angepasst, diese Punkte haben sich damit erledigt.

Die Forderung nach Schaffung einer provisorischen Querungsmöglichkeit über die Bahnanlage in Form einer Behelfsbrücke für Fußgänger während der Bauzeit wird abgelehnt. Abgesehen von den immensen zusätzlichen Kosten für ein Behelfsbauwerk, notwendigen zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen für die Oberleitungen an der Bahnstrecke und mit der DB AG abzustimmenden Sperrzeiten ist die Realisierung einer behelfsmäßigen Fußgängerüberquerung über das Bahngelände aufgrund der bautechnologischen Gegebenheiten und dem erforderlichen Raumbedarf wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse im Querungsbereich nicht möglich. Zudem wäre für das Behelfsbauwerk eine zusätzliche Planung erforderlich, die eine weitere Zeitverzögerung zur Folge hätte.

11.3. Landesamt für Geologie und Bergbau Sachsen-Anhalt (Reg.-Nr. 7.6)

Stellungnahmen vom 21.01.2020 und 24.03.2023

Der Forderung nach Übergabe der Baugrunduntersuchung wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmung 7 im Punkt A.IV.8. entsprochen.

11.4. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Reg.-Nr. 7.10)

Stellungnahmen vom 17.12.2019 und 03.04.2023

Erwiderung des VHT vom 19.06.2023

Der Forderung des Bundesamtes wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmung 8 im Punkt A.IV.8. entsprochen.

11.5. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle (Reg.-Nr. 7.11/A)

Stellungnahmen vom 24.01.2020 und 04.04.2023

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte in seiner ersten Stellungnahme kritisiert, dass in den Planunterlagen Ausführungen bzw. Darstellungen zu den geplanten Änderungen an der Oberleitungsanlage fehlen. Diese Änderungen seien notwendige Folgemaßnahmen und müssten daher zwingender Bestandteil der vorliegenden Planung sein. Der Forderung nach Ergänzung der Planunterlagen um die bahenseitigen Anpassungsarbeiten und Korrekturen hinsichtlich der betroffenen Bahnstrecke ist der Vorhabenträger nachgekommen.

Die Forderungen in Bezug auf das südliche Anschlussgleis, das zurückgebaut werden soll, haben sich erledigt. Die betreffende Fläche wurde mit Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 02.08.2022 gemäß § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hatte darauf hingewiesen, dass in den Planunterlagen allgemein von der DB AG die Rede ist. Diese untergliedere sich aber in mehrere, eigenständige Gesellschaften, auf die der Besitz aufgeteilt ist. Die einzelnen Gesellschaften seien zu ermitteln und gesondert am Verfahren zu beteiligen. Diese Forderung hat sich erledigt. Die Planfeststellungsbehörde beteiligt im Rahmen der Anhörung vereinbarungsgemäß ausschließlich die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien. Diese ermittelt die betroffenen Einzelgesellschaften und gibt dann in deren Vertretung eine gebündelte Stellungnahme ab.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch die für die Belange der nicht bundeseigenen Eisenbahnen zuständige Stelle des Landes Sachsen-Anhalt beteiligt.

Sämtlichen Forderungen des Eisenbahn-Bundesamtes wurde damit entsprochen, es besteht kein weiterer Entscheidungsbedarf.

11.6. Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (Reg.-Nr. 7.14)

Stellungnahmen vom 16.12.2019 und 27.02.2023

Erwiderung des VHT vom 19.06.2023

Die Forderung hinsichtlich des Schutzes von im Baufeld vorhandenen Grenzmarken wurden durch Aufnahme der Nebenbestimmung 9 unter A.IV.8. berücksichtigt.

Den Forderungen nach Angabe von Quellenvermerken in den Plänen ist der Vorhabenträger durch Überarbeitung der Planunterlagen nachgekommen.

11.7. Deutsche Telekom Technik GmbH (Reg.-Nr. 8.1)

Stellungnahmen vom 06.12.2019 und 23.02.2023

Erwiderung des Vorhabenträgers vom 19.06.2023

Durch die Deutsche Telekom Technik GmbH wird mit den vorgenannten Schriftsätzen die Aufnahme diverser Nebenbestimmungen, den Leitungsbestand des Unternehmens betreffend, gefordert. Unter Verweis auf die verfügbaren Nebenbestimmungen unter A.IV.7.1. dieses Beschlusses gibt es keinen weiteren Entscheidungsbedarf.

