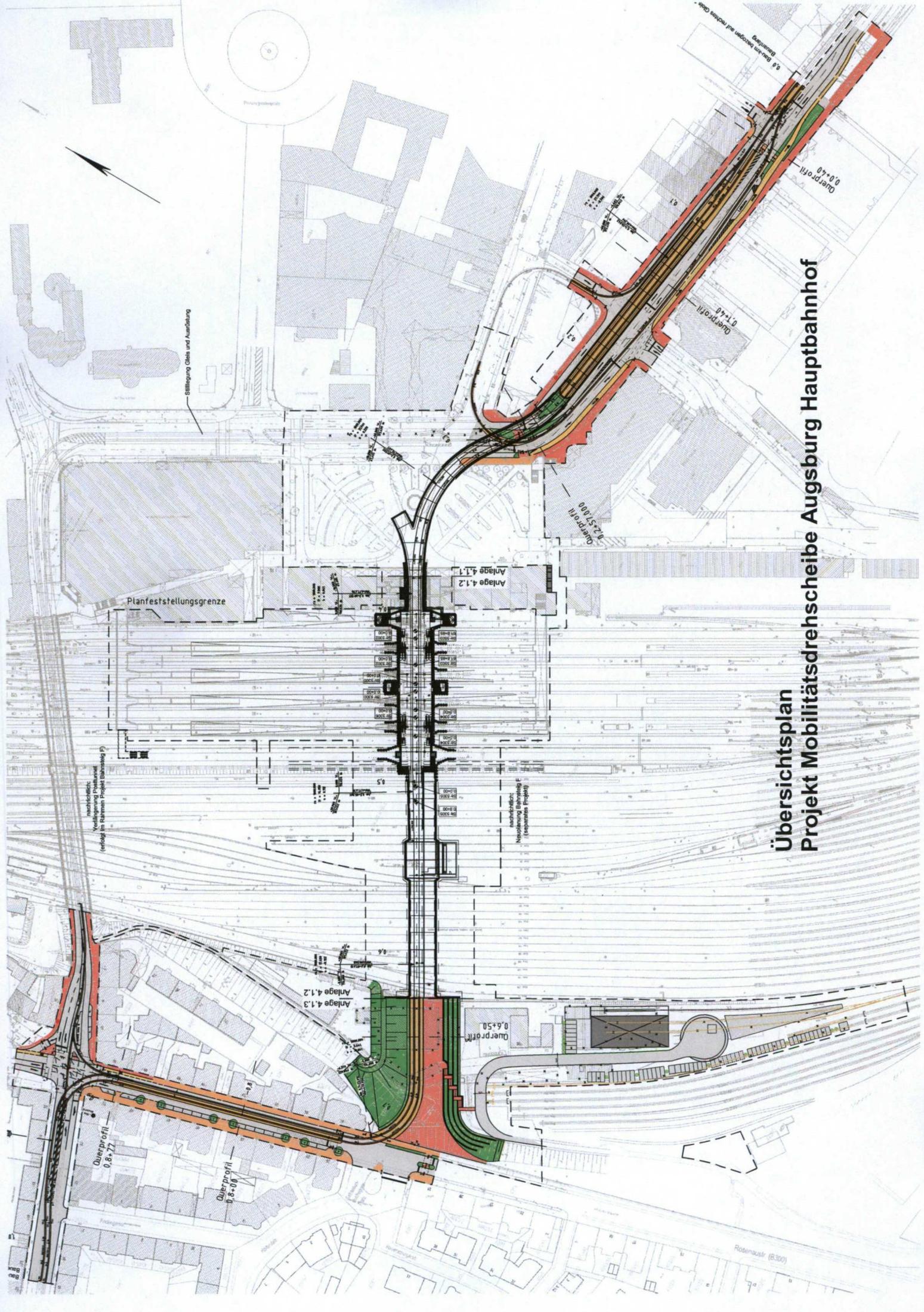


Projekt Mobilitätsdrehseibe Augsburg Hauptbahnhof



**Planfeststellungsbeschluss
vom 09. Dezember 2011**

Geschäftszeichen: 23-3623.2/68



**Übersichtsplan
Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof**

INHALTSVERZEICHNIS

A) TENOR	6
I. FESTSTELLUNG DES PLANS	6
II. PLANUNTERLAGEN	7
III. STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN	9
IV. KOSTEN DER BAUMAßNAHME	9
V. SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ	9
VI. WASSERRECHTLICHE ENTSCHEIDUNGEN	12
1. WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS	12
2. ENTNAHME UND EINLEITUNG VON GRUNDWASSER (BAUWASSERHALTUNG)	12
3. AUFSTAUEN, ABSENKEN UND UMLENKEN VON GRUNDWASSER AUF DAUER	13
4. EINBRINGEN VON INJEKTIONEN UND BOHRPFÄHLEN IN DAS GRUNDWASSER	14
5. ALLGEMEINE AUFLAGEN	15
VII. NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ SOWIE ARTENSCHUTZ	17
1. NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ	17
2. ARTENSCHUTZ	21
VIII. LEITUNGEN UND SONSTIGE EINRICHTUNGEN DER VERSORGUNG	22
IX. DENKMALPFLEGE	23
X. EISENBAHNBETRIEB	24
1. EISENBAHNAUFSICHT	24
2. ABKOMMENSCHUTZ WEGEN ENTGLEISUNGSGEFAHR	25
3. BAUDURCHFÜHRUNG	25
3.1 ALLGEMEINE AUFLAGEN UND HINWEISE	25
3.2 BAUDURCHFÜHRUNGSVEREINBARUNG	26
XI. BAUPHASE PROJEKT MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE AUGSBURG HAUPTBAHNHOF	27
1. BAULÄRM	27
2. BAUBEDINGTE ERSCHÜTTERUNGEN	28
3. STAUBSCHUTZ	29
4. SICHERSTELLUNG UMLEITUNGSVERKEHRE; ENTSCHÄDIGUNG	29
5. SICHERSTELLUNG REGIONALBUSVERKEHR	30
6. BAUSTELLENMANAGEMENT	31
XII. SONSTIGE AUFLAGEN	31
1. ENTLASTUNGSSTRASSE WEST	31
2. VOLLZUG DER BETRIEBSORDNUNG FÜR STRAßENBAHNEN (BOSTRAB)	31
3. ANBRINGUNG VON HALTEVORRICHTUNGEN	32
4. BRANDSCHUTZ	32
5. ABFALLENTSORGUNG UND STRAßENREINIGUNG	33
6. BAUTECHNISCHE AUSFÜHRUNG	34
7. GESTALTERISCHE ASPEKTE	34
8. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)	34
9. ANLIEGEN DES BEHINDERTENBEIRATS	34
XIII. ENTSCHEIDUNGEN ÜBER EINWENDUNGEN	35
XIV. GENEHMIGUNG FÜR EINRICHTUNG UND BETRIEB DER LINIE	35

XV. VERFAHRENSKOSTEN	37
<u>B) SACHVERHALT</u>	<u>38</u>
I. BESCHREIBUNG DES VORHABENS	38
II. VORGESCHICHTE	38
III. ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	39
IV. WASSERRECHTLICHES ERLAUBNISVERFAHREN	40
<u>C) ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE</u>	<u>41</u>
I. ALLGEMEINES	41
1. NOTWENDIGKEIT UND BEDEUTUNG DER PLANFESTSTELLUNG	41
2. VORAUSSETZUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG	41
3. SYSTEM DER MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE AUGSBURG-HAUPTBAHNHOF	42
II. VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG	42
1. ZUSTÄNDIGKEIT UND VERFAHREN	42
1.1. ALLGEMEINES	42
1.2. ANSTOßFUNKTION PLANUNTERLAGEN	43
2. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP)	44
2.1. GESETZLICHE GRUNDLAGEN	44
2.2. ABLAUF DES UVP-VERFAHRENS	45
2.3. GRUNDLAGEN DES UVP-BERICHTES	45
3. ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	45
3.1. BESCHREIBUNG DES VORHABENS	45
3.2. BESCHREIBUNG DER UMWELT	47
3.3. UMWELTAUSWIRKUNGEN DES VORHABENS	50
3.3.1. UNTERSUCHTE VARIANTEN	50
3.3.2. WEITERE ALTERNATIVE VARIANTEN	52
3.3.3. UMWELTAUSWIRKUNGEN DER RELEVANTEN LINIENFÜHRUNGEN	54
4. BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	58
4.1. ALLGEMEINE BEWERTUNG DES VORHABENS	58
4.2. BEWERTUNG DER VARIANTEN	58
4.3. VERMEIDUNG UND VERMINDERUNG ERHEBLICHER NACHTEILIGER UMWELTAUSWIRKUNGEN	59
III. MATERIELL-RECHTLICHE BEWERTUNG DES PROJEKTS MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE AUGSBURG HAUPTBAHNHOF	60
1. PLANRECHTFERTIGUNG	60
2. ABWÄGUNG	66
2.1. ALLGEMEINES	66
2.2. ALTERNATIVE VARIANTEN	66
2.2.1. ENTSCHEIDUNG FÜR DIE PLANFESTSTELLUNGSVARIANTE A1	66
2.2.2. SONSTIGE VARIANTEN DER STUFEN 1 UND 2 DER VARIANTENABWÄGUNG	67
2.2.3. SYSTEM DER VARIANTENABWÄGUNG	69
3. STÄDTEBAULICHE BELANGE	71
3.1. ALLGEMEINES	71
3.2. OSTSEITE BAHNHOF, BAHNHOFVORPLATZ UND HALDERSTRASSE	73
3.3. STRAßENBAHNTUNNEL UND STATIONSBAUWERK UNTER DEM BAHNHOF	74
3.4. WESTSEITE BAHNHOF	75
3.5. BAHNHOFSUMFELD/LADEHÖFE	77
3.6. SONSTIGE STÄDTEBAULICHE ASPEKTE	77
4. IMMISSIONSSCHUTZ, ABFALLRECHT	78

4.1	LÄRMSCHUTZ	78
4.1.1	ALLGEMEINES	78
4.1.2	PASSIVER SCHALLSCHUTZ	81
4.1.3	BAUPHASE	82
4.1.4	SPEZIELLE GERÄUSCHE DER STRAßENBAHN	86
4.2	KÖRPERSCHALL UND ERSCHÜTTERUNGEN	86
4.2.1	ALLGEMEINES	86
4.2.2	BAUPHASE	88
4.3	LUFTREINHALTUNG	89
4.4	ELEKTROMAGNETISCHE VERTRÄGLICHKEIT	91
4.5	GENEHMIGUNGSPFLICHTIGKEIT DES AUSHUBS	92
5.	NATURHAUSHALT, LANDSCHAFTSBILD UND ARTENSCHUTZ	92
5.1	EINGRIFFE IN NATUR UND LANDSCHAFT	92
5.2	ARTENSCHUTZ	99
6.	WASSERHAUSHALT UND BODENSCHUTZ	100
7.	VERKEHRANBINDUNG BAUPHASE	101
7.1	ALLGEMEINES	101
7.2	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)	101
7.2.1	ANBINDUNG DES ANWESENS HALDERSTRASSE 29 A, FLUR-NR. 4939/57	101
7.2.2	ANBINDUNG DES ANWESENS HÜBNERSTRASSE 3	105
7.3	REGIONALVERKEHR	105
8.	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV) UND SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	106
8.1	NAHVERKEHRSPANUNG	106
8.2	WENDEN DER STRAßENBAHN	108
8.3	LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES UNTERIRDISCHEN STATIONSBAUWERKS	109
8.4	HALTESTELLEN STRAßENBAHN	109
8.5	STRAßENBAHNLINIEN 1 UND 5 SOWIE LINIE 3A NACH SÜDEN	110
8.6	REGIONALVERKEHR	113
9.	BETRIEB SCHIENENVERKEHR	114
9.1	TECHNISCHE SPEZIFIKATION FÜR INTEROPERABILITÄT	114
9.2	SONSTIGE BETRIEBLICHE FRAGEN DES SCHIENENVERKEHRS	115
10.	INFRASTRUKTUR SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	115
10.1	DIMENSIONIERUNG UND AUSSTATTUNG BAHNANLAGEN	115
10.2	ERGÄNZUNGSMAßNAHMEN DB	121
10.3	POSTTUNNEL UND SÜDTUNNEL	121
10.4	BAHNSTEIG F	122
10.5	ZUFAHRT ZUM DB – ERSATZBETRIEBSGEBÄUDE FÜR ROSENAUSTRASSE 32 A, B	123
10.6	FREISTELLUNGSVERFAHREN NACH § 23 AEG	124
11.	BRANDSCHUTZ	124
12.	MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR	125
12.1	ENTLASTUNGSSTRASSE WEST	125
12.2	BEBAUUNGSPLAN NR. 500 DER STADT AUGSBURG	126
12.3.	LEISTUNGSFÄHIGKEIT ROSENAUSTRASSE	128
12.4	ANBINDUNG HÜBNERSTRASSE 3	128
13.	RADVERKEHR	129
13.1	OST-WEST-VERBINDUNG	130
13.2	RADFÄHRERFÜHRUNG OSTSEITE HAUPTBAHNHOF AUGSBURG	132
13.3	RADFÄHRERFÜHRUNG WESTSEITE HAUPTBAHNHOF AUGSBURG	132
13.4	FAHRRADABSTELLMÖGLICHKEITEN, PARKHÄUSER	134
14.	SONSTIGE ÖFFENTLICHE UND PRIVATE BELANGE	134
14.1	VERKEHRSSICHERHEIT	134
14.2	WIRTSCHAFT	136
14.3	BELANGE DER VERSORGUNGSUNTERNEHMEN	136
14.4	DENKMALPFLEGE	137

15.	EINGRIFFE IN DAS EIGENTUM	137
16.	SONSTIGE FORDERUNGEN TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE	138
16.1	STADT AUGSBURG	138
16.2	POLIZEIPRÄSIDIUM SCHWABEN	139
16.3	BEHINDERTENBEAUFTRAGTER DER STADT AUGSBURG	140
IV.	EINWENDUNGEN PRIVATER	142
V.	GESAMTERGEBNIS DER ABWÄGUNG	147
VI.	BEGRÜNDUNG DER STRAßENRECHTLICHEN VERFÜGUNGEN	147
VII.	WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS	147
VIII.	GENEHMIGUNG FÜR DIE EINRICHTUNG UND DEN BETRIEB DER LINIE	148
IX.	KOSTENENTSCHEIDUNG	148
<u>D)</u>	<u>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG, HINWEIS</u>	<u>149</u>
I.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	149
II.	HINWEIS ZUR BEKANNTMACHUNG	150

Geschäftszeichen: 23-3623.2/68

Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A) Tenor

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan für das Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof mit dem Neubau einer Straßenbahnunterquerung des Hauptbahnhofs, dem Neubau eines unterirdischen Stationsbauwerks mit Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene und Bahnsteigunterführung in der Minus - 1 -Ebene mit barrierefreien Zugängen und dem Neubau einer Fußgängerverbindung zur Bahnsteigunterführung in der Minus - 1 -Ebene mit allen damit verbundenen Folgemaßnahmen wird mit den sich aus den nachfolgenden Tekturen (Roteintragungen, Tekturunterlagen) ergebenden Änderungen sowie den Auflagen dieses Beschlusses

festgestellt.

2. Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind straßenrechtliche Verfügungen und wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Über diese wird in Nr. A III und Nr. A VI dieses Beschlusstextes gesondert entschieden.

II. Planunterlagen

Die Planfeststellung umfasst die Planunterlagen zum Antrag vom 31.08.2010 sowie ergänzend (in eigenem Ordner) die Tekturunterlagen (T = Tektur) vom 20.05.2011.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Bauwerksverzeichnis (Anlage 2.0 T der Tekturunterlagen)

Lagepläne der straßenrechtlichen Verfügungen zu den Bauwerksnummern 131, 166, 172 + 175 und 176 - 179 (Anlagen 2.4 der Planunterlagen und Anlagen 2.1 T, 2.2 T, 2.3 T der Tekturunterlagen)

Übersichtslageplan M 1 : 1.000 (Anlage 3.1.1 T der Tekturunterlagen)

Übersichtshöhenplan M 1 : 1.000/100 (Anlage 3.2.1 T der Tekturunterlagen)

Lagepläne M 1 : 500 (Anlagen 4.1.1 , 4.1.2 der Planunterlagen und Anlage 4.1.3 T der Tekturunterlagen)

Querprofile M 1 : 100 (Anlagen 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4 der Planunterlagen, 4.2.5 T und 4.2.6 T der Tekturunterlagen)

Bauwerkspläne M 1 : 50 (Anlagen 4.3.1.2, 4.3.1.3, 4.3.3.2 der Planunterlagen)

Bauwerkspläne M 1 : 100 (Anlagen 4.3.1.4, 4.3.1.5, 4.1.3.6, 4.1.3.7, 4.1.3.8, 4.3.2.5, 4.3.2.6, 4.3.2.7, 4.3.2.8, 4.3.2.9, 4.3.3.3, 4.3.3.4, 4.3.3.5, 4.3.3.6, 4.3.3.7, 4.3.4.1 der Planunterlagen)

Bauwerkspläne M 1 : 200 (Anlagen 4.3.1.1, 4.3.2.1, 4.3.2.2, 4.3.2.3, 4.3.2.4, 4.3.3.1 der Planunterlagen)

Bauwerksplan M 1 : 500/ 1 : 200 (Anlage 4.3.5.1 der Planunterlagen)

Spartenmaßnahmepläne M 1 : 500 (Anlage 4.4.2.1, 4.4.2.2 der Planunterlagen, 4.4.2.3 T der Tekturunterlagen)

Baustelleneinrichtungsplan M 1 : 1.000 (Anlage 4.5.1 der Planunterlagen)

Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 5.1 der Planunterlagen)

Grunderwerbsplan M 1 : 1.000 (Anlage 5.2 T der Planunterlagen)

Planzeichnungen zum Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP):

Landschaftspflegerischer Begleitpläne M 1 : 500 (Anlage 6.3.2.1, 6.3.2.2, 6.3.2.3 der Planunterlagen)

Lagepläne zur Ausgleichsfläche in Verlängerung zur Meringer Straße M 1 : 500 (Anlage 6.3.3.1, 6.3.3.2, 6.3.3.3 der Planunterlagen)

Schnitte zur Ausgleichsfläche in Verlängerung zur Meringer Straße:

Systemschnitte zu den Kleinstrukturen M 1 : 50 (Anlage 6.3.4.1 der Planunterlagen)

Regelquerschnitte zur Ausgleichsfläche M 1 : 100 (Anlage 6.3.4.2, 6.3.4.3 der Planunterlagen)

