



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 12 09 63, 01010 Dresden

Paket mit Rückschein

DB Netz AG

c/o DB Projektbau GmbH

Großer Brockhaus 5

04103 Leipzig

Geschäftszeichen (**bitte im Schriftverkehr immer angeben**)

52130 226 Paä 41/08

Bearbeitung: Gerhild Schulze LL.M.

Telefon: (03 51) 42 43- 130

Telefax: (03 51) 42 43- 5130

e-Mail: SchulzeGe@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 22.08.08

VMS-Nummer

Betreff: **ESTW – A Leipzig-Connewitz**

Bezug: **Ihr Antrag auf Erlass eines Änderungsplanfeststellungsbeschlusses zur Plangenehmigung vom 28.11.2006**

Anlage: Planunterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ergeht folgender Bescheid:

- Ihr Antrag vom 13.02.08 auf Änderung der Plangenehmigung vom 28.11.2006 wird abgelehnt.
- Für diese Entscheidung werden keine Kosten erhoben.

Begründung

1. Rechtsgrundlage:

Das Eisenbahn-Bundesamt ist gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 BEVVG¹ zuständige Planfeststellungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes.

¹ Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27.12.1993 (BGBl.I S. 2378, 2394), in der aktuellen Fassung

Gemäß § 18 AEG dürfen Betriebsanlagen einer Eisenbahn, einschließlich der Bahnfernstromleitungen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG bedarf es eines neuen Planfeststellungsverfahrens, wenn vor Fertigstellung des Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden soll. Bei Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung kann die Planfeststellungsbehörde von einem neuen Planfeststellungsverfahren absehen, wenn Belange anderer nicht berührt werden oder wenn die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben. Gemäß § 76 Abs. 3 VwVfG kann die Planfeststellungsbehörde in den Fällen des § 76 Abs.2 VwVfG oder in anderen Fällen einer Planänderung von unwesentlicher Bedeutung ein Planfeststellungsverfahren durchführen. Es bedarf keines Anhörungsverfahrens und keiner öffentlichen Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses.

Nach fruchtloser Überarbeitung der Planunterlagen ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, den Antrag auf Planfeststellung zurückzuweisen².

Gemäß § 70 VwVfG bedarf es vor Erhebung einer verwaltungsrechtlichen Klage, die einen im förmlichen Verwaltungsverfahren erlassenen Verwaltungsakt zum Gegenstand hat, keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. Dies gilt auch für Fälle, in denen ein Verwaltungsakt nicht erlassen, sondern abgelehnt worden ist.

Die Zuständigkeit des OVG ergibt sich aus § 48 Abs. 1 Nr. 7 VwGO.

2. Sachverhalt:

Am 28.11.2006 hat das Eisenbahn-Bundesamt eine Plangenehmigung für den Bau des ESTW Connewitz erteilt.

Der Erläuterungsbericht für das ESTW Connewitz enthält die Aussage, dass unmittelbar nach Inbetriebnahme des ESTW –A L – Connewitz die Bauleistungen für die Netzergänzenden Maßnahmen geplant sind.

Die Plangenehmigung enthält folgende Nebenbestimmung:

„Die Erstinbetriebnahme des ESTW Connewitz ist erst und nur solange möglich, wie ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss für die Netzergänzenden Maßnahmen vorliegt. Bei einem Scheitern des Planfeststellungsverfahrens für die Netzergänzenden Maßnahmen ist das ESTW so nachzurüsten oder durch andere Maßnahmen sicherzustellen, dass die jetzt vorhandenen Strecken weiter betrieben werden können. Gleiches gilt, wenn die Netzergänzenden Maßnahmen nur in modifizierter Form festgestellt werden können oder sich durch eine eventuelle Anbindung des Bahnhofes Leipzig-Paunsdorf Änderungen ergeben. Das ESTW muss dann der modifizierten Planfeststellung angepasst werden bzw. es muss durch andere Maßnahmen si-

² Knack, VwVfG, § 73, Rn.21

chergestellt werden, dass die nach dem Planfeststellungsbeschluss für die Netzergänzenden Maßnahmen vorhandenen Gleise auch betrieben werden. Den plangenehmigten Zustand baut die Vorhabensträgerin also allein auf ihr Risiko“.