11.8. Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig (Anhalt) (Reg.-Nr. 8.10)

Stellungnahmen vom 16.01.2020 und 16.03.2023

Erwiderung des Vorhabenträgers vom 19.06.2023

Den Forderungen in Bezug auf das Regelungsverzeichnis wurde durch Überarbeitung der Planunterlagen entsprochen.

11.9. Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH – NASA (Reg. -Nr. 8.12)

Stellungnahme vom 09.01.2020

Der Forderung der NASA wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmung 10 im Punkt A.IV.8. entsprochen.

11.10. DB Immobilien (Reg.-Nr. 8.13)

Stellungnahmen vom 27.01.2020, 19.02.2020, 20.04.2023 und 19.01.2023

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen hatte mit Schriftsatz vom 27.01.2020 Einwendung gegen die ursprünglichen Pläne des Vorhabenträgers erhoben. Die Einwendung wurde im Wesentlichen damit begründet, dass die Betroffenheit zu den Bahnanlagen und Flächen der DB Netz AG – bahnseitige Anpassungen – aus den Planunterlagen nicht ersichtlich sei.

Der Vorhabenträger hatte daraufhin in Abstimmung mit der Deutsche Bahn AG die Planung überarbeitet und um bahnseitige Anpassungen, die allein wegen des Brückenneubaus notwendig sind, ergänzt. Da die Planüberarbeitung/-ergänzung sehr umfangreich war und neue/stärkere Betroffenheiten auslöste, hatte die Planfeststellungsbehörde ein ergänzendes Anhörungsverfahren durchgeführt und an diesem die DB Immobilien erneut als TöB beteiligt.

Mit Schriftsatz vom 20.04.2023 erhob diese dann wiederum Einwendung: „In den Planfeststellungsunterlagen fehlen immer noch wichtige Angaben/Darstellungen, so dass Bedenken gegen das Verfahren weiterhin bestehen und nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Bahnverkehr gefährdet wird.“

Im Nachgang dazu gab es weitere Abstimmungen zwischen der DB AG und dem Vorhabenträger. Die in deren Ergebnis erneut angepassten Planunterlagen wurden der DB Immobilien nochmals zur abschließenden Überprüfung vorgelegt. Mit Stellungnahme vom 19.01.2024 teilte die DB Immobilien mit, dass gegen das Verfahren bei Beachtung und Einhaltung der in diesem Schriftsatz vorgetragenen Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Auflagen und Hinweise unter Punkt A.IV.7.2. des Beschlusses als Nebenbestimmungen aufgenommen. Damit haben sich alle diesbezüglichen Forderungen erledigt.

Darüber hinaus gibt es keinen weiteren Entscheidungsbedarf.

Im Schreiben vom 27.01.2020 hatte die DB AG auch Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Ersatzneubaus insgesamt und an der vom Vorhabenträger zur Planfeststellung beantragten Vorzugsvariante des Ausbaus geäußert. In den folgenden Stellungnahmen wurde dies nicht weiterverfolgt, es erfolgt deshalb an dieser Stelle nicht explizit eine Entscheidung dazu. Die Planfeststellungsbehörde hat sich allerdings in Punkt C.V.2. des Beschlusses mit den angesprochenen Punkten auseinandergesetzt, da die Klärung solcher Fragen ohnehin Bestandteil des Abwägungsprozesses in Planfeststellungsverfahren ist.

In der abschließenden Stellungnahme vom 19.01.2024 hatte die DB AG ausgeführt: „Einer Entwässerung im Bestand wird aus Sicht des Fachbereichs KIB unter Vorbehalt der nachzureichenden hydraulischen Berechnung (Bestand und Planung) nicht zugestimmt, da der Bestandsschutz mit Erneuerung der Brücke entfällt. Für die Verlegung von Entwässerungsleitungen auf dem Grundstück der DB AG ist - wie üblich - ein Kreuzungsvertrag abzuschließen.“ Diese Äußerungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unverständlich. Aus dem vorliegenden E-Mail-Verkehr zwischen Vorhabenträger und der DB AG sowie aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass die geplante Entwässerung nicht auf/über Bahngelände erfolgt. Es liegt insoweit also keine Betroffenheit der DB AG vor. Im Übrigen wurde dem geplanten Entwässerungskonzept von Seiten der Unteren Wasserbehörde beim Landkreis Wittenberg zugestimmt.