Lagepläne zur Stätzlinger Straße

Übersichtslageplan ohne Sparten mit Bauwerksnummer M 1 : 1000 (Anlage 6.3.5.1 der Planunterlagen)

Lagepläne M 1 : 250 (Anlage 6.3.5.2, 6.3.5.3, 6.3.5.4, 6.3.5.5, 6.3.5.6 der Planunterlagen)

Schnitte Ausgleichsmaßnahmen Stützlinger Straße M 1 : 100 (Anlage 6.3.6.1, 6.3.6.2, 6.3.6.3 der Planunterlagen)

Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung (Anlage 7.1, 7.1.1 T der Tekturunterlagen)

Lagepläne schalltechnische Untersuchung M 1 : 1.500 (Anlagen 7.1.2.1 T – 7.1.2.6 T, der Tekturunterlagen)

Berechnungsprotokolle zum Schallschutz (Anlage 7.1.3 T der Tekturunterlagen)

Schalltechnische Untersuchung Ersatzgebäude Rosenaustraße 32 a, b – Erläuterungsbericht mit Anhang (Anlage 7.2 der Planunterlagen)

Übersichtslageplan Erschütterungsmaßnahmen (Anlage 8.3 T der Tekturunterlagen)

Erläuterungsbericht wasserrechtliches Verfahren (Anlage 16.1 der Planunterlagen)

Grundwasserpegelstandsmessungen (Anlage 16.2 der Planunterlagen)

Grundwasseraufstauberechnungen (Anlage 16.3 der Planunterlagen)

Berechnung zur Bauwasserhaltung (Anlage 16.4 der Planunterlagen)

Überprüfung der tiefer einbindenden Bauwerkssohlen im Einflussbereich des Grundwasseraufstaus (Anlage 16.5 der Planunterlagen)

Den Plananlagen **nur nachrichtlich** beigefügt sind folgende weitere Anlagen (T = Tektur vom 20.05.2011):

Erläuterungsberichte mit Übersichten Variantenbewertung Stufen 1 und 2 (Anlagen 1 der Planunterlagen und Anlage 1 der Tekturunterlagen)

Spartenbestandspläne M 1 : 500 (Anlagen 4.4.1.1, 4.4.1.2 der Planunterlagen, 4.4.1.3 T der Tekturunterlagen)

Grobbauzeitenplan (Anlage 4.5.2 der Planunterlagen)

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung – saP (Anlage 6.1 der Planunterlagen)

Umweltverträglichkeitsstudie - UVS - Erläuterungsbericht und Übersichtslageplan (Anlage 6.2.1 der Planunterlagen)

Themenkarten zur UVS M 1:2.500 (Anlage 6.2.2.1 – 6.2.2.8 der Planunterlagen)

Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan (Anlage 6.3.1 der Planunterlagen)

Stellungnahme zum LBP und UVS zur Tektur (Anlage 6.3 der Tekturunterlagen)

Erschütterungsgutachten Straßenraum (Anlage 8.1 der Planunterlagen)

Erschütterungstechnische Beurteilung der Tektur (Anlage 8 der Tekturunterlagen)

Erschütterungstechnische Untersuchungen Empfangsgebäude (Anlage 8.2.1 sowie 8.2.2 der Planunterlagen)

EMV Gutachten im Bereich Hauptbahnhof/Rosenaustraße (Anlage 9.1 der Planunterlagen)

EMV Gutachten zur Tektur (Anlage 9 der Tekturunterlagen)

Brandschutz, Flucht- und Rettungskonzept (Anlage 10 der Planunterlagen)

Baugrund, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft (Anlage 11 der Planunterlagen)

Lufthygienische Untersuchung (Anlage 12 der Planunterlagen)

Verkehrsgutachten (Anlage 13.1, 13.2 der Planunterlagen und Anlage 13 der Tekturunterlagen)

Gremienbeschlüsse (Anlage 14 der Planunterlagen)

Stellungnahme Behindertenbeirat (Anlage 15 der Planunterlagen)

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.10.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.12.2007, GVBl S. 952) gelten, werden von Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den dort zugeordneten Lageplänen der straßenrechtlichen Verfügungen.

IV. Kosten der Baumaßnahme

Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH trägt die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen worden ist.

Die Grunderwerbskosten werden von der Stadt Augsburg getragen.

V. Schall- und Erschütterungsschutz

1. Anspruch auf die Erstattung passiver Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus den Lärmimmissionen durch den Neubau der Straßenbahn nach § 1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl I S. 1036), zuletzt geändert durch Gesetz vom

19.09.2006 (BGBl I S. 2146) und der wesentlichen Änderung an den Straßen nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV sowie zusätzlich aus der Erhöhung der Gesamtverkehrslärmimmissionen (Summe aus Straßen- und Straßenbahnverkehr) bei Überschreitung der Pegel von 70/60 dB(A) tags/nachts.

2. Für die Eigentümer der nachfolgend genannten Anwesen in der Stadt Augsburg besteht gegen die Vorhabenträgerin Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor schädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen (passive Schallschutzmaßnahmen). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die untersuchten Immissionsorte ergeben sich aus den Berechnungsprotokollen zum Schallschutz (Anlage 7.1.3 T der Tekturunterlagen) und den dazugehörigen Lageplänen (Anlage 7.1.2.1 T – 7.1.2.6 T der Tekturunterlagen).
3. Entsprechende Ansprüche haben in der Stadt Augsburg die Eigentümer folgender Anwesen:

Bahnhofstraße 29 und 29 a;
Frickinger Straße 2;
Halderstraße 5, 6, 8, 12, 16, 21, 23, 25, 27 und 29;
Hübnerstraße 3;
Pferseer Straße 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 23
Rosenaustraße 35, 36, 37, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 und 51;
Schrannenstraße 8

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.1997 (BGBl I S. 2329). Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird die Summe der Immissionen aus Straßen- und Straßenbahnverkehr herangezogen.

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus den o. g. Planunterlagen.

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 12, 1997, S. 334) durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin nimmt spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme Kontakt mit den Berechtigten auf, soweit nicht zum Schutz vor Baulärm eine Kontaktaufnahme vor Baubeginn nötig ist (s. A XI 1.6).

Es besteht dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung der Nutzung der Außenwohnbereiche, soweit dort die Grenzwerte der 16. BImSchV tagsüber überschritten werden.

4. Zur beschleunigten Umsetzung der Maßnahmen und damit Sicherstellung des notwendigen Schallschutzes sind Ansprüche

innerhalb von zwei Jahren nach Inbetriebnahme des Straßenbahnbetriebes gegenüber der Vorhabenträgerin geltend zu machen.

5. Die Schall- und Erschütterungsimmissionen sind durch regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege möglichst gering zu halten. Hierzu ist insbesondere das Kurvenquietschen durch stationäre Schmiereinrichtungen zu minimieren, soweit die in den Fahrzeugen verbauten Spurkranzschmieranlagen das Kurvenquietschen nicht wirkungsvoll unterbinden können. Die Räder der eingesetzten Straßenbahnzüge sind regelmäßig zu warten, die Schienen sind im notwendigen Maß zu schleifen, um unnötige Geräuschentwicklungen zu vermeiden. Soweit außerhalb der Wartungsintervalle bei einem Zug insbesondere beim Befahren der Kurven- und Weichenbereiche übermäßig laute Geräuschentwicklung festgestellt wird, sind die Räder des Zuges umgehend auf Flachstellen, ungleichmäßigen Verschleiß (Polygonisierung) und andere Irregularitäten hin zu überprüfen und diese erforderlichenfalls umgehend zu beseitigen. Die in den Fahrzeugen vorhandenen Spurkranzschmieranlagen sind regelmäßig zu warten und instand zu halten.
6. Als Körperschallschutzmaßnahme ist in den sich aus dem Übersichtslageplan Erschütterungsmaßnahmen (Anlage 8.3 T der Tekturunterlagen) ergebenden Streckenabschnitt zwischen dem Tunnelportal West und den Anwesen Pferseer Straße 21 bzw. dem westlichen Ende der Pferseer Unterführung durchgängig ein sog. „leichtes Masse-Feder-System“ im Bereich von Gleiskörpern sowie in von gemeinsam mit dem Individualverkehr genutzten Fahrbahnen einzubauen. Im Streckenabschnitt zwischen dem Anwesen Halderstraße 25 und dem Tunnelportal West sind die Gleise auf elastischen Stützpunkten zu lagern, um die auftretenden Erschütterungen zu minimieren. Die DB Gleise sind mit Unterschottermatten auszustatten.
7. An besonders nahe der Trasse gelegenen repräsentativen Gebäuden sind vor Baubeginn und spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme des regulären Straßenbahnlinienverkehrs Erschütterungsmessungen durchzuführen, um die Wirksamkeit der ausgeführten Schutzmaßnahmen zu belegen. Insoweit behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen vor. Gegebenenfalls hat die Vorhabenträgerin ergänzend eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.
8. Sowohl vor Baubeginn als auch nach Abschluss der Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin ein Beweissicherungsverfahren über Gebäudeschäden an besonders nahe der Trasse gelegenen Anwesen im Baueingriffsbereich durchführen zu lassen. Die Eigentümer sind über das Ergebnis zu informieren. Sollte es nachweislich durch den Bau des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg zu Schäden kommen, sind diese von der Vorhabenträgerin zu beseitigen oder zu entschädigen.
9. Die Anwesen Rosenaustraße 44 und 48, Hörbrotstraße 1, Pferseer Straße 12, 14 und 16, Halderstraße 16, 25 und 27, Bahnhofstraße 29 und Hübnerstraße 3 sind in den Kreis der Gebäude zur Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen zum Erschütterungsschutz sowie in das diesbezügliche Beweissicherungsverfahren (s. o. A V 7 + A V 8) einzubeziehen.

VI. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

- 1.1.** Der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH wird auf Grundlage der unter A II aufgeführten Planunterlagen sowie der nachfolgenden Auflagen und Bedingungen die stets widerrufliche beschränkte Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 und 2 sowie 10 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung vom 31.07.2009 (BGBl I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl I S. 1986) in Verbindung mit Art. 15 Abs. 1 und 2 Bayerisches Wassergesetz (BayWG) in der Fassung vom 25.02.2010 (GVBl S. 66, ber. 130) zum Zutagefördern und Ableiten von Grundwasser sowie Einleiten dieses Wassers in die städtische Kanalisation während der Bauzeit e r t e i l t .
- 1.2.** Die Erlaubnis wird auf die Bauzeit von 12 Wochen ab Beginn der Maßnahme und auf die Fördermenge von rd. 25.000 m³ begrenzt.

2. Entnahme und Einleitung von Grundwasser (Bauwasserhaltung)

2.1 Auflagen und Bedingungen

Die Grundwasserentnahme und –einleitung ist nur für die Zeit der Bauausführung gestattet und auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.

Die Erlaubnis gilt für das Zutagefördern und Wiedereinleiten des anstehenden Grundwassers und des anfallenden Niederschlagswassers. Das sind nach Angaben der Vorhabenträgerin bei mittleren Grundwasserständen etwa i. M. 3 l/s und etwa 25.000 m³ insgesamt (s. A VI 1.2).

Der voraussichtliche Beginn der Wasserhaltungsarbeiten ist der Stadt Augsburg/Umweltamt – Untere Wasserrechtsbehörde und der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft beim Tiefbauamt der Stadt Augsburg spätestens 1 Tag vorher schriftlich anzuzeigen.

Die Einrichtungen zur Grundwasserentnahme (Pumpensümpfe und Entspannungsbrunnen) sind so auszuführen, dass durch diese zu keiner Zeit wassergefährdende Stoffe in das Grundwasser gelangen können.

Durch Sand, Lehm oder sonstige Beimengungen verunreinigtes Wasser ist vor Einleitung in die städtische Kanalisation in Absetzanlagen zu klären, die ausreichend bemessen sind.

Nach dem Einstellen der Bauwasserhaltung sind die Entnahmeanlagen zu beseitigen und der frühere Zustand wieder herzustellen.

Nach Beendigung der Baumaßnahme sind Drainleitungen der Grundwasserhaltung sofort dauerhaft dicht zu verschließen.

Die Vorhabenträgerin ist für den sachgemäßen Betrieb, für die Instandhaltung und für die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlage verantwortlich.

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

2.2 Hinweise

Für über den erlaubten Umfang hinausgehende Gewässerbenutzungen (z. B. wesentliche Überschreitungen der erlaubten Entnahmemengen) ist ein ergänzendes wasserrechtliches Verfahren durchzuführen.

Bei enger Bebauung kann ein schnelles Absenken des Grundwassers je nach Untergrundverhältnissen zu Gebäudeschäden führen. Besonderes Augenmerk ist deshalb auf die Beeinflussung des Wasserstandes außerhalb des eigentlichen Baugrundstücks zu richten. Durch die Absenkung des Wasserspiegels tritt im Absenktrichter ein Auftriebsverlust ein, der zu einer Zusatzbelastung der anstehenden Böden führen kann.

Dies kann schädliche Setzungen bei stark organischen Böden verursachen. Rechnerische Nachweise beruhen auf Erfahrungswerten und stellen Näherungslösungen dar. Da deswegen häufig nicht beweiskräftig nachgewiesen werden kann, ob durch die Wasserhaltung bleibende Veränderungen aufgetreten sind, sollte soweit erforderlich eine Beweissicherung im Einflussbereich der Wasserhaltung durchgeführt werden.

Andere Anlagen, Gebäude, Straßen und dergleichen dürfen durch die Grundwasserabsenkung und Wiedereinleitung nicht nachteilig betroffen werden.

Um Veränderungen des Grundwasserstandes und Auswirkungen der Bauwasserhaltung (Absenken, Aufstauen) frühzeitig erkennen zu können wird empfohlen, den Grundwasserstand vor Baubeginn und während der Bauausführung in nahegelegenen Grundwassermessstellen zu beobachten.

Sofern die Vorhabenträgerin oder die Erlaubnisbehörde erkennen oder annehmen müssen, dass durch die Grundwasserabsenkung andere bauliche Anlagen nachteilig betroffen werden können, ist durch ein Fachgutachten nachzuweisen, wie solchen Nachteilen zu begegnen ist.

Die Grundwasserabsenkung ist in diesem Fall sofort einzustellen.

Die Benutzung von fremden Grundstücken für die Wasserhaltung ist privatrechtlich zu regeln.

3. Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser auf Dauer

3.1 Auflagen und Bedingungen

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Baubeginn in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Grundwassermessstellen einzurichten, um den Ausgangszustand, die Auswirkungen des Vorhabens

und die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen zu dokumentieren. Die Beweissicherung ist nach Fertigstellung des Stationsbauwerks im Rohbauzustand mit geeigneten Grundwassermessstellen fortzuführen.

Die Vorhabenträgerin hat Vorkehrungen zu treffen, die im Bedarfsfall eine Überleitung von Grundwasser am Stationsbauwerk von Ober- und Unterstrom ermöglichen (z. B. Elektroanschlüsse für Pumpen, Leitungssysteme, Leerrohre etc.).

Für den Fall, dass im Rahmen der Beweissicherung wesentliche Abweichungen der gemessenen von den prognostizierten Auswirkungen festgestellt werden, sind Grundwasserüberleitungsmaßnahmen ggf. im Nachbau vorzusehen.

3.2 Hinweise

Grundwasserüberleitungen sind ggf. wasserrechtlich zu behandeln.

Wir empfehlen zu prüfen, ob Entwässerungseinrichtungen im Bedarfsfall auch für die Grundwasserüberleitung genutzt werden können.

4. Einbringen von Injektionen und Bohrpfählen in das Grundwasser

4.1 Auflagen und Bedingungen

Zur Verminderung der Chrom-VI Gehalte sind grundsätzlich, sofern nach den einschlägigen Vorschriften (z. B. DIN) nichts anderes vorgeschrieben ist, chromatreduzierte Bindemittel zu verwenden. Die Chrom-VI Konzentrationen im Überstand der Bindemittelsuspension muss den Grenzwert der Trinkwasserverordnung von 0,05 mg/l einhalten; als Zielwert ist eine Konzentration von unter 0,02 mg/l anzustreben. Der Nachweis, dass der o. g. Chromgehalt eingehalten wird, kann auch durch Vorlage einer entsprechenden Bescheinigung des Bindemittelherstellers erfolgen.

Bei Nichtverwendung von chromatreduzierten Bindemitteln bzw. bei Fehlen der o.g. Herstellerbescheinigung ist der Nachweis der Chrom-VI-Freiheit (< 0,05 mg/l im Überstandswasser, Zielwert < 0,02 mg/l) der Baustoffe dann über eine geeignete analytische Bestimmung (z. B. mit geeigneten Schnelltests) gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth rechtzeitig vor dem Einbau, zu erbringen.

Der Nachweis ist alle 100 t Suspension, jedoch maximal einmal täglich, zu wiederholen.

Jeweils während und nach den Injektions-/ Bohrarbeiten sind Pegel im Abstrom der Maßnahme regelmäßig zu beproben. Probenahmeturnus, Lage der Messstelle und Parameter sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth abzustimmen

4.2 Hinweise

Das Bohrgerät muss so beschaffen und sauber sein, dass keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden.

5. Allgemeine Auflagen

5.1 Allgemeines

Die Vorhabenträgerin ist für den sachgemäßen Betrieb, für die Instandhaltung und für die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlage verantwortlich. Sie hat die gesamte Baumaßnahme nach den Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Sicherheitstechnik durchzuführen und Instand zu halten.

Beginn und Vollendung der Baumaßnahme sind der Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde sowie dem Umweltamt der Stadt Augsburg - Untere Wasserrechtsbehörde - und der Fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft beim Tiefbauamt der Stadt Augsburg spätestens 1 Tag vorher schriftlich anzuzeigen.

Für das Bauvorhaben dürfen keine wassergefährdenden, auslaug- und auswaschbaren Materialien (z. B. Teer, Schalöl) verwendet werden. Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baues haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.

Für im Grundwasser aushärtende Betonteile darf nur chromatreduzierter Zement angewendet werden (s. o. A VI 4.1).

Arbeitsräume in stark durchlässigen Bereichen sind mit schadstofffreiem Bodenmaterial entsprechender Durchlässigkeit zu verfüllen.

Das Bauwerk ist bis zum höchsten Grundwasserstand wasserdicht und auftriebsicher auszuführen.