Zur Begründung hat das Eisenbahn-Bundesamt ausgeführt, dass die Vorhaben Netzergänzende Maßnahmen und ESTW Connewitz in einem engen baulichen und rechtlichen Zusammenhang stehen. Durch die Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass Rechte und Belange Dritter sowie öffentliche Belange durch die verfahrensmäßig getrennte Behandlung nicht beeinträchtigt werden.

Mit Schreiben vom 13.02.08 haben Sie die Aufhebung der Nebenbestimmung beantragt. Mit Schreiben vom 19.02.2008 habe ich Ihnen mitgeteilt, dass die vorgelegten Planunterlagen nicht genehmigungsfähig sind und Ihnen Gelegenheit zur Nachbesserung gegeben.

Mit Schreiben vom 07.03.08 haben Sie erneut Unterlagen eingereicht. Mit Schreiben vom 12.03.08 habe ich Ihnen mitgeteilt, dass auch diese Unterlagen nicht genehmigungsfähig sind.

Am 19.03.08 habe ich Ihnen meine Bedenken nochmals persönlich mitgeteilt.

Am 01.04.08 haben Sie erneut Unterlagen eingereicht. Am 09.04.08 habe ich Ihnen mitgeteilt, dass auch diese Unterlagen nicht genehmigungsfähig sind. Am 10.04.08 haben Sie erneut geänderte Unterlagen eingereicht.

Am 10.04.08 habe ich Ihnen erneut meine Bedenken mitgeteilt.

Am 13.06.08 haben Sie erneut Planunterlagen eingereicht. Am 13.06.08 habe ich Ihnen mitgeteilt, dass auch diese Unterlagen mich nicht überzeugen.

Am 24.06.08 haben Sie erneut Planunterlagen eingereicht. Am 21.07.08 habe ich Ihnen mitgeteilt, dass ich Ihre Ausführungen immer noch für wenig überzeugend halte und Sie gebeten, eine irreführende Bemerkung aus dem Erläuterungsbericht zu streichen und sodann die Unterlagen zu vervielfältigen.

Am 01.08.08 habe ich den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Gelegenheit gegeben, binnen zwei Wochen Einwendungen zu erheben.

Des Weiteren habe ich der Stadt Leipzig, der Stadt Markkleeberg, der Landesdirektion und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH, die Muldentaleisenbahnverkehrsgesellschaft mbH und die InfraLeuna GmbH haben fristgemäß Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die RAIL4CHEM Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH hat am 19.08.08 Einwendungen erhoben. Ausweislich der Zustellungsurkunde sind ihr die Planunterlagen am 04.08.2008 zugestellt worden. Die Frist von 2 Wochen ist daher am 18.08.08 abge-

laufen. Die Einwendungen sind daher verfristet. Die D&D Eisenbahngesellschaft mbH hat ebenfalls am 19.08.08 Einwendungen erhoben. Da sie jedoch nicht am Verfahren beteiligt worden ist, kann ihre Einwendung nicht verfristet sein. Die Städte Leipzig und Markkleeberg haben Terminverlängerung beantragt. Sie reichen ihre Stellungnahme nach. Das ist am 22.08.08 fernmündlich so vereinbart worden. Der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig hat fristgemäß eine Stellungnahme abgegeben, ebenso die Landesdirektion Leipzig.

Die Kapazitätseinschränkungen wurden auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes bekanntgemacht.

Das Projekt „Kapazität“ des Eisenbahn-Bundesamtes ist beteiligt worden.

3. Rechtliche Würdigung:

Im Rahmen der Abwägung sind bei einem Änderungsverfahren, welches die isolierte Änderung einer Schutzauflage betrifft, der Grad der Dringlichkeit der Änderung, die Höhe der Kosteneinsparung und sicher zu erwartende künftige Entwicklungen zu berücksichtigen³.

Die Dringlichkeit der Planänderung ist nicht nachvollziehbar dargestellt worden. So ist nicht ersichtlich, warum Sie am 14.09.08 mit dem ESTW Bauzustände für die NEM einrichten müssen, die noch gar nicht benötigt werden. Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben NEM liegt noch nicht vor, demzufolge sind sie auch noch nicht berechtigt, Bauzustände zur Verwirklichung dieses Vorhabens einzurichten.