11.11. Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH

Stellungnahmen vom 06.02.2020 und 10.05.2023

Erwiderung des VHT vom 30.01.2024

Den Forderungen der Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH wurde durch Aufnahme der Nebenbestimmungen in Punkt A.IV.7.3. entsprochen.

12. Begründung der Entscheidung über private Einwendungen

Aus Datenschutzgründen werden die Einwender nachfolgend mit Nummern angegeben. Die jeweils zugehörige Nummer wird den Einwendern mit Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

12.1. Einwender Reg.-Nr. E 1

Einwendung vom 12.01.2020

Erwiderung des VHT vom März 2022

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstücks in der Gemarkung Coswig, Flur 18 Flurstück 2, das mit einem Wohnhaus bebaut ist. Dieses Grundstück liegt in der Geschwister-Scholl-Straße, hat aber keine eigene Zufahrt von der Straße aus. Die Einwenderin gibt an, dass sie mit Genehmigung der Bahnmeisterei einen bahneigenen Weg nutze, um auf den rückwärtigen Teil des Grundstücks zu gelangen (zum Verbringen der Mülltonnen, als Zufahrt mit Fahrrädern und mit dem Auto). Es wäre ihr wichtig, diesen Weg weiterhin nutzen zu können.

Der Vorhabenträger hat daraufhin erwidert, dass die Zufahrt zum Grundstück im Zuge der Baumaßnahme nur eingeschränkt nutzbar sein wird aufgrund der höhenmäßigen Anpassung im Zuge des Umbaus der L 121 in diesem Bereich. Die Einschränkungen werden auf das zur Wiederherstellung der Zufahrt (Weges) erforderliche Maß beschränkt. Nach Beendigung des Bauvorhabens sei die Zufahrt und somit der Weg im ausgebauten Zustand wieder vollumfänglich nutzbar.

Die Einwendung wird teilweise abgelehnt. Da die Einfahrt zu dem von der Einwenderin genutzten Weg direkt von der geplanten Straßenbaumaßnahme betroffen ist, wird eine Nutzung im gewohnten Umfang während der Bauzeit nicht möglich sein. Der Vorhabenträger hat aber zugesichert, dass die Zufahrt nach Abschluss der Baumaßnahme wieder vollumfänglich nutzbar sein wird.

12.2. Einwender Reg.-Nr. E 2

Einwendung vom 03.02.2020

Erwiderung des VHT vom März 2022

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks in der Gemarkung Coswig, Flur 18 Flurstück 1, das mit einem Wohnhaus bebaut ist. Der Einwender gibt an, dass in den Planunterlagen die falsche Hausnummer für sein Grundstück angegeben ist. Zudem wendet er sich gegen den ursprünglich vorgesehenen 2stufigen Abgang vom Fuß-/Radweg in der Geschwister-Scholl-Straße zu seinem Grundstück und bittet um die Schaffung eines barrierefreien Zugangs.

Die Einwendung hat sich mit der Überarbeitung der Planung erledigt. Die Hausnummer wurde berichtigt. Der Vorhabenträger hatte dem Einwender einen barrierefreien Abgang von der Straße zum Grundstück zugesagt und dies in der Planung nunmehr auch berücksichtigt (siehe hierzu auch PU 05 – Lageplan und PU 11 – Regelungsverzeichnis -, lfd. Nr. 3.13).

13. Gesamtergebnis der Abwägung

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt und gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Umwelt-, Arten- und Klimaschutzverträglichkeit des Vorhabens ist in den vorgelegten Planunterlagen nachgewiesen. Im Ergebnis hält die Planfeststellungsbehörde den Ausbau der L 121 OD Coswig (Anhalt) – Ersatzneubau der Brücke über die DB AG (Bauwerk 0012) – einschließlich der in diesem Zusammenhang notwendigen bahnseitigen Anpassungsmaßnahmen für gerechtfertigt und im überwiegenden öffentlichen Interesse für geboten.