Die Entwässerung der Bauwerke (Tunnel, Stationsbauwerke etc.) muss auch bei Starkregen bzw. bei Extremereignissen sichergestellt sein. Die Antragstellerin hat auch für diese Lastfälle einen Nachweis über die Leistungs-/Funktionsfähigkeit der Entwässerungseinrichtungen bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Dabei ist auch darauf zu achten, ob Zwangsentwässerungen (z. B. Pumpen) redundant auszuführen sind. Alle nicht mehr benötigten Stahlpundwände, Stahlprofile, Verbauträger und Bohlen der Baugrubenumschließung sind nach Beendigung der Baumaßnahme zu entfernen soweit dies bauverfahrenstechnisch möglich und zum Schutz des Grundwassers erforderlich ist.

5.2 Altlasten und schädliche Bodenveränderungen

Beim Bau ist sorgfältig darauf zu achten, ob Bodenmaterial gefunden wird, das nach Farbe, Geruch, Aussehen und Zusammensetzung auf Verunreinigungen oder Schadstoffbelastungen schließen lässt. Ergeben sich solche Verdachtsmomente für Altlasten, Auffüllungen mit Abfällen, Verunreinigungen oder Schadstoffe, so sind unverzüglich das Umweltamt der Stadt Augsburg sowie das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zu verständigen.

Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen und zu verwerten.

Sämtliche Arbeiten in kontaminierten Bereichen (z. B. Aushub von Auffüllungen und kontaminierten Böden) dürfen nur unter Aufsicht eines unabhängigen Sachverständigenbüros vorgenommen werden. Das Umweltamt der Stadt Augsburg ist frühzeitig in die weiteren Untersuchungsschritte einzubeziehen. Bei Bedarf ist das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth einzuschalten.

Das Umweltamt der Stadt Augsburg hat insbesondere die ausreichende Entfernung, Separierung und Entsorgung kontaminierter Bereiche sowie die Einhaltung sonstiger Vorgaben der Genehmigungs- und Fachbehörden sicherzustellen und zu überwachen.

Lage, Art und Mächtigkeit der im Vorhabengebiet nach dem Bau verbleibenden Auffüllungen ist mit Lageplan und Kurzbericht zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem Umweltamt Augsburg spätestens drei Monate nach Abschluss der Erdarbeiten zu übermitteln.

Grundsätzlich dürfen Bau- und Gestaltungsarbeiten im Planungsgebiet nur begonnen oder fortgeführt werden, wenn dadurch die Erkundungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden bzw. die evtl. erforderlichen Sanierungsmaßnahmen uneingeschränkt möglich bleiben. Soweit zur Sicherstellung des Baubetriebs die Fortführung der Baumaßnahme unabdingbar ist, hat die Vorhabenträgerin mit einem Sachverständigen ggf. in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth über die Art der Gefahrenabwehr (z. B. in-situ-Sanierung oder Versiegelung) zu entscheiden.

Nach dem Rückbau des DB-Betriebsgebäudes Rosenaustr. 32 a + b sind entsprechend den Empfehlungen des Gutachters für die nutzungsbedingt verunreinigten Bereiche „Bleischlammsammler“, „Waschplatte“ und „Werkstattkeller“ weitere Detailuntersuchungen vorzunehmen.

5.3 Bauabnahme

Die Anlage darf erst nach Bauabnahme gemäß Art. 61 BayWG durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft in Betrieb genommen werden.

5.4 Hinweise

Es ist sicherzustellen, dass gesammeltes Niederschlagswasser nicht über kontaminierte Böden versickert.

Vor Bauausführung hat sich die Vorhabenträgerin über vorhandene Sparten (Strom, Wasser, Gas, Abwasser, Fernwärme, Post usw.) und sonstige Anlagen rechtzeitig zu informieren. Für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit der Baumaßnahme entstehen, haftet grundsätzlich der Verursacher.

Es ist zu beachten, dass Anlagen zur Lagerung und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 62 WHG durch die Vorhabenträgerin bei der Fachkundigen Stelle im Tiefbauamt der Stadt Augsburg anzuzeigen sind.

- 5.5 Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern sollten.

VII. Natur- und Landschaftsschutz sowie Artenschutz

1. Natur- und Landschaftsschutz

- 1.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss erlaubt die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.
- 1.2 Sämtliche Bau-, Rodungs- und Abbaumaßnahmen im Umfeld der Wertachleite sind in Bezug auf Natur und Landschaft so schonend wie möglich durchzuführen. Dies betrifft u. a. Bauweisen, Baufeld, Bauzeiten und Witterungsverhältnisse. Zufahrt und Baufeld sind vor Beginn der Baumaßnahme abzumarken bzw. auszupflocken und von der unteren Naturschutzbehörde bzw. der ökologischen Baubegleitung freigeben zu lassen.
- 1.3 Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Augsburg zu vollziehen. Hierzu ist eine landschaftspflegerische Ausführungsplanung im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zu erstellen. Bei Kompensationsmaßnahmen müssen diese auch - sofern erforderlich - das Pflegekonzept für die jeweilige Maßnahme beinhalten.
- 1.4 Baustelleneinrichtungsflächen sind stets außerhalb naturschutzfachlich bedeutsamer Flächen zu situieren; dies sind insbesondere Wurzelräume von Bäumen, Gehölzgruppen, kartierte Biotope, Lebensräume geschützter Tierarten wie z. B. Zauneidechse, Fledermäuse usw.
- 1.5 Bei der nördlich von Fl. Nr. 4992/5 gelegenen Baustelleneinrichtungsfläche, die an eine Kastanienallee und eine Teilfläche des Biotops (Nr. A-1467-002) unmittelbar angrenzt, sind wirksame Maßnahmen zu Schutz der Bestände auszuarbeiten.
- 1.6 Im Zuge der Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde sind auch die Befugnisse der Beteiligten auf den Ausgleichsflächen verbindlich zu regeln. Die Vorhabenträgerin hat Sorge zu tragen, dass das Pflegekonzept auf Dauer umgesetzt wird. Spätere Eingriffe in den Ausgleichsflächen z.B. von Spartenträgern aufgrund von Reparatur- und Instandsetzungsmaßnahmen an Sparten sind vorher mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Nach Abschluss der o.g. Arbeiten sind die Ausgleichsflächen im Sinne des ökologischen Ausgleichs wiederherzustellen.
- 1.7 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zu Konfliktvermeidung und –minimierung, Gestaltung, Ausgleich und Ersatz sind in angegebenem Umfang, Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt durchzuführen, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer zu erhalten. Die Pflanzen müssen den Gütebestimmungen von anerkannten Markenbaumschulen

(vom Bund deutscher Baumschulen - BdB - anerkannter Fachbetrieb) entsprechen. Die Pflanzungen sind zu pflegen und vor entwicklungshemmenden Einflüssen zu schützen. Ausgefallene Gehölze sind unverzüglich art- und qualitätsgleich an derselben Stelle zu ersetzen.

- 1.8** Zum Schutz der Bestände, zur Abstimmung der in naturschutzfachlicher Hinsicht erforderlichen Maßnahmen, zur Überwachung des Baubetriebes bezüglich Vermeidung von naturschutzfachlichen Schäden und der sachgerechten Ausführung der herzustellenden Anlagen sowie der Einhaltung der natur- und artenschutzrechtlichen Bestimmungen ist für die gesamte Bauzeit eine ökologische Baubegleitung zu bestellen. Sie ist für die Aufsicht und Beratung der Vorhabenträgerin zur vorschriftskonformen Umsetzung der genehmigten Planung und der geltenden Vorschriften verantwortlich.

Vor Beginn der Bauarbeiten ist die beauftragte Person bzw. das Büro der Planfeststellungsbehörde und der unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Die ökologische Baubegleitung ist zuständig für das gesamte Projektgebiet einschließlich der Baustelleneinrichtungsflächen.

Sie ist bei allen Fragen und Entscheidungen einzubinden (z. B. bei Besprechungen, Jour Fixe-Terminen, Baustellungsbegehungen), die Einfluss auf Grünbestände haben, den Besonderen Artenschutz gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG betreffen können oder Umweltthemen berühren.

Schwerpunkte hierbei sind insbesondere:

Alle Tätigkeiten im Bereich der flächigen Hangkante an der Rosenaustraße, zu sichernde Grünbestände, Grundwasserentnahme- und Grundwassereinleitungsbereiche, Baustelleneinrichtungsflächen und deren Wegeverbindungen, Umgang mit Altlasten, Anlage von neuen Grünbereichen, Anlage von Ausgleichsflächen und Ersatzpflanzungen, Artenschutzmaßnahmen.

- 1.9** Der Baubeginn und insbesondere die für das Projekt erforderlichen Rodungen sind der unteren Naturschutzbehörde und dem Amt für Grünordnung der Stadt Augsburg mindestens zwei Wochen vorher anzuzeigen.

Baumfällungen sind auf ein unbedingt notwendiges Maß zu beschränken.

- 1.10** Im Rahmen der Bauausführung ist in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung zu prüfen, ob Baumfällungen zum jeweiligen Zeitpunkt zwingend erforderlich sind oder ggf. auch noch später erfolgen können. Dies gilt beispielsweise für die 3 Baumstandorte im Bereich der Fußgängerquerung südlich des Sebastian-Buchegger-Platzes.

- 1.11** Im Zuge der Ausführungsplanung und Durchführung vor Ort ist zu prüfen, inwieweit der alte Baumbestand (Baumallee) im Bereich der aufgeweiteten Zufahrt zum Neubau DB-Betriebsgebäude durch Veränderung der Linienführung der Zufahrt erhalten werden kann. Lösungen mit der Möglichkeit zum Erhalt der Bäume ist der Vorzug einzuräumen. Im Falle der nicht vermeidbaren Rodung von 3 Kastanien-Alleebäumen an der Zufahrt zum neuen DB-Betriebsgebäude müssen

die planzeichnerisch dargestellten 3 Ersatzpflanzungen angepasst an die Kurvenaufweitung erfolgen.

- 1.12** Im Zuge der Ausführungsplanung und Durchführung vor Ort ist zu prüfen, inwieweit im Bereich des geplanten Baustelleneinrichtungsplatzes und dessen Zufahrt der alte Baumbestand am Hangkopf erhalten werden kann. Einer Lösung mit dem Erhalt der Bäume ist der Vorrang einzuräumen. Die planzeichnerisch dargestellten Ersatzpflanzungen am zukünftigen nördlichen Böschungsbereich sind hiervon nicht betroffen.
- 1.13** Während der Bauzeit sind sämtliche von der Neubaumaßnahme möglicherweise betroffenen als zu erhalten festgesetzten Gehölzbestände entsprechend der jeweils gültigen Normen und Verfahrenswesen (Stand der Technik) vor Beeinträchtigungen zu schützen. Bei Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen und Sträuchern sind die einschlägigen Fachnormen, insbesondere DIN 18 920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), zu beachten.
- 1.14** Die bestehenden Platanen am Fuggerstadt Center sind durch eine feste Umzäunung gegen den Baubetrieb abzusichern.
- 1.15** Müssen Wurzelteller während der Bauphase überfahren werden, muss vorher die Baumscheibe mit Schüttung von Schottertragsicht vor Verdichtung geschützt werden.
- 1.16** Unvermeidbare Eingriffe in den Standort zu erhaltender Bäume bei der Herstellung oder beim Betrieb der Baueinrichtungsflächen sind nur in enger Abstimmung mit dem Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen der Stadt Augsburg möglich; bei bereits eingetretenen Schäden ist unverzüglich eine Standortsicherung vorzunehmen, damit die zukunftsfähigen Bäume erhalten werden können.
- 1.17** Bei nachhaltiger Beschädigung der Baumkronen durch das Baugeschehen sind Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Die Beurteilung der Schädigung hat durch einen Gutachter zu erfolgen.
- 1.18** Die Zufahrt zum Baufeld am Westportal des Tunnels mit schwerem Baufahrzeug hat über das bestehende DB Betriebsgelände Rosenaustraße 32 a und b zu erfolgen.
- 1.19** Spätestens drei Monate nach Abschluss der Baumaßnahme hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde eine Nachbilanzierung durchzuführen. Dabei sind Abweichungen von den planfestgestellten Unterlagen zu bilanzieren. Es ist festzustellen, ob die Bau- und Ausgleichsmaßnahmen den planfestgestellten Anforderungen entsprechen.
- 1.20** Bei der Neupflanzung von Bäumen innerhalb befestigter Flächen (Straßenbäume) ist deren Wurzelraum mit einer Tragschicht aus begrenzt verdichtungsfähigem und frostsicherem Baums substrat aufzubauen. Der verfügbare Mindestwurzelraum pro Baum soll 16 m³ betragen. Wurzelschutz im engen Radius von ca. 2 m hat in Form von Wurzelschutzplatten oder Baumschutzrosten zu erfolgen; im weiteren

Radius von ca. 4 m sind wasserdurchlässige Belagsformen u. U. mit Wurzelschutzbrücken vorzusehen.

- 1.21** Der Wurzelraum innerhalb Verkehrsgrünflächen ist mit korngestuftem, strukturstablem Verkehrssubstrat auf mindestens 1 m Tiefe auszustatten. Die Grünflächen sind durch niedrige Schutzzäune oder Bepflanzung mit Stauden oder Bodendeckern vor Verdichtung zu schützen. Der verfügbare Mindestwurzelraum pro Baum soll 16 m³ betragen.
- 1.22** Um die Böschungflächen für den Zeitraum bis zur Umsetzung der Entlastungsstraße West für die Tierwelt als Lebensraum nutzbar zu erhalten, sind die verbleibenden Böschungflächen mit Waldrebe (als Bodendecker und Begrünung der Gabionen) und punktuellen Feldgehölzpflanzungen zu bepflanzen.
- 1.23.** Die Trassenlage der Wasserleitung unter den neu zu pflanzenden Bäumen in der Rosenaustraße ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.
- 1.24** Im Zuge der Planung zur „Entlastungsstraße West“ ist darauf hinzuwirken, dass zur Wiederherstellung der ökologischen Minimalfunktion (Wanderungsbahn für verschiedene Tierarten) der durch das Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof durchtrennten Hangleite der Einschnitt mit einer Grünbrücke überbrückt wird. Breite, Ausprägung und genauer Standort sind mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Augsburg festzulegen.
- 1.25** Der Herstellungszeitraum für Kompensationsmaßnahmen ist abschnittsweise festzulegen gemäß Grobbauzeitenplan (Anlage 4.5.2 der Planunterlagen); jedoch sind alle Ausgleichsmaßnahmen möglichst innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Straßenbahnbetriebs abzuschließen und durch eine Begehung mit der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde abnehmen zu lassen.
- 1.26** Bis auf die Rahmenbedingungen für den (Rad-)Wegebau und das Verbindungsstück zwischen Josef-Wassermann-Straße (Stadtgebiet Friedberg) und Kemptener Straße (Stadtgebiet Augsburg) muss sich die Gestaltung in allen Punkten grundsätzlich den ökologischen Zielsetzungen unterordnen, landschaftsästhetische oder erholungsorientierte Überlegungen müssen ggf. zurücktreten. Das Aufstellen von Sitzbänken oder Spielgeräten hat demnach zu unterbleiben.
- 1.27** Die durch diesen Planfeststellungsbeschluss festgelegten Ausgleichsflächen werden ins Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 S.1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23.02.2011 (GVBl S. 82) eingetragen. Dabei ist die Gesamtfläche als Ausgleichsfläche einzutragen; auszunehmen ist nur der asphaltierte Verbindungsweg.

Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist von der Vorhabenträgerin hierzu spätestens 12 Wochen nach Bestandskraft des vorliegenden Planfeststellungsbescheides der vollständig ausgefüllte Meldebogen des Landesamtes für Umwelt (Download unter

http://www.lfu.bayern.de/natur/daten/oekoflaechenkataster_meldebogen/index.htm, hier: Formblatt-A/E-Flächenmeldung") in elektronisch weiterverarbeitbarer Form vorzulegen.

2. Artenschutz

- 2.1** Im Bereich von flächigen Gehölzen ist der Arbeitsstreifen auf das zwingend erforderliche Minimum zu beschränken.
- 2.2** Zum Schutz von Vogelarten sind sämtliche neu zu errichtenden Masten und technische Bauteile von Mittelspannungsleitungen konstruktiv so auszuführen, dass Vögel gegen Stromschlag geschützt sind.
- 2.3** Unmittelbar vor der Fällung der betroffenen Gehölzbestände in der Wertachleite hat eine detaillierte Erfassung auf Baumhöhlen (mit Kontrolle auf Belegung) zu erfolgen.
- 2.4** Für sämtliche neuen Beleuchtungsanlagen im Freien sind insektenfreundliche Leuchtkörper zur Vermeidung einer Anlockwirkung für Fledermäuse zu verwenden.
- 2.5** Mindestens eine Vegetationsperiode vor Beginn der Fällarbeiten sind zur Verbesserung der Bedingungen für Fledermäuse, Höhlenbrüter und weitere Vögel in der Bauphase aber auch langfristig, 20 Vogelnistkästen (für Halbhöhlen- und Höhlenbrüter) sowie 5 Waldkauznistkästen und 20 Fledermausnistkästen (je 10 Rund- und Flachkästen) im künftig verbleibenden großkronigen Gehölzbestand in der Hangleite sowie beim neu zu errichtenden DB Betriebsgebäude Rosenaustraße 32 a anzu bringen.
- 2.6** Abbrucharbeiten von Gebäuden sollen zum Schutz von etwaigen Fledermäusen grundsätzlich im Winter erfolgen. Unmittelbar vor Abbruch müssen die Gebäude von einer Fachkraft für Fledermaus-schutz auf etwaige Fledermausvorkommen untersucht werden. Außerdem sind die durchführenden Firmen darauf hinzuweisen, dass die Arbeiten unverzüglich zu unterbrechen, Fledermausexperten und die Naturschutzbehörden zu verständigen sind, falls ausfliegende Fleder-mäuse beobachtet werden. Die Abbrucharbeiten müssen von einer Fachkraft für Fledermausschutz begleitet werden.
- 2.7** Baumfällarbeiten haben zum Schutz der Fledermäuse und Vögel in den Monaten September und Oktober zu erfolgen. Baumfällungen und Rodungen von Büschen während der Brutzeit der Vögel von 1. März bis 31. August haben zu unterbleiben. Darüber hinaus ist Art. 39 Abs. 5 BNatschG zu beachten.
- 2.8** Aus Gründen des Fledermausschutzes dürfen Fällarbeiten im Grünzug hinter dem Hauptbahnhof grundsätzlich nicht während des Winters (1. Oktober bis 31. März) erfolgen, da dann mit überwinterten Fledermäusen (v. a. Abendsegler) zu rechnen ist. Unumgehbare Baumfällarbeiten im Winter müssen unter Aufsicht und in Absprache mit Fledermausexperten erfolgen.