Wieso sich die Inbetriebnahme des Tunnels verzögern soll, wenn Sie das ESTW nicht am 14.09.08 in Betrieb nehmen können, haben Sie trotz mehrmaliger Überarbeitung der Planunterlagen nicht nachvollziehbar begründen können. Da vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses keine Bauzustände für die NEM gebraucht werden, ist es im Gegenteil ausgeschlossen, dass sich die Inbetriebnahme des Tunnels durch die Ablehnung dieses Antrages verzögert.

Dass Ihnen zusätzliche Personal- und Instandsetzungskosten durch das Weiterbetreiben der vorhandenen Technik entstehen, rechtfertigt die geplante Kapazitätseinschränkung nicht. Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach dem AEG verpflichtet, ihre Strecken in einem betriebssicheren Zustand für den Eisenbahnverkehr vorzuhalten und nicht betriebssichere Strecken wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen.

³ BVerwG, Urteil vom 14.09.1992, 4 C 34-38/89

Die Infrastrukturunternehmen können sich von dieser Pflicht nicht durch eine betriebliche Sperrung der Strecke befreien. Der Einwand der Unwirtschaftlichkeit kann grundsätzlich nicht gegen die Durchsetzung einer bestehenden Betriebspflicht geltend gemacht werden⁴.

Ihre Darlegungen, dass es bereits tiefgreifende Einschnitte in der Betriebsorganisation im Knoten Leipzig gibt, erfordern nicht, noch weitere Einschnitte vorzunehmen.

Ihr Hinweis, dass Sie zur Verwirklichung der ergänzenden und tangierenden Maßnahmen über den Güteraußenring fahren müssen, geht ins Leere. Sie haben kein Planungsrecht für diese Maßnahmen. Dass Sie das ESTW Connewitz für den plangenehmigten 1. Bauabschnitt am Hbf benötigen, haben Sie nicht dargelegt. Die vorgebrachten Tatsachen sind daher nicht geeignet, die Erforderlichkeit der Inbetriebnahme am 14.09.08 zu begründen. Dass Sie aus wirtschaftlichen Gründen die Teilung des Steuerbezirkes 5 mit der Erstinbetriebnahme des ESTW Connewitz verbinden wollen, vermag die erheblichen Kapazitätseinschränkungen nicht zu rechtfertigen.

Dass Sie Ihre Sperrpausen zwei Jahre vorher anmelden müssen, ist ein internes Problem, welches der Konzern selbst lösen muss und kann. Es hat bei der Abwägung nur geringes Gewicht und kann die geplanten Kapazitätseinschränkungen nicht rechtfertigen. Außerdem sind bei Ihnen im Unternehmen z.B. Tagessperrpausen sehr kurzfristig zu bekommen, wenn etwa beispielsweise das Eisenbahn-Bundesamt Nachtarbeit untersagt. Ich gehe daher davon aus, dass Sie bei einem so wichtigen Vorhaben wie dem vorliegenden, kurzfristig eine Sperrpause erhalten werden, um die Bauzustände dann einzurichten, wenn sie benötigt werden.

Der Hinweis auf Ihre Terminabläufe vermag nicht zu überzeugen. Schließlich ändern sich bei Ihren Planungen die Termine häufig. So haben sich z.B. alle tangierenden und ergänzenden Maßnahmen verzögert. Auch die Tunnelröhre selbst hat sich verzögert. Auch hier muss die weitere Planung an geänderte Termine angepasst werden. In dem kürzlich gewonnenen Rechtsstreit haben wir argumentiert, dass das bei so großen Bauvorhaben völlig normal ist. Das soll plötzlich nicht mehr stimmen? Nicht nur zeitlich, sondern auch inhaltlich ändern Sie Ihre Planungen ständig. Den Planfeststellungsbeschluss für den City-Tunnel haben Sie schon 18 Mal von mir ändern lassen. Es ist in keinster Weise dargelegt, warum die Planung nun nicht dahingehend geändert werden kann, die Inbetriebnahme des ESTW Connewitz von der Teilung des Steuerbezirkes 5 zu trennen.

Ihre Verträge mit der Ausrüsterindustrie haben bei der Abwägung ebenfalls nur geringes Gewicht und rechtfertigen die vorgesehene Kapazitätseinschränkung nicht.