Die Planfeststellungsbehörde hat in ihrer Entscheidung nicht nur die Abwägung jedes öffentlichen und privaten Belanges gegen die öffentlichen Interessen an dem Bauvorhaben, sondern auch eine Gesamtabwägung aller für und gegen das geplante Bauvorhaben sprechenden Belange vorgenommen; denn selbst wenn jeder Belang für sich die öffentlichen Interessen an der Realisierung des Vorhabens nicht überwiegen sollte, so könnte doch die Gesamtheit dieser Belange das Interesse an der Realisierung des Vorhabens überwiegen.

Wie in den einzelnen Teilen der Entscheidungsbegründung ausgeführt, kam es für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung der einzustellenden Belange darauf an, rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden. Durch die im Beschluss enthaltenen Vorkehrungen, Nebenbestimmungen und Festsetzungen und eine auf das Ziel einer Minimierung unvermeidbarer Eingriffe ausgerichteten Planung konnte sichergestellt werden, dass keine einzelnen öffentlichen und privaten Interessen in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen.

Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die mit dem Bauvorhaben als Zielsetzung verfolgte Verbesserung der bislang bestehenden unzureichenden Verkehrsinfrastruktur gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen und zum Wohle der Allgemeinheit hingenommen werden. Gleiches gilt für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft. Denn diese werden durch Realisierung der geplanten landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen, welche durch die Planfeststellungsbehörde naturschutzfachlich geprüft wurden, ausgeglichen.

Zu dem Vorhaben bestehen auch keine sich aufdrängenden Alternativen, die die verfolgten Planungsziele besser erreichen würden oder mit einer geringeren Beeinträchtigung von öffentlichen und privaten Belangen verbunden wären.

Auch in ihrer Gesamtheit betrachtet überwiegen die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange nicht das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens.

Es wird sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und umweltrechtliche Vorschriften dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Dem Antrag auf Planfeststellung konnte deshalb entsprochen werden.

VI. Begründung der Anordnung des Sofortvollzuges

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses war hier wie beantragt anzuordnen, da es vorliegend im öffentlichen Interesse liegt, dass das geschaffene Baurecht unverzüglich umgesetzt werden kann, § 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO. Das ergibt sich aus den nachfolgenden Erwägungen:

Der Vorhabenträger macht geltend, dass es für den erforderlichen Ersatzneubau der Brücke unabdingbar sei, dass die bereits vor Jahren mit der DB AG abgestimmten Sperrpausen der Bahn in den Jahren 2025 bis 2026 genutzt würden. Der Projektablaufplan sei anhand dieser genehmigten Sperrpausen entwickelt worden, alle Vorgänge aufeinander abgestimmt, Mittel zur baulichen Realisierung stehen im Haushalt bereit. Eine zeitliche Verzögerung auch nur eines Vorganges würde eine Kettenreaktion bei den zeitlich darauffolgenden Vorgängen nach sich ziehen, einhergehend mit einer Erhöhung der Kosten des Vorhabens. Zur Einhaltung der mit der DB AG abgestimmten Terminkette sei es erforderlich, die Bauleistungen bereits auszuschreiben, ohne den Eintritt der Unanfechtbarkeit des Beschlusses abzuwarten. Die ursprünglich im Projektablaufplan vorgesehenen zeitlichen Puffer für Unvorhergesehenes seien mittlerweile restlos aufgebraucht.

Hinzu komme, dass der gegenwärtige Zustand des Brückenbauwerkes den Handlungsdruck für die zügige Realisierung des Ersatzneubaus entsprechend der geplanten Terminkette erhöhe. Verzögere sich der Ersatzneubau über den vorgesehenen Zeitrahmen hinaus, würde dies eine noch länger andauernde Sperrung der L 121 in diesem Bereich für den Fahrzeugverkehr nach sich ziehen. Mit welcher negativen Konsequenzen dies verbunden ist, hat die Stadt Coswig (Anhalt) in ihrer Stellungnahme vom 13.04.2023 dargelegt (siehe dazu Punkt C.V.2.3. dieses Beschlusses).