In jedem Fall sind Bäume, die gefällt werden sollen, direkt vor der Fällung durch Fledermausexperten mittels Teleskophebebühne und Endoskop zu untersuchen.

Falls überwinterte Fledermäuse aufgefunden werden, müssen die Fällarbeiten auf einen Zeitpunkt nach Auszug der Fledermäuse verschoben werden.

Bei Fällungen ab 1. März ist hierfür gesondert eine naturschutzrechtliche Ausnahme zu beantragen (Beginn der Vogelbrutzeit; vgl. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

- 2.9** Beiderseits der Bahnanlagen sollte ein ca. 4 m breiter Streifen mit schütterem Bewuchs als Ruderalstandorte für bodenlebende Kleintiere erhalten bleiben bzw. geschaffen werden.

VIII. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung

- 1.** Die Fernmeldekabelleitung xeg 20264/7 der Lechwerke AG darf erst dann außer Betrieb genommen werden, wenn eine Ersatztrasse dafür vorhanden ist. Die Planung der Ersatztrasse verläuft, von der bestehenden Infrastruktur auf Höhe der Halderstraße 3 ausgehend, entlang des südlichen Gehweges der Halderstraße bis zum bestehenden Schachtbauwerk gegenüber Hübnerstraße. (Hinweis hierzu: Die Vorlaufzeit für die Realisierung der Trasse beträgt nach aktuellem Stand ca. zwölf Wochen, vorausgesetzt die Genehmigung inklusive verkehrsrechtlicher Anordnung erfolgt innerhalb von zwei Wochen.)

Weiterhin ist durch den Bau eines neuen Übergangs im Zuge des Neubaus des Trogs für die Straßenbahntrasse Halderstraße (s. lfd. Nr. 601 des Bauwerksverzeichnisses; Anlage 2 T der Tekturunterlagen) auf Höhe Hübnerstraße der Ist-Zustand wiederherzustellen. Dies kann in Koordination und Ausführung mit anderen betroffenen Sparten erfolgen.

Bei Erdarbeiten in der Nähe der Kabellage dürfen Bagger, Fräsen und dergleichen sowie spitze Geräte innerhalb eines Abstandes von je 1 m beiderseits der Kabel nicht eingesetzt werden. Hier sind Grabarbeiten mit größter Sorgfalt von Hand durchzuführen. In Zweifelsfällen sind Suchschlitze bzw. Probeschachtungen von Hand vorzunehmen.

- 2.** Zur Sicherung und Wahrung der Interessen der LEW TelNet ist der Betrieb der Kabelleitungen der LEW TelNet bei sämtlichen, im Vorfeld für die Planung notwendigen Arbeiten und während der Bauarbeiten im Bereich der bestehenden Kabeltrassen sicherzustellen.

An allen weiteren Planungen ist die LEW TelNet zu beteiligen. Für erforderliche Kabelarbeiten und über Bauarbeiten im Bereich der Leitungstrasse ist die LEW TelNet zu informieren.

- 3.** Im Planbereich befinden sich Anlagen der Stadtwerke Augsburg Holding GmbH. Für die Ver- als auch Entsorgungssparten auf Höhe „Westecke Salewahaushaus“ in der Halderstraße sind Möglichkeiten zu prüfen, die rohrgebundenen Medien auf der Tunneldecke zu verlegen.

Die bestehende, die Halderstraße querende Fernwärmetrasse kann für die Bauzeit rückgebaut werden. Das Tunnelbauwerk ist jedoch so zu dimensionieren, dass nach Abschluss der Arbeiten die Wiederinbetriebnahme dieser Querung sichergestellt ist.

Auf dem Bahnhofsvorplatz verläuft in Nord-Süd-Richtung eine Versorgungsstrasse der Fernwärme. Diese Trasse ist in ihrem Bestand zu schützen und darf keinerlei Beeinflussung durch das Bauvorhaben Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof erfahren. Der Bauablauf des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ist eng mit der Stadtwerke Augsburg Holding GmbH abzustimmen.

Bei der endgültigen Lage der Ausgleichsbaumbepflanzungen müssen die Regelabstände zu Leitungstrassen nach Baumschutzverordnung DIN 18 920 und DVGW-Regelwerk GW 125 eingehalten werden. Wo die geforderten Regelabstände nicht eingehalten werden können, sind jedoch die Vorgaben des Erläuterungsberichts (Anlage 1 der Planunterlagen) einzuhalten. Der im Erläuterungsbericht vorgegebene Mindestabstand von 1,50 m zwischen Leitung und bestehenden und neu zu pflanzenden Bäumen ist einzuhalten. Bei Abständen zwischen 1,50 m und 2,50 m sind zwingend Wurzelschutzmaßnahmen einzubauen.

Steinschüttungen oder Böschungen im Schutzbereich der Wasserleitung von 1,5 m dürfen grundsätzlich eine Höhe von 1,25 m nicht übersteigen.

4. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, die ggf. von der Baumaßnahme berührt und infolge dessen verändert oder verlegt werden müssen. Vor Beginn der Baumaßnahme hat deshalb eine Abstimmung mit der Deutschen Telekom AG, Netzproduktion GmbH, TI NL Süd, PTI 23, Gablinger Straße 2, 86368 Gersthofen zu erfolgen. Ansprechpartner ist Herr Klaus Christl (Tel: 0821/456-23410).
5. Die Lechwerke AG betreibt auf dem Grundstück Fl. Nr. 4840 ein Verwaltungsgebäude. Im Planbereich befinden sich Kabel und sonstige Sparten, die ggf. von der Baumaßnahme berührt und infolge dessen verändert oder verlegt werden müssen. Vor Beginn der Baumaßnahme hat deshalb eine Abstimmung mit der Lechwerke AG, Abteilung ERS-S-G, Schaezlerstraße 3, 86150 Augsburg zu erfolgen. Ansprechpartner ist Herr Siegfried Skarke (Tel: 0821/328-4131).

IX. Denkmalpflege

1. Eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler unterliegen der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BLfD) oder an die Untere Denkmalschutzbehörde gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 25.06.1973 (BayRS 2242-1-WFK), zuletzt geändert durch Gesetze vom 27.07.2009 (BGBl I S. 385).
2. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht

die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher frei gibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Zu verständigen ist BLfD, Dienststelle Thierhaupten, Klosterberg 8, 86672 Thierhaupten, Tel.: 08271/8157-38; Fax: 08271/8157-50; E-Mail: hanns.dietrich@blfd.bayern.de, oder die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3. Bodendenkmäler sind gemäß Art. 1 DSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Ihre ungestörte Erhaltung vor Ort besitzt Priorität. Bodeneingriffe sind deshalb auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß zu beschränken.
4. Bei der Überplanung von Bodendenkmälern hat der Oberbodenabtrag im Planungsgebiet, ggf. auch nur in Teilflächen, im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des BLfD zu erfolgen. Hierzu muss zwei bis drei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten eine Abstimmung mit dem BLfD (Tel.: 08271/815741 oder 08271/815742) erfolgen. Die Arbeiten können voraussichtlich von der Stadtarchäologie Augsburg (Tel.: 0821/324-4145) durchgeführt werden. Termine und Vorgehensweise sind direkt mit der Stadtarchäologie Augsburg abzustimmen. Die Arbeiten sind mit einem Bagger mit breiter zahnloser Grabenschaufel auszuführen.
5. Nach Ergebnis der Voruntersuchungen ist über Erhaltung oder Ausgrabung der Denkmäler zu entscheiden. Ist eine Erhaltung nicht möglich, hat die Vorhabenträgerin eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des BLfD zur Sicherung und Dokumentation aller von der geplanten Maßnahme betroffenen Bodendenkmäler durchzuführen. Grundlage sind die aktuellen Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern (http://www.blfd.bayern.de/medien/vorg_doku_arch_ausg.pdf) und gegebenenfalls eine Leistungsbeschreibung des BLfD. Mit den bauseits erforderlichen Erdarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.

X. Eisenbahnbetrieb

1. Eisenbahnaufsicht

Für das gegenständliche Vorhaben ist eine Inbetriebnahmegenehmigung für die betroffenen Teilsysteme gemäß §§ 4 und 6 der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV) vom 05.07.2007 (BGBl I S. 1305), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.09.2009 (BGBl I S. 3154) durch das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München erforderlich.

Baubeginn und Fertigstellung der Baumaßnahme sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungs-

vorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAUSTE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle-München, sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

2. Abkommensschutz wegen Entgleisungsgefahr

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist in Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, zu prüfen, ob und ggf. wie ein Abkommensschutz wegen Entgleisungsgefahr von Eisenbahnfahrzeugen beim Rangierbetrieb auf den derzeit stillgelegten Gleisen 26, 27, 28 und 29 vorzusehen und zu bemessen ist, um einen möglichen Absturz von Eisenbahnfahrzeugen in die Lichtöffnung im Tunnelbauwerk West auszuschließen.

3. Baudurchführung

3.1 Allgemeine Auflagen und Hinweise

Vom Bauherrn sind die Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Unfallverhütung selbst zu beachten und in den Vertrag mit den Bauausführenden aufzunehmen.

Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.

Während der Baumaßnahmen ist der Zugang zu Anlagen sowie die Funktionstüchtigkeit von Einrichtungen der DB AG für Kunden der Deutschen Bahn zu erhalten.

Wegen der den betroffenen Bereich evtl. tangierenden Bahnanlagen und Leitungen ist vor Baubeginn mit der DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Barthstraße 12, 80339 München und der DB Kommunikationstechnik GmbH, Süd, Landsberger Straße 314, 80687 München, Kontakt aufzunehmen.

Die für die planfestgestellte Maßnahme erforderlichen Flächen sind von der DB AG/DB Netz AG, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Barthstraße 12, 80339 München, Herr Weiße, Tel.: 089/1308-5385 (thomas.weisse@deutschebahn.com), entsprechend aller geltenden Konzernrichtlinien zu erwerben.

Vor Beginn der Betonierarbeiten ist seitens der Vorhabenträgerin ein Spezialist für die Rückstromführung und Bahnerdung bei Gleichstrombahnen zu benennen, der bei der Planung und Ausführung der inneren Erdung der Bauwerke, einschließlich der ggf. erforderlichen definierten Trennstellen zu beteiligen ist.

Hinweis: Die Benennung und Beteiligung eines entsprechenden Spezialisten für die Rückstromführung bei Wechselstrombahnen an

Planung und Ausführung mit gleichem Aufgabenbereich durch die DB Netz AG wird seitens des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, dringend empfohlen.

3.2 Baudurchführungsvereinbarung

Zur Sicherung gegen Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb ist zwischen der Vorhabenträgerin und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG (DB Netz, DB Station & Service, DB Energie) eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen und vor Baubeginn im Eisenbahnkreuzungsbereich der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Die Baudurchführungsvereinbarung hat mindestens folgende Punkte zu enthalten:

- Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn ist entsprechend der örtlichen Gegebenheiten sicher zu verhindern. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen.
Gegenüber der Oberleitungsanlage ist ein Schutzstreifen gemäß den VDE-Richtlinien freizuhalten.
- Beleuchtungen und Werbeflächen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.
- Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der Deutschen Bahn dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden.
- Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten. Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen (Wassergräben, Wasserkanäle, Wasserdurchlässe etc.) dürfen nicht nachteilig verändert werden.
- Hinweise:

Durch diese Baumaßnahme wird der Einflussbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) beeinträchtigt. Der Stützbereich verläuft im Allgemeinen 1 : 1,5 geneigt (je nach Bodenart u. U. auch flacher); er beginnt am Schotterfußpunkt 3,30 m von der Gleisachse.

Die Standfestigkeit der an die Planfeststellungsgrenze angrenzenden Oberleitungsmasten darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Bbauungs- und Bepflanzungsbeschränkungen im Bereich der Oberleitungsanlagen sind einzuhalten. Zum Schutz vor Gefahren, die von der 15-kV-Oberleitungsspannung ausgehen, sind grundsätzlich die einschlägigen DIN/VDE (57115 Teil 1) Bestimmungen und Konzernrichtlinien der DB AG zu beachten und einzuhalten.

Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörper“ und 836 „Erdbauwerke planen, bauen und instand setzen“ zulässig. Bei allen Arbeiten im Bereich von planfestgestellten Bahnanlagen ist das bautechnische Regelwerk der Deutschen Bahn AG zu beachten. Insbesondere gilt im Bereich von Ingenieurbauwerken (Brücken usw.) Richtlinie 804.

XI. Bauphase Projekt Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof

1. Baulärm

- 1.1 Es gilt die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970 (AVV Baulärm), Beilage zum BAnz.Nr. 160 vom 01.09.1970, mit der Maßgabe, dass die Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr festgelegt wird.
- 1.2 In der Nachtzeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sind lärmintensive Tätigkeiten grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen hiervon sind nur in rechtzeitig angezeigten und detailliert begründeten Einzelfällen für kurze Zeiträume in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg möglich. In der Begründung ist die Unvermeidbarkeit nächtlicher Bautätigkeiten plausibel darzustellen.
- 1.3 Tagsüber, d. h. zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr, darf der gebietsabhängige Immissionsrichtwert der AVV Baulärm grundsätzlich nur um maximal 5 dB(A) überschritten werden. Nach Möglichkeit sind lärmintensive Tätigkeiten in der Zeit vor 7:00 Uhr und nach 20:00 Uhr zu vermeiden.
- 1.4 Es sind grundsätzlich lärmarme Baumethoden anzuwenden und alle angemessenen und erfolgversprechenden Mittel der Lärminderung und Lärmvermeidung auszuschöpfen. Die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl I S. 3478), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.11.2011 (BGBl I S. 2178), ist zu beachten.
- 1.5 Bei Überschreitung des maßgeblichen Tages-Immissionsrichtwertes um mehr als 5 dB(A) sind die Lärmeinwirkungen durch Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen so weit als möglich zu reduzieren. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Baumethoden und dem Einsatz von lärmarmen Baumaschinen, der Aufstellung von Lärmschutzwänden wie mobilen Wandelementen oder Einhausungen von stationären Maschinen als auch der täglichen Beschränkung der Einsatzdauer von lärmintensiven Baugeräten. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass eine tägliche Bauzeitverringerung die Gesamtdauer der Lärmeinwirkung verlängern kann.

Grundsätzlich ist Folgendes zu beachten:

- Es sind kleinere Bohrpfahlgeräte einzusetzen, wenn nicht gemäß Baubetriebsplanung der Einsatz eines Großbohrpfahlgeräts notwendig ist. In diesem Fall sind lärmarme Bohrgeräte wie z. B. Typ Bauer BG 36 h mit absorberverkleideter Kellystange zu verwenden.
- Beim Einsatz von Vibrationsrammen ist der Boden durch Vorbohren aufzulockern; die Rüttelfrequenz ist möglichst über 40 Hz zu halten, die Rammenergie ist auf das notwendige Maß zu reduzieren; alternativ sind die Spundwände nach Vorbohren einzupressen.
- Bei Abbrucharbeiten dürfen nach Möglichkeit keine Arbeiten zum Zertrümmern vor Ort stattfinden.

1.6 Bei Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) für einen ununterbrochenen Zeitraum von jeweils mehr als 2 Wochen besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach. Die Entscheidung, ob und ggf. in welcher Höhe ein Entschädigungsanspruch besteht, hat auf der Grundlage der Feststellungen eines unabhängigen Sachverständigen (s. u. A XI 1.7) zu erfolgen. Vorrangig ist passiver Schallschutz zu gewähren, wenn dieser bereits aus dem Bauvorhaben an sich besteht. Die Vorhabenträgerin hat Anspruchsberechtigte auf Schallschutz aus dem Bauvorhaben (s. o. A V 3) über diese Ansprüche rechtzeitig vor Baubeginn zu informieren und dabei darauf hin zuweisen, dass damit auch etwaige Lärmbeeinträchtigungen in der Bauzeit gemindert werden.

1.7 Während der Bauzeit hat ein beauftragter unabhängiger Sachverständiger Lärmpegelüberschreitungen unter Berücksichtigung ihrer Dauer zu ermitteln und für ein mögliches Entschädigungsverfahren zu dokumentieren.

1.8 Für die Bauzeit ist ein Ansprechpartner für Lärmfragen für Bürger und Behörden zu benennen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde sowie im Rahmen des Baustellenmanagements (s. u. A XI 6) zu kommunizieren. Vor Beginn lärmintensiver Bauphasen sind die betroffenen Anlieger über deren voraussichtliche Dauer zu informieren.

2. Baubedingte Erschütterungen

2.1 Die DIN 4150-2 Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden vom Juni 1999 ist zu beachten. Baubedingte Erschütterungseinwirkungen dürfen die Anhaltswerte der Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 grundsätzlich nicht überschreiten.

2.2 Zur Minimierung der Erschütterungseinwirkung und Vermeidung der Überschreitung der Anhaltswerte (s.o. A XI 2.1) sind folgende Mindestmaßnahmen zu ergreifen:

- Der Untergrund ist vor dem Rammen von Spundwänden vorzubohren und nötigenfalls ist ein Materialaustausch oder es sind sonstige Bodenlockerungsmaßnahmen vorzunehmen.

- Es sind nur Hochfrequenzrammen einzusetzen, das lastabhängige Durchfahren niedriger Frequenzen ist zur Vermeidung der Anregung von Bauwerksresonanzen zu verhindern.
- Die maximal zulässige Rammenergie und nicht zu unterschreitende Rammfrequenzen sind durch begleitende Messungen zu ermitteln (s.u. A XI 2.3).
- Der tägliche Betrieb ist durch planmäßige Pausen zu unterbrechen.

- 2.3 Während des Einsatzes erschütterungsintensiver Baumaschinen hat ein beauftragter unabhängiger Sachverständiger Erschütterungseinwirkungen in den Gebäuden Halderstraße 16, 25, 27 sowie Hübnerstraße 3 zu ermitteln, zu bewerten und für ein mögliches Entschädigungsverfahren zu dokumentieren.
- 2.4 Für die Bauzeit ist ein Ansprechpartner für Fragen des Erschütterungsschutzes für Bürger und Behörden zu benennen und gegenüber der Planfeststellungsbehörde sowie im Rahmen des Baustellenmanagements (s. u. Auflage A XI 6) zu kommunizieren. Alle Betroffenen sind rechtzeitig vor Beginn erschütterungsintensiver Bautätigkeiten über Zeitpunkt, Dauer und mögliche Auswirkungen zu informieren.
- 2.5 Bei Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 trotz Durchführung möglicher Minderungsmaßnahmen besteht ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach für nachweislich entstandene Nutzungseinschränkungen.
- 2.6 Zur Beweissicherung ist auf die Auflagen A V 8 + A V 9 zu verweisen.