⁴ Urteil des 3. Senats vom 25. Oktober 2007 - BVerwG 3 C 51.06

Alle Probleme wären im Übrigen zu vermeiden gewesen, wenn Sie Ihre Planung für die Planfeststellungsverfahren für die tangierenden und ergänzenden Maßnahmen rechtzeitig begonnen und abgestimmt weitergeführt hätten. Dass die Herausnahme des ESTW aus den NEM planungsrechtlich unglücklich ist, hatte ich Ihnen schon vor Jahren dargelegt. Die Probleme sind dadurch entstanden, dass die DB Netz AG sich mit ihren Planungen verkalkuliert hat. Die Probleme sind also ausschließlich von ihr zu vertreten. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen nun die Folgen aufzuerlegen, bedarf einer guten Begründung. Eine solche konnte ich weder den Planunterlagen noch nachgereichten Schreiben entnehmen.

Auch das Argument greift nicht durch, dass Sie Revisionspläne aus der Abnahme weiteren Planungen zu Grunde legen müssen. Es kann durchaus sein, dass der Planfeststellungsbeschluss NEM zu Änderungen des ESTW führt, so dass Sie diesbezüglich ohnehin keine Sicherheit genießen.

Dass Sie den Steuerbezirk 5 nicht teilen können, wenn das ESTW Connewitz nicht in Betrieb geht, behaupten Sie. Eine Begründung fehlt jedoch.

Auch die Stellungnahme des Projektes „Kapazität“ spricht für die Ablehnung des Antrages. Aus kapazitiver Sicht könne eine Zustimmung nicht erteilt werden kann, da das bestellte und zu fahrende Betriebsprogramm bereits im geplanten Zustand nicht bewältigt werden kann. Wie soll die Bewältigung da erst möglich sein, wenn es Unregelmäßigkeiten gibt, die eine Eisenbahnstrecke ebenfalls verkraften können muss. Im Rahmen des attraktiven Gesamtangebotes an Eisenbahnverkehrsleistungen im Großraum Leipzig dürfte ein volkswirtschaftliches Interesse, welches höher zu bewerten ist als die privatwirtschaftlichen Interessen der DB Netz AG, der Außerbetriebnahme zusätzlich entgegen stehen.

Auch die Einwendungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind zu berücksichtigen. Sie machen eine unverhältnismäßig starke Einschränkung des Güterverkehrs geltend. So macht die Pressnitzalbahn geltend, dass das Ergebnis „optimale Betriebsqualität“ nur erreicht werde, wenn der Güter- und Gelegenheitsverkehr in die Nachtstunden verlagert werde. Für diesen Verkehr bestehe jedoch auch tagsüber ein Bedürfnis. Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die Bedenken. Schließlich wollen Sie nach den Planunterlagen Wintersportzüge über die Strecke 6379 umleiten. Für diese besteht aber nachts kein Verkehrsbedürfnis. Im Übrigen kann die von Ihnen angegebene Internetseite nicht geöffnet werden. Auch Ihre Bemerkung, das Vorhaben ESTW Leipzig –Leutzsch –Leipzig Plagwitz sei nicht Inhalt des Planrechtsverfahrens geht an der Sache vorbei. Da die Eingleisigkeit dort ab Juli 2010 geplant ist, fällt sie zum großen Teil in denselben Zeitraum wie die von Ihnen begehrten Einschränkungen bis 2013, so dass Sie den diesbezüglichen Einwand der Infra Leuna GmbH nicht überzeugend entkräftet haben. Zur Stellungnahme der Landesdirektion haben Sie keine Gegenäußerung abgegeben. Ob die Baumaßnahmen für die Netzer ergänzenden Maßnahmen die begehrten Einschränkungen rechtfertigen, wird im Verfahren NEM zu entscheiden sein.

Vorsorglich sei auf Folgendes hingewiesen. Nach dem planfestgestellten Erläuterungsbericht sind die Bauleistungen für die netzergänzenden Maßnahmen unmittelbar nach der Inbetriebnahme des ESTW Connewitz geplant. Sollten Sie daran etwas ändern wollen, müsste ein Planänderungsverfahren durchgeführt werden.

Zu meiner Entlastung reiche ich Ihnen Planunterlagen in verschiedenen Versionen zurück. Zwei Exemplare der aktuellen Fassung habe ich für mich und das Gericht behalten.

4. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Ablehnungsbescheid kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Dresden, August-Bebel-Str. 10, 01219 Dresden) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von 6 Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

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

Im Auftrag

Schulze