Auch der Hinweis auf eine Kostensteigerung für den Fall einer Verzögerung der Planumsetzung vermag argumentativ zu überzeugen. Der Vorhabenträger hat dies im Einzelnen nicht weiter begründet, jedoch liegt die Richtigkeit dieser Aussage auf der Hand. Dass Bauvorhaben sich gegenüber dem Kostenanschlag umso mehr verteuern, je länger sich die Bauausführung hinauszögert, darf als allgemeingültige, nicht weiter beweisbedürftige Erkenntnis angesehen werden. Daher spricht auch das öffentliche Interesse an einer sparsamen Mittelverwendung durch die Straßenbauverwaltung des Landes für die begehrte Anordnung des Sofortvollzuges. Schließlich war bei der Entscheidung, dem Vorhabenträger einen Baubeginn vor Eintritt der Unanfechtbarkeit zu ermöglichen, maßgeblich, dass im Verfahren der Planfeststellung keinerlei Konflikte offengeblieben sind, die geeignet wären, die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens als solches in Frage zu stellen. Demzufolge war wie beantragt zu entscheiden.

VII. Begründung des Vorbehaltes weiterer Anordnungen

Der Vorbehalt weiterer Anordnungen in Teil A.VII. dieses Beschlusses ist zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt. Der Planfeststellungsbehörde soll damit die Möglichkeit gegeben werden, dem Vorhabenträger ggf. weitere nachträgliche Maßgaben aufzuerlegen, wenn durch die geplante Baumaßnahme nachteilige Wirkungen entstehen, die zum Zeitpunkt des Beschlusses nicht erkennbar waren. Die Zulässigkeit dieses Vorbehaltes ergibt sich aus § 75 Abs. 2 Satz 2 und § 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA.

D. Begründung der Kostenentscheidung

Die unter A.VIII. getroffene Kostenentscheidung ergibt sich aus den §§ 1, 2 und 14 Verwaltungskostengesetz des Landes Sachsen-Anhalt.

E. 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 i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA).
2. Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 37 Abs. 6 StrG LSA außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers der Straßenbaulast von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Gemäß § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG i. V. m. § 1 Abs.1 Satz 1 VwVfG LSA gilt als Beginn der Durchführung des Planes jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens; eine spätere Unterbrechung der Verwirklichung des Vorhabens berührt den Beginn der Durchführung nicht.
3. Dieser Planfeststellungsbeschluss wird dem Vorhabenträger und den Beteiligten, über deren Stellungnahmen und Einwendungen entschieden worden ist, förmlich zugestellt.
4. Eine weitere Ausfertigung dieses Beschlusses und die in Teil A.II. dieses Beschlusses festgestellten Planunterlagen werden darüber hinaus nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Coswig (Anhalt) zwei Wochen lang zur Einsichtnahme

ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber denjenigen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

5. Die in der folgenden Rechtsbehelfsbelehrung genannte Frist zur Klageerhebung wird im Falle der Nummern 3 mit der unmittelbaren Zustellung, im Falle der Nummer 4 mit dem Ende der Auslegungsfrist in Lauf gesetzt.
6. Bei erforderlicher Änderung/Ergänzung des festgestellten Planes vor Fertigstellung des Bauvorhabens gem. § 76 VwVfG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA kann nur der Vorhabenträger einen entsprechenden Antrag bei der Planfeststellungsbehörde stellen.

F. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem

**Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt,
Breiter Weg 203 – 206 in 39104 Magdeburg**

erhoben werden.

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

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, vertreten durch den Präsidenten, Ernst-Kamieth-Straße 2, 06112 Halle (Saale)) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage (§ 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO) gegen die getroffene Entscheidung kann nur

innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses bei dem angegebenen Gericht gestellt und begründet werden.

Im Auftrag

gez. Düring

Ausfertigung

Die vorstehende Ablichtung stimmt mit der Urschrift des Planfeststellungsbeschlusses des Landesverwaltungsamtes vom 17.07.2024, Az.: 308.6 5 – 31037-F2.19, überein.

Landesverwaltungsamt Halle (Saale), 17.07.2024

Im Auftrag

Solf

Landesverwaltungsamt
Ernst-Kamieth-Straße 2
06112 Halle (Saale)
Telefon: (0345) 514-0

www.landesverwaltungsamt.sachsen-anhalt.de