3. Staubschutz

Rechtzeitig vor Aufnahme der Bauarbeiten ist ein verbindlicher Staubminderungsplan in Abstimmung mit dem Tiefbauamt und dem Umweltamt der Stadt Augsburg zu erstellen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Im Staubminderungsplan sind konkrete Maßnahmen festzulegen, durch die die Entstehung und die Ausbreitung von Staub während der Bauphase wirksam vermieden werden.

Für die Bauphase ist vor Baubeginn ein Beauftragter für Lärm und Staubschutz gegenüber der Planfeststellungsbehörde benennen, der für die betroffenen Bürger und Behörden als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

4. Sicherstellung Umleitungsverkehre; Entschädigung

- 4.1. Vor Sperrung der Viktoriastraße im südlichsten Abschnitt (im Übergang in die Halderstraße) für die Bauphase ist der Umleitungsverkehr für den motorisierten Individualverkehr von der Viktoriastraße in die Bahnhofstraße und von dort in die Hübnerstraße und weiter Richtung Süden in die Straße zu den ehemaligen Ladehöfen der DB AG einzurichten. Hierzu wird hiermit für diese Bauphase ausdrücklich das Linksabbiegen von der Viktoriastraße in die Bahnhofstraße zugelassen.

Die Umfahrungsstrecke ist so auszuschildern, dass die Strecke insbesondere als Zufahrt zum Bahnhofsparkhaus in der Halderstraße 29 a auch für ortsunkundige Fahrer zweifelsfrei erkennbar ist. Während diese Umfahrung für den motorisierten Individualverkehr eingerichtet ist, ist sicherzustellen, dass in der Hübnerstraße und der Bahnhofstraße kein Straßenbahnverkehr stattfindet. Temporäre Verschwenkungen der bauzeitlichen Straßenführung sind möglichst gering zu halten.

Etwaige finanzielle Einbußen durch diesen Umleitungsverkehr sowie durch zeitweise Behinderungen in der Umleitungsstrecke während der Bauarbeiten, wie temporäre Verschwenkungen der bauzeitlichen Straßenführung, sind zumutbar und damit entschädigungsfrei hinzunehmen.

Sollte wider Erwarten die oben festgelegte Ersatzzuwegung durch derzeit nicht absehbare Ereignisse im Bauablauf in ihrer Wirksamkeit erheblich eingeschränkt werden und dem o.g. Bahnhofsparkhaus durch diesen Umstand nachweislich unzumutbar hohe finanzielle Einbußen (mindestens 50 % Einnahmeverlust) entstehen, wird hierfür ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgesetzt.

- 4.2 Die Erreichbarkeit des Anwesens Hübnerstraße 3 und die Zu- und Abfahrt zur dortigen Tiefgarage muss grundsätzlich in jeder Bauphase sichergestellt werden. Hierzu ist ggf. ein Zweirichtungsverkehr in der Hübnerstraße einzurichten. Sollte die Tiefgarage nicht erreichbar sein, sind Ersatzparkplätze in den umliegenden Parkhäusern zur Verfügung zu stellen.

5. Sicherstellung Regionalbusverkehr

Die Vorhabenträgerin hat zusammen mit dem Augsburger Verkehrsverbund (AVV), dem Tiefbauamt der Stadt Augsburg sowie der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Augsburg rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen anhand der Bauphasenplanung ein Konzept zu entwickeln. Darin sind für jede Bauphase mindestens die Zu- und Abfahrtswege der Regionalbuslinien zur Anbindung an den Hauptbahnhof, die Festlegung der Haltepositionen für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste am Hauptbahnhof sowie die Wartepositionen bzw. Bereitstellungsflächen für die Kraftomnibusse während der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten des Fahrpersonals festzulegen. Dieses Konzept ist der Planfeststellungsbehörde vor Beginn jeder Bauphase unaufgefordert vorzulegen. Die Vorhabenträgerin hat die Umsetzung des Konzeptes zu überwachen und es bei Änderungen im Bauablauf, welche Auswirkungen auf das Konzept haben, rechtzeitig den o. g. Bedürfnissen des Regionalbusverkehrs zusammen mit dem AVV anzupassen.

Dabei ist sicherzustellen, dass in den Bauphasen, in denen der Bahnhofsvorplatz genutzt werden kann, für die Abfahrt des Regionalbusverkehrs vom Bahnhofsvorplatz geeignete Ausfahrtmöglichkeiten gewährleistet werden. Zudem ist die Zufahrt zu den inneren DB-Ladehöfen und den derzeit dort vorhandenen Bereitstellungsflächen für den Regionalbusverkehr sicherzustellen. Die Zu- und Abfahrten sind ggf. dem Bauablauf anzupassen.

Unvorhergesehene Änderungen, die eine plötzliche Verlegung von Haltestellenpositionen erforderlich machen, sind dem AVV unverzüglich anzuzeigen, damit die von der Haltestellenverlegung betroffenen Regionalbusunternehmen informiert werden können.

6. Baustellenmanagement

Vor Beginn der Baumaßnahme ist ein Baustellen- und Informationsmanagement einzurichten und kontinuierlich fortzuschreiben. Dabei ist auch ein Ansprechpartner für Bürger und Behörden zu benennen. Der Planfeststellungsbehörde ist das Konzept für das Baustellen- und Informationsmanagement vor Baubeginn vorzulegen und der Ansprechpartner zu benennen.

Bei der Wegeführung in der Bauphase sind die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen zu beachten.

Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten und gewerblichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten und die entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu erlassen. Es sind während der Bauphase Hinweisschilder im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, die die jeweils aktuelle Verkehrsführung verdeutlichen.

XII. Sonstige Auflagen

1. Entlastungsstraße West

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Rosenaustraße/Pferseestraße ist gegenüber der Planfeststellungsbehörde zum 31.12.2024 erneut nachzuweisen. Dies kann durch den seitens der Stadt Augsburg bis zum Jahre 2020 geplanten Neubau der „Entlastungsstraße West zwischen der Bürgermeister-Ackermann-Straße und der Gögginger Brücke westlich der Bahngleise“ erfolgen oder durch anderweitige Entlastungen des Knotenpunkts.

2. Vollzug der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab)

Die Anlagen sind nach den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 11.12.1987 (BGBl I S. 2648), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 08.11.2007 (BGBl I S. 2569) und die Richtlinien für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (E-Bau-Richtlinien) vom 23.08.1990 (VkB I S. 550) zu errichten. Sie dürfen unbeschadet der Bestimmung des § 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.11.2011 (BGBl I S. 2272), außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern sie abgenommen

hat (§ 62 Abs. 1 BOStrab) bzw. Abnahmenachweise, die nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlich sind, vorgelegt wurden (§ 62 Abs. 6 BOStrab) und keine Bedenken gegen die Inbetriebnahme bestehen.

3. Anbringung von Haltevorrichtungen

Gemäß § 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 1 PBefG ist das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragten zu dulden. Die Absicht Vorarbeiten durchzuführen ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, gemäß § 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 2 PBefG ortsüblich bekannt zu geben.

Für Schäden, die durch Vorarbeiten, das Anbringen, Errichten oder Entfernen technischer Einrichtungen verursacht worden sind, hat der Vorhabenträgerin Entschädigung zu leisten.

4. Brandschutz

4.1 Allgemeines

Alle zur Wasserversorgung dienenden Einrichtungen und vorhandenen Wasservorräte sind der Feuerwehr im Bedarfsfall zur Brandbekämpfung zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen.

Die Vorhabenträgerin hat das Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Augsburg von dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss und den Brandschutz betreffenden Unterlagen zu informieren.

Hinweise:

Die Auslegung von Verkehrsflächen muss sich mindestens an den Anforderungen der Richtlinie über die Flächen für die Feuerwehr orientieren. Gegebenenfalls sind für einzelne Objekte besondere Festlegungen zu treffen, um den Einsatz der Feuerwehr zu gewährleisten.

Bei der Errichtung und Instandhaltung der öffentlichen Löschwasserversorgung sind die technischen Regeln des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW) insbesondere die Arbeitsblätter W 405 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung“ und W 331 „Hydrantenrichtlinien“ in ihrer aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

4.2 Ersatz-Betriebsgebäude der DB AG, Rosenaustraße 32 a und b in Augsburg

- Beim Schiebe- oder Sektionaltor in der Außenwand der „Werkstatt 60 m²“ in der Nord-Ost-Ecke des neu zu errichtenden DB- Ersatzgebäudes ist eine integrierte Drehflügeltüre mit lichter Durchgangsbreite von mindestens 0,90 m als notwendiger Rettungsweg einzubauen. Entsprechendes gilt auch für das „Lager 375 m²“, wenn sich dort

Personen nicht nur vorübergehend aufhalten. Für die übrigen Schiebe- oder Sektionaltore wird die o. g. Ausführung mit Drehflügeltür empfohlen.

- Die Abtrennung der Teeküche im Obergeschoss vom Flur hat durch eine mindestens feuerhemmende Wand mit dichtschießender Tür zu erfolgen.
- Im Erdgeschoss sind für jeden Aufenthaltsraum ohne Fenster gemäß Art. 35 Abs. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.09.2007 (GVBl S. 588), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.02.2010 (GVBl S. 66) zwei bauliche Rettungswege zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich gilt im Obergeschoss entsprechendes auch für Aufenthaltsräume ohne anleiterbares Fenster.
- Die Zugänge zu Treppenträumen und die Gebäudeausgänge sind mit nachleuchtenden Rettungsweg-Schildern eindeutig und deutlich sichtbar zu kennzeichnen.
- Während der Anwesenheit von Personen im Gebäude sind die entsprechenden Rettungswege uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen.
- Die erforderliche Gebädefunkanlage muss digitalfunktauglich ausgeführt werden.

5. Abfallentsorgung und Straßenreinigung

5.1 Straßenreinigung

Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass eine maschinelle Reinigung und Sicherung möglich ist. Hierzu muss bei Geh- und Radwegen eine Durchfahrtsbreite von mindestens 1,70 m gewährleistet sein. Geplante Brücken sollten für ein zulässiges Gesamtgewicht von 5 t ausgelegt sein. Eventuell vorgesehene Absperrpoller bzw. Absperrpfosten müssen umklapp- oder herausnehmbar sein, damit eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für Straßenreinigungsfahrzeuge gegeben ist.

5.2 Abfallentsorgung

Beim Bau der sog. Anfahrtsstraßen (öffentlich oder privat) ist zu beachten, dass die Fahrbahnbreite, die Durchfahrtshöhe bei Überbautungen und Bäumen, die Wendemöglichkeiten, die Kurvenradien sowie die Tragfähigkeiten der Straßenbeläge (auch Unterbau) und Tiefgaragendecken (soweit befahren) auf 3-Achs-Lkw-Müllfahrzeuge mit ca. 10 m Länge, 3,85 m Höhe und 2,5 m Breite mit 26 t zulässigem Gesamtgewicht ausgelegt sind.

Am Ende von Sackgassen ist eine Wendemöglichkeit von mindestens 20 m Durchmesser zu schaffen. Auf der Wendemöglichkeit ist eine Verparkung durch verkehrsrechtliche oder gestalterische Maßnahmen auszuschließen.

Zur Sicherstellung der Müllentleerung in der Halderstraße sollten im Rahmen der Bauausführung an der Südseite der Halderstraße die Randsteine abgesenkt werden.

6. Bautechnische Ausführung

Hinweis:

Der Fahrbahnausbau ist auch im Bereich der Regelquerschnitte „0,2 + 57.000“ und „0,1 + 40“ (Anlagen 4.2.2 und 4.2.3 der Planunterlagen) mit Beton auszuführen.

7. Gestalterische Aspekte

Hinweise:

Im Rahmen der seitens der Stadt Augsburg geplanten städtebaulichen Ideenwettbewerbe an West- und Ostseite des Bahnhofs ist auf einen Ausgleich stadt- und grüngestalterischer Defizite hinzuwirken.

Die Gestaltung der Trog- und Brüstungswände beim Trogbauwerk in der Halderstraße (Oberflächenstruktur, Verkleidungsmaterial und Farbe) ist im Rahmen der Ausführungsplanung festzulegen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob auf die vorgesehenen mit Geländern gesicherten Lichtöffnungen auf den Bahnsteigen verzichtet werden kann, ohne das geplante Konzept mit Tageslicheinfall in Frage zu stellen.

8. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Wiederherstellung von bahnhofsnahe Haltestellen für den Regionalbusverkehr in dem im Zeitpunkt der Wiederherstellung erforderlichen Umfang sicherzustellen. Dieser Umfang ist zwischen der Vorhabenträgerin, der Augsburger Verkehrsverbund GmbH und dem jeweiligen Grundeigentümer abzustimmen, festzulegen und in dem unter C III 3.1/3.2 erläuterten städtebaulichen Ideenwettbewerb auszugestalten. Gleiches gilt für eine bahnhofsnahe Ausstiegshaltestelle sowie die Zu- und Abfahrtswege der Regionalbuslinien zum und vom Busbahnhof.

9. Anliegen des Behindertenbeirats

Im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung für das gegenständliche Vorhaben ist der Behindertenbeirat der Stadt Augsburg kontinuierlich einzubeziehen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist erneut zu prüfen, ob eine Trennung des als gemeinsamen Geh- und Radweg geplanten Wegs in der Rosenaustraße möglich ist.

Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern sollten.

XIII. Entscheidungen über Einwendungen

1. Die Vorhabenträgerin hat die zur Erledigung von Einwendungen abgegebenen schriftlichen Zusicherungen und im Erörterungstermin zu Protokoll gegebenen mündlichen Zusagen einzuhalten und die versprochenen Maßnahmen durchzuführen.
2. Die Einwendungen und Anträge gegen die Planfeststellung des Vorhabens werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Auflagen, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen worden ist und soweit sie sich nicht im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

XIV. Genehmigung für Einrichtung und Betrieb der Linie

Für das gemäß den Planunterlagen mit diesem Beschlusstenor planfestgestellte Vorhaben wird die Genehmigung gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG für die Einrichtung und den Betrieb des Verkehrs auf der Strecke Halderstraße – Viktoriastraße – Tunnel Ost – Haltestelle Hauptbahnhof (unterirdisch) – Tunnel West – Rosenaustraße – Pferseer Straße erteilt.

Die Genehmigung gilt bis zum 31.12.2036, soweit sie nicht vorher widerrufen oder der Genehmigungsinhaberin die dauerhafte Befreiung von der Betriebspflicht genehmigt wird. Die Verlängerung der Genehmigung ist mindestens 3 Monate vor Ablauf dieser Genehmigung zu beantragen.

Diese Genehmigung steht unter dem Vorbehalt der Wirksamkeit bzw. Vollzugsfähigkeit der obigen Planfeststellung gemäß § 28 Abs. 4 PBefG.

Die Genehmigung wird unter folgender Bedingung erteilt:

Die Genehmigung gilt nur für den Einsatz von Fahrzeugen, die mit einer Notbremsüberbrückungsanlage gemäß § 36 Abs. 9 S. 2 BOStrab aus- oder nachgerüstet worden sind. Die Anlage muss bei Fahrten im Tunnel betriebsbereit sein.

Es gelten folgende Auflagen:

1. Der Betrieb hat nach dem von der Regierung von Schwaben gemäß § 40 PBefG zugestimmten Verbundfahrplan der Augsburger Verkehrsverbund GmbH in der jeweils aktuellen Fassung zu erfolgen. Dieser Fahrplan ist einzuhalten. Änderungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Regierung von Schwaben.
2. Die Beförderungsbedingungen und -entgelte sowie die Tarife bedürfen der Zustimmung der Regierung von Schwaben (§ 39 PBefG). Es gelten ausschließlich die Beförderungsentgelte, denen die Regierung von Schwaben jeweils zugestimmt hat. Ein Abweichen von den zugestimmten Tarifen - insbesondere der Höhe nach - sowie die

Einführung neuer und der Wegfall alter Tarife (Tages-, Monats-, Jahres-, Schüler-, Seniorenkarten etc.) ist ohne vorherige Zustimmung der Regierung von Schwaben zu der beabsichtigten Änderung unzulässig.

3. Die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie der auf Grund dessen ergangenen Rechtsvorschriften und Verordnungen sowie der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen - BOStrab -, insbesondere die §§ 2, 3, 4, 5, 8, 11, 12, 31, 32 und 33 – 58 BOStrab, sind einzuhalten.
4. Jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens, die Übertragung der dem Unternehmen aus dieser Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten sowie die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen bedarf der Genehmigung der Regierung von Schwaben und ist dieser vorher unverzüglich anzuzeigen.
5. Der Genehmigungsinhaberin obliegt die Pflicht zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Strecke mit o. g. Linienführung. Eine dauernde oder auch nur vorübergehende Einstellung des Betriebes - auch auf Teilstrecken - bedarf der Genehmigung der Regierung von Schwaben und ist dieser unverzüglich anzuzeigen.
Bis zur Genehmigung der Entbindung von der Betriebspflicht ist der Betrieb uneingeschränkt weiterzuführen. In Fällen der Einstellung des Betriebes auf Grund von höherer Gewalt ist die Einstellung des Betriebes lediglich unverzüglich bei der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.
6. Die Aufsicht über das Unternehmen und - im Falle der Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen - auch über den Betriebsführer obliegt der Regierung von Schwaben, soweit sich die Aufsicht auf die Erfüllung der Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und der auf Grund dessen ergangenen Rechtsvorschriften und Verordnungen sowie die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen erstreckt.
7. Der Regierung von Oberbayern - SG 31.2 -, Maximilianstraße 39, 80538 München, obliegt neben der technischen Aufsicht insbesondere die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen, die Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen sowie die Abnahme derselben (§§ 60 – 62 BOStrab).
8. Die Genehmigungsinhaberin hat der Regierung von Schwaben die erfolgte Abnahme der mit o. g. Beschluss planfestgestellten Betriebsanlagen gemäß § 62 BOStrab durch die Regierung von Oberbayern unverzüglich anzuzeigen. Sie hat ferner mindestens 6 Wochen vor der Inbetriebnahme bei der Regierung von Schwaben die Genehmigung nach § 37 PBefG zur Aufnahme des Betriebes unter vollständiger Vorlage der hierzu erforderlichen Unterlagen zu beantragen.
Die Regierung von Schwaben erlässt dann im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebes gemäß § 37 PBefG.
9. Soweit auf den planfestgestellten Gleistrassen im Bereich besonderer oder unabhängiger Bahnkörper Kraftomnibusse im Linienverkehr

(Schienenersatzverkehr, Nachtbusse) betrieben werden sollen, ist rechtzeitig vor Aufnahme dieses Betriebes die Gestattung nach § 58 Abs. 3 BOStrab bei der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern einzuholen. Die Sicherheit des Straßenbahnbetriebes darf durch den Linienverkehr mit Kraftomnibussen nicht beeinträchtigt werden.

10. Straßenbahnzüge dürfen im Verkehr auf öffentlichen Straßen nur verwendet werden, wenn sie den Bau- und Betriebsvorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen und entsprechend der rechtlichen Vorgaben und tatsächlichen Erfordernisse gewartet und instandgehalten werden.
11. Zur Gleis- und Radsatzpflege gilt die Auflage A V 5. Die Räder der eingesetzten Straßenbahnzüge sind regelmäßig zu warten, die Schienen sind im notwendigen Maß zu schleifen, um unnötige Geräuschentwicklungen zu vermeiden. Soweit außerhalb der Wartungsintervalle bei einem Zug insbesondere beim Befahren der Kurven- und Weichenbereiche übermäßig laute Geräuschentwicklung festgestellt wird, sind die Räder des Zuges umgehend auf Flachstellen, Polygonisierung und andere Irregularitäten hin zu überprüfen und diese erforderlichenfalls umgehend zu beseitigen. Die in den Fahrzeugen vorhandenen Spurkranzschmieranlagen sind regelmäßig zu warten und instand zu halten.
12. Die Genehmigungsinhaberin ist erst mit Aushändigung der Genehmigungsurkunde und der Erteilung der Genehmigung zur Aufnahme des Betriebes befugt, den o.g. Linienverkehr auch zu betreiben. Die Aushändigung der Urkunde erfolgt mit Bestandskraft dieser Genehmigung.
13. Die Genehmigungsinhaberin wird verpflichtet, die zum Betrieb des o. g. Linienverkehrs erforderlichen Anlagen und Fahrzeuge während der gesamten Geltungsdauer dieser Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen, dem Stand der Technik sowie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung entsprechend zu unterhalten.
14. Die Genehmigungsinhaberin ist verpflichtet, jedwede Änderungen, die den Inhalt der Genehmigungsurkunde betreffen, der Regierung von Schwaben unverzüglich mitzuteilen und die Genehmigungsurkunde zum Zwecke der Änderung, Ergänzung oder Berichtigung vorzulegen.
15. Im Übrigen gelten die Auflagen und Bedingungen aus den Abschnitten A III bis A X dieses Planfeststellungsbeschlusses.

XV. Verfahrenskosten

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.
Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

B) Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Die vorliegende Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs in Augsburg ist das größte und bedeutendste Teilprojekt im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA), mit der der Straßenbahnverkehr der Stadt Augsburg als Rückgrat und Hauptträger des innerstädtischen ÖPNV mit dem Regional- und Fernverkehr der Deutschen Bahn verknüpft werden soll. Der mit der Einführung des Regio-Schienen-Taktes als S-bahnähnlichem Regionalbahnverkehr im Dezember 2008 einhergegangene erhebliche Zuwachs an Fahrgästen zum Augsburger Hauptbahnhof macht einen Ausbau des Hauptbahnhofes zu einem leistungsfähigen und barrierefreien Verknüpfungspunkt zwischen dem Schienenpersonenverkehr der Deutschen Bahn AG und dem innerstädtischen Straßenbahnverkehr dringend erforderlich.

Der Umbau des Hauptbahnhofs erfolgt gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg 2006 - 2011 durch eine unterirdische Querung des Bahnhofsgebäudes mit einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene unter der Verteilerebene (als Ersatz für die rückzubauende bestehende Bahnsteigunterführung) in der Minus - 1 –Ebene in der Mittelachse des Empfangsgebäudes und eine direkte, barrierefreie Verbindung zu den Bahnsteigen des DB-Schienenverkehrs und dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs. Desweiteren wird bei dem Vorhaben ein Westzugang (vom Sebastian-Buchegger-Platz) zur gemeinsamen Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) von Schienenverkehr und Straßenbahnverkehr vorgesehen.

Weitere Teilprojekte der MDA sind neben der bereits in Betrieb gegangenen Straßenbahnlinie 6, die vom Park & Ride-Platz Friedberg West über den Königsplatz zum Hauptbahnhof geführt wird, auch deren Weiterführung durch den Neubau der Straßenbahnlinie 5 vom Hauptbahnhof über die Bürgermeister-Ackermann-Straße zum Park & Ride-Platz Augsburg-West sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom derzeitigen Endpunkt am Neuen Ostfriedhof in Augsburg-Lechhausen zum Bahnhof Augsburg-Hochzoll.

Das MDA-Teilprojekt zum Umbau des Haltestellendreiecks am Königsplatz wird im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg Boulevard (zwischen Klinkertor und Theodor-Heuss-Platz)“ der Stadt Augsburg derzeit umgesetzt. Die Maßnahme enthält auch den Umbau des Theodor-Heuss-Platzes.

II. Vorgeschichte

Bereits bei der Aufstellung des Gesamtverkehrsplans Augsburg 1978 und bei seiner Fortschreibung im Jahr 1998 wurde die Verknüpfung des regionalen und überregionalen Bahnverkehrs mit der Straßenbahn sowie die Anbindung des Augsburger Stadtteils Pfersee wie auch des Thelottviertels mittels einer unterirdischen Passage an den Hauptbahnhof als dringender Bedarf festgelegt. Der Augsburger Stadtrat entschied sich dann im Jahre 2003 für eine Führung der Straßenbahn in der dem Projekt zu Grunde liegenden Form. Das Konzept wurde im weiteren Projektverlauf weiterentwickelt und um die Planungen der DB AG auf einen barrierefreien Ausbau am Augsburger Hauptbahnhof erweitert, um so

Synergieeffekte zu nutzen. Erst dann konnte auch die Finanzierung in Gesprächen mit Fördergebern von Bund und Land sichergestellt werden.

Im Jahr 2006 wurde schließlich der Nahverkehrsplan nach Art. 13 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Bayern vom 30.07.1996 (BayÖPNVG; GVBl S. 336) aus dem Gesamtverkehrsplans Augsburg ausgegliedert und für die Jahre 2006 - 2011 fortgeschrieben. Die Fortschreibung sieht im Ausführungsnetz 2006 – 2011 den Neubau eines umfassenden Verknüpfungsbauwerks zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen dem Straßenbahn und dem Schienennah- und -fernverkehr als herausragenden Bestandteil vor. Weiter legt der Nahverkehrsplan konkret die Querung des Bahnhofes mit einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene unter der vorhandenen Mittelpassage in der Mittelachse des Empfangsgebäudes und einer direkten, barrierefreien Verbindung zu den Bahnsteigen des Schienennah- und -fernverkehrs sowie einen Westzugang vom Sebastian-Buchegger-Platz zu dieser Haltestelle sowie zum Hauptbahnhof fest.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH beantragte mit Schreiben vom 31.08.2010, eingegangen bei der Regierung von Schwaben am 03.09.2010, namens und im Auftrag der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH die Planfeststellung für das Projekt Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 13.09. bis 12.10.2010 in der Stadt Augsburg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Desweiteren wurden insgesamt 33 Behörden und Träger öffentlicher Belange von der Regierung von Schwaben angehört und um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten.

Im Anhörungsverfahren erhoben insgesamt 15 Bürger, sowie Vertreter von Interessensgemeinschaften und Firmen Einwendungen, davon waren lediglich 6 in eigenen Rechten betroffen. Die geltend gemachten Betroffenheiten reichten von der Erreichbarkeit der von dem Vorhaben betroffenen Anwesen bzw. Gewerbebetriebe während der Bauphase über Befürchtungen bezüglich erhöhten Lärm- und Erschütterungsentwicklung bis hin zur Wertminderung der eigenen Anwesen.

Von Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. In den Stellungnahmen wurden neben den baulichen Auswirkungen der Maßnahme im wesentlichen die naturschutzrechtlich Eingriffe im Bereich der Hangleite entlang der Rosenaustraße, die städtebaulichen Veränderungen in Rosenau- und Halderstraße durch das Vorhaben und die Auswirkungen der Planung auf den Regionalbusverkehr am Bahnhofsvorplatz, den Radverkehr und die verkehrliche Leistungsfähigkeit der im Planungsumgriff gelegenen Verkehrsknoten thematisiert.

Am 09.05.2011 wurde im Tagungssaal der Kolpingstiftung Augsburg ein Erörterungstermin durchgeführt. Über diesen nichtöffentlichen Erörterungstermin wurde ein Protokoll angefertigt, das zum Vorgang genommen wurde. Anwesenden Einwendungsführerinnen und Einwendungsführern wurden auf Antrag Auszüge zu ihren Wortmeldungen und den Entgegnungen der Vorhabenträgerin erstellt und zugesandt.

Ergänzend zum genannten Erörterungstermin wurden die umfangreichen natur- und artenschutzrechtlichen Betroffenheiten, die insbesondere am Westportal im Bereich der Hangleite entlang der Rosenaustraße durch die Umsetzung des Vorhabens entstehen, mit ausdrücklicher Zustimmung der unteren und höheren Naturschutzbehörde als Träger öffentlicher Belange in einem eigenen Abstimmungstermin am 31.03.2011 bei der Planfeststellungsbehörde in Anwesenheit von Vertretern der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben, der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Augsburg sowie des Amtes für Grünordnung der Stadt Augsburg ausführlich erörtert und die in diesem Beschluss enthaltenen Auflagen zu Natur- und Artenschutz abgestimmt und festgelegt. Die Ergebnisse dieser Abstimmung wurden in einem Protokoll festgehalten.

Auf Grund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH für die Vorhabenträgerin Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH Planänderungen (Tekturen) mit Antrag vom 20.05.2011 in das Verfahren eingebracht. Die Stadt Augsburg stimmte der Planungsänderung im Vorfeld der Antragstellung mit Schreiben vom 03.05.2011 zu. Die Tekturen betreffen im Wesentlichen die Verschiebung der Gleistrasse und die Änderung der Radwegführung in der Rosenaustraße, die Anpassung der Radien für die Straßenbahngleise im Kreuzungsbereich Rosenau-/Pferseer Straße sowie die mit den angepassten Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahn einhergehenden Veränderungen der Lärmimmissionen in der Rosenau- und Halderstraße. Natur- bzw. artenschutzrechtliche Belange wurden durch die Planänderung im Bereich der Rosenaustraße nicht bzw. nur sehr unwesentlich betroffen.

Die Tekturunterlagen lagen in der Zeit vom 06.06 bis 05.07.2011 in der Stadt Augsburg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Ferner gab die Regierung von Schwaben neben den betroffenen Bürgern und Interessensgruppen insgesamt 33 Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen. Für die 4 Einwendungen Privater und die Forderungen und Anregungen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde für den 13.09.2011 ein neuerlicher Erörterungstermin im Saal der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH anberaumt. Auch über diesen Erörterungstermin wurde ein Protokoll angefertigt.

IV. Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren

Im Rahmen der Antragstellung für die vorliegende Planfeststellung mit Schreiben vom 31.08.2010, eingegangen bei der Regierung von Schwaben am 03.09.2010, beantragte die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH für die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH auch die Erteilung von wasserrechtlichen Bewilligungen nach § 8 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser sowie den Aufstau und die Absenkung von Grundwasser (§§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 2 Nr. 1 WHG). Gleichzeitig bedingt die Maßnahme die Ableitung des Bauwassers in die Kanalisation der Stadt Augsburg. Einwendungen Privater zu Belangen des Wasserrechts waren weder bei der ersten Auslegung noch bei der Auslegung der Tekturunterlagen erhoben worden. Zum Erlaubnisantrag äußerten sich das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth als amtlicher Sachverständiger aus fachlicher Sicht und die Abteilung Wasser- und Brückenbau des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg als fachkundige Stelle für das Wasserrecht.

C) Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen von Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Planfeststellungspflichtig sind insbesondere der Neubau von Haltestellen und Tunnelanlagen, Bahnsteige mit Zugangsbauwerken und Überdachungen, Gleisanlagen, besonderem oder unabhängigen Bahnkörper, Oberleitungen und Masten. Demzufolge ist der im vorliegenden Verfahren geplante Neubau des unterirdischen Stationsbauwerkes nebst zu- und abführenden Gleisanlagen und besonderen Bahnkörpern planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes - BayVwVfG -, vom 23.12.1976, BayRS 2010-1-I, zuletzt geändert mit Gesetz vom 22.12.2009, GVBI S. 628). Die Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind wasserrechtliche Erlaubnisse oder Bewilligungen nach §§ 8 und 15 WHG. Auf Grund von § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Regierung jedoch über die Erteilung der Erlaubnisse oder Bewilligungen in diesem Planfeststellungsbeschluss im Einvernehmen mit den zuständigen Wasserbehörden (s.u. C VII). Aufgrund der Regelungen in Art. 6 – 8 BayStrWG konnten auch die unter A III enthaltenen straßenrechtlichen Verfügungen getroffen werden (s.u. C VI).

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerfG vom 14.02.1975, BVerwGE 48, 56, 59 ff). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerische Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für den Umbau des Hauptbahnhofs in Augsburg eingehalten. Dies wird nachfolgend unter den Punkten C III bis C V näher dargelegt.

3. System der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof

Ziel des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof ist der Ausbau des schienengebundenen, innerstädtischen ÖPNV und seine optimale Verknüpfung mit dem regionalen Schienenverkehr (Regio-Schienen-Takt) sowie dem Schienenpersonenfernverkehr. Verfolgt wird dieses Ziel mit dem barrierefreien Ausbau des Hauptbahnhofs, dem Neubau der dem Projekt zugehörigen Straßenbahnlinien 5 und 6 sowie der Verlängerung der Linie 1 und dem Umbau des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes. Sämtliche in dem Vorhaben enthaltene Maßnahmen tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen, schienengebundenen ÖPNV zu steigern und damit allen Bürgern mehr Mobilität zu schaffen.

Zur Vervollständigung des sternförmig auf das Zentrum von Augsburg ausgerichteten Straßenbahnliniensystems fehlt nach der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 im Dezember 2010 zukünftig nur noch die Linie 5 vom Hauptbahnhof über die Bürgermeister-Ackermann-Straße zum Park & Ride-Platz Augsburg West, die im Zuge der MDA realisiert werden sollen. Um dieses Straßenbahnliniensystem auch nach Bau und Inbetriebnahme der Linie 6 auf dem hohen Niveau des 5-Minuten-Taktes leistungsfähig zu erhalten, ist der Königsplatz als zentraler Verknüpfungs- und Umsteigeknotenpunkt aller Augsburger Straßenbahnlinien auszubauen und zu ertüchtigen. Grundlage hierfür ist der Bebauungsplan der Stadt Augsburg Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor und Theodor-Heuss-Platz)“. Mit den ersten baulichen Maßnahmen hierzu wurde im Frühjahr 2011 begonnen (s.u. C III 12.2). Alle genannten Projekte sind im geltenden Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg vom 27.04.2006 enthalten.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

1.1. Allgemeines

Die Regierung von Schwaben ist gemäß §§ 29 Abs. 1, 11 Abs. 1, 2 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit § 29 Abs. 1 Nr. 1 a der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk vom 22.12.1998, GVBl S. 1025, zuletzt geändert mit Verordnung vom 15.10.2010, GVBl S. 717) zuständige Planfeststellungsbehörde. Die dem Verfahren zu Grunde liegenden Maßnahmen an den Bahnanlagen sind notwendige Folgemaßnahmen nach Art. 75 BayVwVfG (s. Ziffer 1.3 im Erläuterungsbericht; Anlage 1 der Planunterlagen). Eine entsprechend Abstimmung mit dem für die Genehmigung der Bahnanlagen grundsätzlich zuständigen Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, hat im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden. Die Durchführung des Verfahrens und die Beschlussfassung beruhen auf §§ 28 ff PBefG in Verbindung mit Art. 72 bis 75 BayVwVfG.

1.2 Anstoßfunktion Planunterlagen

Nach den Bestimmungen des Art. 73 Abs. 2 und 3 BayVwVfG sind die Pläne eines Vorhabens mit den Zeichnungen und Erläuterungen, welche das Vorhaben selbst, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, für die Dauer eines Monats zur Einsicht öffentlich auszulegen.

Sinn dieser Regelung ist, dass in ihren Rechten berührte Dritte Betroffenheiten erkennen und diese im Verfahren durch das Erheben von Einwendungen geltend machen, damit diese bei der Entscheidung berücksichtigt werden können. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfüllt somit also lediglich eine „Anstoßfunktion“.

Die Planfeststellungsunterlagen müssen so vollständig und verständlich sein, dass sie die gesetzlich vorgesehene Anstoßfunktion erfüllen. Jeder muss sich bei Auslegung der Pläne darüber unterrichten können, ob und inwieweit seine Belange durch das Vorhaben möglicherweise berührt werden (können) und mit welchen Gefährdungen und sonstigen Nachteilen er rechnen muss. Es muss jeder Interessierte auf Grund der Unterlagen zuverlässig beurteilen können, ob es für ihn notwendig ist, zur Wahrung seiner Rechte Einwendungen zu erheben (Kopp, VwVfG, Rd.Nrn. 18 und 19 zu § 73 VwVfG).

Nach dem Urteil des BVerwG vom 18.03.09 (AZ 9 A 39/07-Rd.Nr. 30) müssen „nicht alle Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind ausgelegt werden, sondern nur solche, die - aus der Sicht der potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Anlass sie auszulegen besteht nur, wenn ... ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden könnten.“

Demnach ist es nicht erforderlich, dass die Planung durch Dritte, insbesondere durch in eigenen Rechtspositionen nicht betroffene Interessensvertretungen, Aktionsgemeinschaften o. ä. auf ihre Sinnhaftigkeit, Begründetheit und Zweckmäßigkeit oder deren Vereinbarkeit mit übergeordneten Planungen hin überprüft, beurteilt und abgewogen werden kann. Dies ist nach geltender Rechtslage allein Aufgabe der Planfeststellungsbehörde.

Wenn also im Rahmen von Einwendungen vorgebracht wird, dass Zahlen bezüglich des Fahrgastverhaltens, der Fahr- und Reisezeiten, der prognostizierten Reisendenzahlen sowie Angaben zur Leistungsfähigkeit der Tunnelstrecke fehlen, so zielt dies auf eine inhaltliche Überprüfung der Begründetheit des Vorhabens an sich ab. Diese obliegt jedoch, wie oben dargelegt, der Planfeststellungsbehörde. Eine eigene Betroffenheit in diesem Zusammenhang wurde nicht vorgetragen.

Die Feststellung von Einwendungsführern, nachfolgende Planungen könnten nicht im Zusammenhang beurteilt und erfasst werden, weil im gegenständlichen Verfahren die Trassenführung der Straßenbahnlinie 5 sowie die im städtischen Nahverkehrsplan 2006 – 2011 unter „Zielnetz“ angeführte Straßenbahntrasse über Prinzregentenstraße und Karlstraße nicht berücksichtigt wurden, stellt auf eine Überprüfung der

Vereinbarkeit des Vorhabens mit übergeordneter und ergänzender Planung ab. Auch dies ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde. Eine eigene Betroffenheit wurde auch in diesem Zusammenhang nicht vorgetragen.

Soweit in Einwendungen angeführt wird, dass Bauphasenpläne nicht Teil der ausgelegten Planunterlagen und diese insoweit unvollständig seien, ist zum einen darauf zu verweisen, dass naturgemäß eine Bauphasenplanung im Zeitpunkt der Auslegung der Planunterlagen noch nicht endgültig fertiggestellt ist. Dennoch wurde mit den Informationen über den geplanten Bauablauf im Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planunterlagen) und dem Hinweis auf Verkehrsbeschränkungen die mit der Auslegung nach Art. 73 Abs. 2 und 3 BayVwVfG bezweckte „Anstoßfunktion erfüllt. Denn es wurden schließlich konkret hierzu Einwendungen erhoben, so dass zweifelsohne die ausgelegten Unterlagen damit ihren Zweck erfüllt haben, weil mögliche Betroffenheiten erkennbar waren und zu Einwendungen geführt haben. Selbst wenn die Beschreibung des Bauteils 3 - Tunnel Ost missverständlich sein könnte, weil es eine unbeschränkte Befahrbarkeit des Tunneldeckels in der südlichen Viktoriastraße suggerieren könnte, wurde dennoch wie dargelegt der Anstoßfunktion Genüge getan, da gerade diese Befahrbarkeit und die Erreichbarkeit der Grundstücke Grundlage von Einwendungen war. Dies gilt umso mehr als im Anhörungsverfahren weitere Informationen zum konkreten Bauablauf seitens der Vorhabenträgerin gegeben wurden, so dass Einwendungen konkretisiert werden konnten und die Planfeststellungsbehörde ausreichende Informationen für eine umfassende Abwägung von Betroffenheiten in der Bauphase (s. u. C III 4.1.3 und 4.2.2 und 7) und als Grundlage für Auflagen (s. o. A XI) erhielt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde beim Erlass des vorliegenden Beschlusses umfassende Unterlagen vorlagen, die eine eigenverantwortliche und selbständige Bearbeitung des Sachverhalts ermöglichten.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen und die dazugehörigen Betriebsanlagen sieht § 3 c in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 06.10.2011 (BGBl I S. 1986) die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vor, um festzustellen, ob das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörden auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der unter Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH als Vorhabenträgerin hat sich ohne Durchführung einer Vorprüfung entschlossen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, um die Auswirkungen des Projektes „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof“ auf Mensch

und Umwelt umfassend zu ermitteln und zu bewerten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde entsprechend § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Daher ist entsprechend § 11 UVPG am Ende der Planfeststellung eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (s. u. C II 3) und eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG (s.u. C II 4) vorzulegen.

2.2 Ablauf des UVP-Verfahrens

Zu Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung hat die Vorhabenträgerin mit den Planunterlagen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen, die sog. Umweltverträglichkeitsstudie - UVS -, vorgelegt. Sie wurde vom *Büro für Stadtplanung GbR Maximilian und Claudia Meinel* für die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH zusammengestellt (Anlage 6.2, 6.2.1 und 6.2.2 der Planunterlagen). Die nach Art. 78 g BayVwVfG notwendige Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 29 Abs. 1 a PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Die von der Vorhabenträgerin eingebrachten Tekturen vom 20.05.2011 berührten die UVS nicht. Doch erhielt die Öffentlichkeit im Rahmen des ergänzenden Anhörungsverfahrens auch hier nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme.

2.3 Grundlagen des UVP-Berichtes

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beruht auf der von der Vorhabenträgerin vorgelegten UVS, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der beteiligten Behörden. Auf die zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht (Anlage 1 der Planunterlagen und Anlage 1 der Tekturunterlagen), die Angaben zur Umweltverträglichkeit (Anlagen 6.2, 6.2.1 und 6.2.2 der Planunterlagen; Anlage 6.3 der Tekturunterlagen), den Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 6.3.1 der Planunterlagen), die landschaftspflegerischen Begleitpläne mit Übersichtsplänen (Unterlagen 6.3.2 bis 6.3.6 der Planunterlagen) sowie die schalltechnische Untersuchung (Unterlagen 7.1.1 bis 7.1.3 der Tekturunterlagen) wird Bezug genommen.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Mit dem Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs soll dieser zu einem Drehkreuz, das die Straßenbahnlinien aus allen Richtungen Augsburgs miteinander verbindet und eine optimale Verknüpfung von schienengebundenem innerstädtischen ÖPNV mit dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr schafft, ausgebaut werden.

Damit soll das im regionalen Nahverkehrsplan sowie dem Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg 2006 - 2011 niedergelegte integrierte Nahverkehrskonzept für den Nahverkehrsraum Augsburg umgesetzt werden. Das Konzept beinhaltet den Ausbau des regionalen Schienenverkehrs zu einem vertakteten Schienenverkehr mit S-Bahn-

Qualität (Regio-Schienen-Takt Augsburg) sowie neue Straßenbahnlinien in der Stadt Augsburg und einen auf die Schiene abgestimmten Busverkehr. Die Bündelung der Straßenbahnlinien am Hauptbahnhof und die Linien des Regio-Schienen-Taktes ergeben mit ihrer Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten zusammen ein Drehkreuz für den innerstädtischen und regionalen Nahverkehr. Die Attraktivität und die Nutzung dieses Angebots hängen maßgeblich von der Qualität der Schnittstellen insbesondere des Hauptbahnhofs als wichtigstem Knotenpunkt ab.

Hierzu wird der gesamte Augsburger Hauptbahnhof mit einem rund 405 m langen Straßenbahntunnel unterfahren. In zentraler Lage unter dem Hauptbahnhof wird ein 94 m langes gemeinsames Stationsbauwerk für Straßenbahn- und Eisenbahn mit einer Straßenbahnhaltestelle im zweiten Untergeschoss (Minus - 2 -Ebene) und darüber liegender Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) errichtet.

Vom Königsplatz aus östlicher Richtung kommend taucht die zweigleisige Trasse der Straßenbahn am Ende der Halderstraße in einem rund 120 m langen Trog und dann in einen rund 177 m langen Tunnel (Ost) ab und unterfährt somit die Viktoriastraße, den Bahnhofsvorplatz und das DB-Empfangsgebäude. Die Straßenbahntrasse verlässt das unterirdische Stationsbauwerk in westlicher Richtung und unterquert die DB-Gütergleisanlagen in einem rund 133 m langen Tunnel (West). In diesem Tunnel ist südseitig der Gleistrasse ein Fußgängerweg für den westlichen Zugang zum Stationsbauwerk (Verteilerebene) angeordnet. Im Anschluss an den Tunnel (West) biegen die Straßenbahngleise in die Rosenaustraße Richtung Norden ein und münden im Knoten Rosenau-/Pferseer Straße in die bestehende Straßenbahntrasse, die von dort Richtung Pfersee und Stadtbergen führt.

In das Projekt integriert wurden neben den Planungsabsichten der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH über einen Neubau des Straßenbahntunnels mit Straßenbahnhaltestelle unterhalb der DB-Bahnsteige zur Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr und -fernverkehr auch die Planungsabsichten der DB-Station & Service AG für den barrierefreien Ausbau der bestehenden Bahnsteigunterführung Mitte sowie der Stadt Augsburg für eine direkte fußläufige Anbindung von Westen an das Stationsbauwerk.

Durch den Umbau der DB-Anlagen sind auch Eingriffe in die vorhandenen Gleisanlagen als auch Anlagen der eisenbahntechnischen Ausrüstung (Oberleitung, Signaltechnik, Stromversorgung und Telekommunikation) betroffen. Die Bahnsteige werden zur Herstellung des unterirdischen Stationsbauwerks auf einer Länge von 60 m bis 70 m zurückgebaut und nach Bauende in diesem Bereich wiederhergestellt.

Als flankierende Maßnahme beabsichtigt die Stadt Augsburg den Bau einer Entlastungsstraße zwischen Gögginger-, Schießstätten-, Rosenau- und Holzbach-/Bgm.-Ackermann-Straße, die auch im wirksamen Flächennutzungsplan sowie dem Gesamtverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Augsburg enthalten ist. Die Trasse der sog. „Entlastungsstraße West“ wird die gegenständliche Linienführung der

Straßenbahn im Bereich des Westportales kreuzen, eine endgültige Entscheidung zur Trassenführung besteht aber noch nicht (s.u. C III 12.1).

Zudem muss zur vollumfänglichen Realisierung des Regio-Schienen-Taktes, dem S-Bahn-ähnlich vertakteten Nahverkehrsangebot in Raum Augsburg (s.o. B I), ein zusätzlicher Bahnsteig zwischen den Gleisen 10 und 12 (sog. Bahnsteig F) gebaut werden. Der Bahnsteig F (s. u. C III 10.4) wird im Rahmen des Umbaus des Augsburger Hauptbahnhofs an die neu zu erstellende Bahnsteigunterführung Mitte und an den bestehenden Südtunnel angeschlossen. Baurecht hierfür wird aber in einem gesonderten Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, beantragt.

Seitens der Stadt Augsburg sind städtebauliche Ideenwettbewerbe für die Ausgestaltung des Umfeldes zum Bahnhof und des Sebastian-Buchegger-Platzes geplant.

3.2 Beschreibung der Umwelt

Der Planungsbereich und damit das Untersuchungsgebiet zur UVS liegt zentral im Stadtgebiet Augsburg im Umfeld des Hauptbahnhofs. Betroffene Straßenzüge/Plätze sind auf der Ostseite des Bahnhofs der Bahnhofsvorplatz, die Viktoriastraße und Teilbereiche der Halderstraße, der Bahnhofstraße, der Hübnerstraße und der Frölichstraße sowie auf der Westseite des Bahnhofs Teilbereiche der Rosenaustraße, des Sebastian-Buchegger-Platzes und die Pferseer Straße.

Naturräumlich gehört der Vorhabenbereich zur Lech-Wertach-Ebene auf der Augsburger Hochterrasse. Laut Landschaftsplan der Stadt Augsburg handelt es sich im Vorhabenbereich um eine Grauerlen-Auwald-Vegetation. Durch den Untersuchungsbereich verläuft der Übergang von der Lechhochterrasse zur Niederterrasse des Wertachtals. Das Gelände fällt von Süden nach Norden und von Osten nach Westen ab. Geländesprünge bestehen zwischen den Personengleisanlagen und den Rangiergleisen im Westen zwischen 3,3 m bis 3,6 m sowie zwischen den Rangiergleisen und der Rosenaustraße zwischen 6,9 m bis 10,6 m. Die Hangleite begleitend zur Rosenaustraße begrenzt die Gleistrassen des Bahnhofsgeländes nach Westen und stellt eine topografisch markante Struktur im Stadtgebiet mit wesentlichem Einfluss auf Stadtstruktur/Stadtbild dar.

Der gesamte Planungsbereich liegt zentral im Stadtkern von Augsburg mit einer hohen Dichte an unterschiedlich großen Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsangeboten. Auch wird das gesamte Untersuchungsgebiet von städtischen Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrsbelastung durchzogen. Die Straßen sind vor allem für die Ost-West-Verbindung der Stadtteile westlich und östlich der DB-Bahnanlagen bzw. der Anbindung des westlichen Umlandes an die Stadtmitte von hervorgehobener Bedeutung.

Der größte Anteil der Fläche/Böden innerhalb des Untersuchungsraumes ist wegen Versiegelung/flächendeckender Überbauung, Schadstoffbelastung und fehlendem Bewuchs bzw. nur kleinflächig bewachsenen Bereichen gering oder nur bedingt empfindlich. Herausgehobene Bedeutung kommt nur den Böden im Bereich der Hangleite (Rosena-

straße) und der Parkanlage des Evangelischen Diakonissen-Krankenhauses zu, da trotz vorhandener schadstoffbelasteter Auffüllungen im Bereich der Hangleite der flächige Bewuchs des Bodens und die geringe Nutzung der Grünflächen durch die Menschen ein mikrobiologisch aktiver Oberboden entstanden ist.

Innerhalb des Untersuchungsbereichs der UVS bestehen keine offenen Gewässer. Es sind keine besonderen Wasserschutzgebiete vorhanden. In der Tunneltrasse liegen keine Bodenverunreinigungen vor, von denen eine Grundwassergefährdung ausgeht. Allerdings sind Herbizidverunreinigungen im Grundwasser im Umfeld der DB-Bahngleise und darüber hinaus flächendeckend vorhanden. Die Herbizidkonzentrationen schwanken zeitlich; langfristig ist aber ein abnehmbarer Trend erkennbar. Grundsätzlich wird aber auch das bei der Bauwasserhaltung geförderte Grundwasser mit Herbizid belastet sein. Nachweise oder Auffälligkeiten bei weiteren untersuchten Schadstoffen hinsichtlich AOX, BOC und Kohlenwasserstoffen ergaben sich nicht. Auf Grund des hohen Abstands zum Grundwasser (10 m bis 16 m) ist hinsichtlich der Straßenräume/überbauten Flächen und der Gleisbereiche im Baufeldbereich nicht von einer hohen Empfindlichkeit auszugehen. Bei oberflächennaher Nutzung/Eingriffen im Gleisbereich/Pferseer Tunnel besteht daher keine Gefährdung des Grundwassers. Nur die Hangleite wird wegen des großflächigen Verbundes und organisch belebten und bewachsenen Bodens sowie der relativen Nähe zum Grundwasser zumindest im Hangfußbereich als hoch empfindlich eingestuft. Dies gilt entsprechend auch für die Parkanlage beim Evangelischen Diakonissen-Krankenhaus, da durch die ausschließlich private Nutzung der Parkanlage ein unbelasteter Wasser-Boden-Kreislauf besteht.

Innerhalb des Untersuchungsbereiches sowie unmittelbar angrenzend sind keine FHH-Gebiete und europäische Vogelschutzgebiete erfasst. Dies gilt im gleichen Maße für Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete. Allerdings liegen innerhalb des Untersuchungsbereichs kartierte Biotop vor, die aber nicht dem Schutzstatus des Art. 23 BayNatSchG entsprechen.

Weitgehend unterliegen die Bäume im Untersuchungsgebiet der Baumschutzverordnung der Stadt Augsburg. Dabei zeigen sich die deutlichen Vitalitätsverluste in der Baumallee begleitend zur Rosenaustraße sowie eine starke Belastung des zum Teil alten Gehölzbestandes im Umfeld des Diakonissen-Krankenhauses und des jüngeren Gehölzbestandes im Bahnhofsvorplatz. Gut entwickelt haben sich die Bäume im Bereich der Hangleite und der Parkanlage. Im Untersuchungsgebiet bestehen keine geeigneten Lebensräume für streng geschützte Pflanzenarten; auch kommen Arten der FFH-Richtlinie oder andere streng geschützte Arten aus diesen Gruppen aus tiergeografischen Gründen nicht für das Gebiet in Frage. Hangleite, Wertach und das Umfeld des Evangelischen Diakonissen-Krankenhauses sind hoch empfindlich, da sie zentraler Lebensraum, Trittsteinbiotop und Schutzraum für viele Tierarten, insbesondere Vögel und Fledermäuse, darstellen. Insbesondere die Hangleite im Stadtraum zwischen DB-Bahngleisen und Wertach-Grünzug stellt die einzig vernetzende Grünstruktur zwischen Wertachleite, Kleingartenanlage an der Bürgermeister-Ackermann-Straße und dem Wittelsbacher Park dar. Zwar wird die Qualität der Vernetzung durch die Hauptverkehrsstraßen und die

DB-Bahngleise bereits massiv beschädigt; dennoch stellt sie für Vögel, Fledermäuse und fliegende Insekten eine verbindende Struktur dar.

Die generelle Windrichtungshäufigkeit liegt in Augsburg zwischen Südwest und Nordost. Im gesamten Untersuchungsbereich sind die Wertach bzw. der Wertachkanal mit seinen begleitenden Grünflächen als übergeordnete Frischluftschneise zu werten. Die Gleisanlage der DB-Bahn AG begünstigt einerseits den Luftaustausch im City-Bereich, andererseits wird durch die Fahrgeschwindigkeit und den Schotterkörper der Feinstaubanteil in der Luft erhöht.

Die Hangleite und die Parkanlage sind „klimatische Inseln“ im ansonsten klimatisch belasteten Stadtzentrum. Ihre flächige Reduzierung ist deshalb für das Zentrum grundsätzlich negativ zu werten.

Historische Gebäude wie das Bahnhofsgebäude prägen das Stadtbild und machen es unverwechselbar. Auch ist der Bahnhofsvorplatz ein zentraler und historischer Bezugspunkt in der Stadtstruktur. Der Bahnhofsvorplatz sowie der Straßenzug Viktoriastraße/Hübnerstraße/Bahnhofstraße/Pferseer Straße (ausgenommen Tunnelbereich) sowie die Rosenaustraße mit ihrem Altbaumbestand und dem städtebaulich geschlossenen Straßenraum sind deshalb als hoch empfindlich einzustufen.

Grundsätzlich ist das Stadtzentrum im besonderen Maße belastet von Lärm und Körperschall. Jegliche Zunahme oder Reduzierung von Emissionsquellen (ÖPNV, IV, Publikumsverkehr) wird daher vom Menschen subjektiv schnell erfasst. Dabei haben bauliche Eingriffe im Bereich der Halderstraße, des Pferseer Tunnels und im DB-Empfangsgebäude mit Bahnsteigen nur einen geringen Einfluss auf das Schutzgut Mensch, da die Bedeutung dieser Stadträume als Verkehrsraum überwiegt. Dies gilt in ähnlichem Maße für den Bahnhofsvorplatz und die Pferseer Straße, obwohl hier die Wegebeziehungen Bahnhof/Zentrum von besonderer Bedeutung für die Urbanität sind. Hoch empfindlich sind Plätze, Grünflächen sowie das Rosenau-/Thelottviertel, da hier bei baulichen Eingriffen immer eine direkte Betroffenheit für die Menschen entsteht.

Im Vorhabenbereich befinden sich einige denkmalgeschützte Gebäude. Auch können sich nördlich der Prinzregentenstraße und im Bereich der Bahnanlagen Bodendenkmäler in Form eines römischen Gräberfeldes befinden. Auf Grund des Bestandes an denkmalgeschützten Gebäuden bzw. der historischen Bedeutung sind der Bahnhofsvorplatz, das Umfeld Bahnhofstraße und das Evangelische Diakonissen-Krankenhaus sowie das Rosenau-/Thelottviertel hoch empfindlich.

Hervorzuheben sind noch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser, da Altlasten und Verunreinigungen des Bodens auch Verunreinigung von Bodenwasser und Grundwasser verursachen können. Eine weitere Wechselwirkungskette besteht zwischen dem Schutzgut Pflanzen/Tiere und dem Mensch. Das Bedürfnis der Menschen nach Vernetzung der Wege führt zwangsläufig zu einer Verinselung der innerstädtischen Lebensräume der Pflanzen und Tiere, da die Trassierungen durch bisher unbelastete Grünflächen führen.

Zum Vorhaben liegt ein Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) sowie ein lufthygienisches Gutachten vor (s. Anlagen 9 und 12 der Planunterlagen).

Auch hat die Regierung von Schwaben 2004 einen Luftreinhalteplan mit erster Fortschreibung und Maßnahmenkatalog zur Luftreinhaltung für den Ballungsraum Augsburg (mit Einbindung der Umlandgemeinden) erarbeitet, das auch u. a. eine Umweltzone mit Fahrbeschränkungen für PKW und Lkw im Durchgangsverkehr enthält.

Um die verkehrlichen Maßnahmen der Mobilitätsdrehseibe Augsburg in ein städtebauliches Konzept zu integrieren, wurde von Seiten der Stadt Augsburg ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, und es werden weitere Einzelwettbewerbe geplant. Hierzu wurde auch eine „vorbereitende Untersuchung gemäß § 141 des Baugesetzbuchs (BauGB, in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 - BGBl. I S. 2414, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2011 - BGBl. I S. 1509 m. W. v. 30.07.2011), Untersuchungsgebiet Mobilitätsdrehseibe Hauptbahnhof Augsburg und Bahnhofsumfeld“ erarbeitet und dabei maßgebliche städtebauliche Ziele formuliert.

3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Der Umbau des Augsburger Hauptbahnhofes ist eine weitgreifend wirkende, strukturelle Maßnahme für die Stadt Augsburg aber auch für die Umlandregionen. Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität erfordert in zunehmendem Maße eine Verbesserung der Vernetzung aller Verkehrsmittel. Die damit verbundenen Um- und Ausbaumaßnahmen sind zwangsläufig mit negativem Einfluss auf Umweltschutzgüter und insbesondere der Reduzierung von Grünstrukturen verbunden. Um die Umweltauswirkungen im Detail darzulegen, muss nach den möglichen Varianten unterschieden werden

3.3.1 Untersuchte Varianten

Die Abgrenzung des Untersuchungsraums sowie die Festlegung der zu untersuchenden Varianten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte in einem Scoping-Termin nach § 5 UVPG am 08.03.2007 bei der Regierung von Schwaben.

Variante A 0 (Bestandstrasse zuzüglich neuer Straßenbahnlinie 6)

In der Variante A 0 entspricht die Trassenführung dem heutigen Stand allerdings mit der zusätzlichen Erhöhung der Taktfrequenz durch die Straßenbahnlinien 3 und 6 durch den Pferseer Tunnel. Haltestellenbereiche sind weiterhin in der Halderstraße und der Pferseer Straße. Über die Rosenaustraße verlaufen weder Buslinien noch Straßenbahnen. Eine Anbindung bzw. ein Um- oder Ausbau des Hauptbahnhofes erfolgt nicht.

Variante A 1 (Antragsvariante)

Künftig sollen (mindestens) zwei Straßenbahnlinien (3 und 6) zwischen der Halderstraße und der Rosenaustraße zweigleisig unterirdisch geführt werden. In zentraler Lage unter den Personengleisanlagen des

Augsburger Hauptbahnhof wird ein Stationsbauwerk als gemeinsame Verkehrsanlage für Straßenbahn und Eisenbahn über zwei Ebenen mit einer Länge von ca. 94 m angeordnet. Vom Königsplatz aus östlicher Richtung kommend taucht die zweigleisige Straßenbahntrasse am Ende der Halderstraße in einen Trog unterirdisch ab, um in einer Straßenbahntunnelanlage die Viktoriastraße, den Bahnhofsvorplatz, das DB-Empfangsgebäude und die DB-Gleisanlagen zu unterfahren. Dabei müssen die am westlichen Tunnelmund unterfahrenen DB-Betriebsgebäude in der Rosenaustraße 32 a und b abgebrochen und südlich des westlichen Tunnelmundes wieder neu erstellt werden.

Der Zugang zur Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene erfolgt von Osten (Bahnhofsvorplatz) über die DB-Empfangshalle und von Westen (Rosenaustraße) über einen unterirdischen Fußgängerweg südlich der Straßenbahntrasse direkt zur Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene), von der über Fahr- und Festtreppen die Minus - 2 -Ebene bzw. die Bahnsteige erreicht werden können.

Variante A 2 (mit Zulauf West zur Pferseer Straße)

Die Linienführung der Variante A 2 entspricht im östlichen Teil einschließlich des Stationsbauwerks der Antragsvariante A 1. Im westlichen Teil allerdings werden die Gütergleise ab dem unterirdischen Stationsbauwerk in Richtung Pferseer Straße mit einem Tunnelbauwerk in S-Kurve unterirdisch gequert. Die Straßenbahntrasse führt direkt zum bestehenden Westportal der Pferseer Unterführung, wo sie in den Straßenraum einschwenkt und im Bereich des Knotenpunktes Rosenau-/Pferseer Straße an die vorhandene Straßenbahntrasse Richtung Luitpoldbrücke anschließt. Die Haltestelle in der Pferseer Straße wird aufgelöst.

Ergänzend hierzu wird zur Anbindung der westlich des Bahnhofs gelegenen Stadtteile aus der Minus - 1 -Ebene der Verkehrsstation ein Fußgängertunnel in gerader Linie zum Sebastian-Buchegger-Platz geführt.

Auch hier müssen die auf der Westseite des Bahnhofs gelegenen DB-Betriebsgebäude Rosenaustraße Nr. 32 a und b zurückgebaut und ein entsprechender Ersatz geschaffen werden.

Variante A 3 (südliches Stationsbauwerk)

Die zweigleisige Trassenführung der Variante A 3 mit Stationsbauwerk entspricht weitgehend der Antragsvariante A 1. Sie beginnt in der Halderstraße mit einem Trogbauwerk und führt im Bereich der DB-Betriebsgebäude Nr. 32 a und b auf die Rosenaustraße. Im Unterschied zu den Varianten A 1 und A 2 verläuft aber die Querung der Viktoriastraße, des Bahnhofsvorplatzes, des DB-Empfangsgebäudes und der DB-Gleisanlage südlich der Varianten A 1 und A 2 parallel zur bestehenden Südunterführung. Entsprechendes gilt für das Stationsbauwerk.

Außerdem verläuft ein kombinierter Fuß- und Radweg vom Bahnhofsvorplatz über die südliche Eingangshalle und verläuft auf Höhe des bestehenden Südtunnels parallel der Straßenbahngleise bis zum Sebastian-Buchegger-Platz.

Variante B 1 (Haltestelle oberirdisch vor dem Empfangsgebäude)

Die Variante B 1 führt oberirdisch und weitgehend identisch mit der bestehenden Linienführung der Straßenbahnlinie 3, so dass die Querung der DB-Bahngleise weiterhin über den Pferseer Tunnel erfolgt. Für die Anlage einer Haltestelle wird der Bahnhofsvorplatz höhengleich gequert, so dass dieser funktional und gestalterisch neu geordnet werden muss. In der Viktoriastraße entfallen die Straßenbahngleise zwischen Halder- und Prinzregentenstraße.

Die Anbindung zwischen den Bahnsteigen der Straßenbahn und den DB-Bahnsteigen erfolgt barrierefrei über das DB-Empfangsgebäude und die neu erstellte Bahnsteigunterführung-Mitte. Die Stadtteilverbindung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt weiterhin über den Pferseer Tunnel.

Variante C 1 (Haltestelle in der Pferseer Unterführung)

Die Linienführungen bzw. Verkehrsführungen entsprechen dem Bestand bzw. der Alternative A 0. Allerdings wird bei der Variante C 1 die Pferseer Unterführung zur Passage aufgeweitet und eine Straßenbahnhaltestelle in beiden Fahrtrichtungen innerhalb der Unterführung angeordnet. Aus sicherheitstechnischen und baulichen Gründen müssen MIV und ÖPNV baulich voneinander getrennt werden. Die Passagenbreite wird ausgelegt auf einen großzügigen Bahnsteigbereich mit integriertem Fuß- und Radweg stadteinwärts und zwei Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr und mit einem begleitenden Fuß- und Radweg stadtauswärts.

Für den Zugang von den DB-Bahnsteigen in die Passage wird der ehemalige Posttunnel ausgebaut und in die Passage integriert. Der Bahnhofsvorplatz bleibt dabei unberührt ebenso wie die Stadtteilverbindung für Fußgänger und Radfahrer durch den Pferseer Tunnel.

3.3.2 Weitere alternative Varianten

Nicht jede mögliche Alternative erreicht die mit der Planung verfolgten Ziele oder würde bei der Umsetzung auf unüberwindliche Hindernisse stoßen. Scheidet so eine Variante bereits bei überschlägiger Prüfung aus, ist eine genaue Untersuchung ihrer Umweltverträglichkeit entbehrlich. Denn im Bereich der Planungsalternativen braucht der Sachverhalt nur so weit aufgeklärt zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Alternativenprüfung ist der Planungsbehörde nicht verwehrt, die UVP auf diejenigen Varianten zu beschränken, die nach aktuellem Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerfG, Urteil vom 25.01.1996, Az.: 4C5/95, BVerfGE 100, Seite 238 ff). Vor diesem Hintergrund wurden im Scoping-Termin am 08.03.2007 bei der Regierung von Schwaben die genannten Varianten für die UVS festgelegt. Die folgenden Varianten waren deshalb nicht weiter umweltbezogen zu untersuchen.

Variante B 2 (Haltestelle am Bahnhofsvorplatz in östlicher Hälfte)

Bei der Variante B 2 liegt die Straßenbahnhaltestelle oberirdisch auf dem Bahnhofsvorplatz vor dem DB-Empfangsgebäude in zentraler Achse und damit rund 100m näher am Hauptbahnhof als die heutige Haltestelle in der Halderstraße. Zur Erreichung der DB-Bahnsteige ist die Querung des Bahnhofsvorplatzes erforderlich. Die Erreichbarkeit aus Richtung Westen erfolgt weiterhin über die Pferseer Unterführung.

Variante B 3 (Haltestelle am Bahnhofsvorplatz in Tieflage)

Bei der Variante B 3 liegt die Straßenbahnhaltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz in Tieflage vor dem DB-Empfangsgebäude in zentraler Achse und damit rund 130 m näher am Hauptbahnhof als die heutige Haltestelle in der Halderstraße. Die Erreichbarkeit von Straßenbahnhaltestelle und DB-Gleisen erfolgt barrierefrei. Aus Richtung Westen erfolgt die Anbindung weiterhin über die Pferseer Unterführung.

Variante B 4 (Haltestelle in Viktoriastraße parallel zum Bahnhofsvorplatz)

Bei der Variante B 4 liegt die Straßenbahnhaltestelle in der Viktoriastraße gegenüber dem Bahnhofsvorplatz in zentraler Achse und damit rund 50 m näher am Hauptbahnhof als die heutige Haltestelle in der Halderstraße. Zur Erreichung der DB-Gleise ist die Querung des Bahnhofsvorplatzes erforderlich. Die Erreichbarkeit aus Richtung Westen erfolgt weiterhin über die Pferseer Unterführung.

Variante B 5 (Haltestelle unterirdisch in der Viktoriastraße parallel zum Bahnhofsvorplatz)

Bei der Variante B 5 liegt die Straßenbahnhaltestelle unterirdisch in der Viktoriastraße gegenüber dem Bahnhofsvorplatz in zentraler Achse und damit rund 50 m näher am Hauptbahnhof als die heutige Haltestelle in der Halderstraße. Zur Erreichung der DB-Bahnsteige ist die Querung der Viktoriastraße und des Bahnhofsvorplatzes erforderlich. Die Erreichbarkeit aus Richtung Westen erfolgt wie bisher über die Pferseer Unterführung.

Variante B 6 (Haltestelle unterirdisch diagonal am Bahnhofsvorplatz)

Bei der Variante B 6 liegt die unterirdische Straßenbahnhaltestelle diagonal unter dem Bahnhofsvorplatz in der zentralen Achse und damit rund 100 m näher am Hauptbahnhof als die heutige Haltestelle in der Halderstraße. Sowohl die Straßenbahnhaltestelle als auch die DB-Bahnsteige sind barrierefrei zu erreichen. Die Erreichbarkeit aus Richtung Westen erfolgt wie bisher über die Pferseer Unterführung.

Variante C 2 (Haltestelle in Pferseer Unterführung mit Höhenfreimachung des Knotens Frölich-/Viktoriastraße)

Bei der Variante C 2 liegt die Straßenbahnhaltestelle wie bei der Variante C 1 in der Pferseer Unterführung; gleichzeitig wird der Knoten Frölich-/Viktoriastraße höhenfrei ausgebaut (mit den damit verbundenen

Trogbauwerken). Ansonsten ist die Variante C 2 mit der Variante C 1 identisch.

Ergänzung Variante B 5 (Haltestelle unterirdisch in der Viktoriastraße parallel zum Bahnhofsvorplatz mit unterirdischem Anschluss an Verteilerebene und Weiterführung nach Westen)

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde vorgetragen, als Ergänzung der Variante B 5 den Verteilertunnel nach Osten an die Haltestelle unter der Viktoriastraße und nach Westen zur Rosenaustraße hin zu verlängern.

3.3.3 **Umweltauswirkungen der relevanten Linienführungen**

Zur Bewertung der Auswirkungen der Trassenführungen wurden Umweltqualitätsziele bezogen auf die Schutzgüter „Boden“, „Wasser“, „Pflanzen und Tiere“, „Luft und Klima“, „Stadtbild“, „Mensch“ und „Kulturgüter und Sachgüter“ formuliert. Bewertet wurden dann das (Risiko-)Potential zur Umsetzung der Umweltqualitätsziele sowie die Intensität und die negative Nachhaltigkeit von Eingriffen bzw. Folgeplanungen. Dadurch sind die erfassten Auswirkungen hinsichtlich ihrer Vermeidbarkeit und den Kompensationsmöglichkeiten zu überprüfen. Festzuhalten ist, dass die durch die Varianten zu erwartenden Wirkungen unterschieden werden können in „baubedingte Wirkung“, d. h. Beeinflussung der Umwelt durch die Bauzeit von etwa sechs Jahren, der „anlagenbedingten Wirkung“, d. h. der dauerhaften Beeinflussung der Umwelt durch das Bauwerk und die Trassenführung sowie die „betriebsbedingte Wirkung“, d. h. die dauerhafte Beeinflussung der Umwelt durch den Straßenbahnbetrieb selbst (siehe UVS S. 72 ff).

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden erfolgen bei allen Varianten außer der Variante C 1 Eingriffe in organischen Boden. Dabei handelt es sich aber um keine unbelasteten Böden sondern um entsorgungsrelevante Auffüllungen oder durch aktuelle Nutzungen verunreinigte Böden, so dass die Entsorgung dieser Böden eine Risikominimierung darstellt. Bei den Variante A 1, A 2 und A 3 wird umfassend in empfindliche Bodenzonen der Hangleite eingegriffen, dies wird aber durch die nach Abschluss der Bauphase wieder erstellten organisch belebten Bodenzonen relativiert. Durch den Abbruch der DB-Betriebsgebäude erfolgt bei den Varianten A 1 und A 3 eine quantitative Flächenmehrung. Zudem erhöht sich bei der Variante A 3 der Flächenbedarf für die Straßenbahntrassierung und den zusätzlich getrennt geführten Rad-Fußweg-Tunnel. Bei der Variante B 1 wird umfassend in Verkehrsgrünflächen am Bahnhofsvorplatz eingegriffen und bei der Variante A 3 in die südlichen Verkehrsgrünflächen. Ersatzflächen sind auf Grund der multifunktionalen Nutzungsansprüche kaum möglich. Zu keinem Eingriff in den organisch belebten Boden bzw. die Verkehrsgrünflächen führen die Varianten A 0 und C 1.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser besteht bei allen untersuchten Varianten keine unmittelbare Gefahr der Verunreinigung von Grundwasser. Die maßgeblichen Unterschiede zwischen den Varianten stellen der Eingriff in das Grundwasser während der Bauzeit und die Ableitung evtl. verunreinigten Bauwassers in die städtische Kanalisation dar. Dies gilt für die Varianten A 1 und A 3 bei Hochwasser sowie bei

den Varianten A 2 und C 1 vermutlich auch bei Mittelwasser. Kein Eingriff in das Grundwasser erfolgt bei den Varianten A 0 und B 1.

Für alle Varianten bis auf A 0 sind während der Bauzeit Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und Tiere erforderlich. Unterschiede ergeben sich hinsichtlich des Umfangs des Eingriffs und der dauerhaften bzw. nachhaltigen Auswirkungen auf den zukünftigen Grünflächenbestand als Lebensraum für die Tiere. Großflächige Eingriffe erfolgen vor allem während der Bauzeit bei den Varianten A 1, A 2 und A 3. Umfassende Ersatzpflanzungen sind nur im Bereich der Hangleite möglich. Im Vergleich sind bei den Varianten B 1 und C 1 die flächigen Eingriffe in den Grünflächenbestand deutlich geringer, aber Ersatzpflanzungen können nur in stark vermindertem Umfang erfolgen.

Insbesondere in die innerstädtische Migrationslinie „Hangleite“ wird durch flächige Eingriffe in die Gehölzsubstanz eingegriffen. Durch die räumliche Teilung wird die Wanderungslinie bei den Varianten A 1, A 2, A 3 und C 1 unterbrochen. Davon sind vor allem die Fledermäuse und Vögel in der Einschränkung ihres Lebensraumes betroffen. Alle Varianten führen zu einer erhöhten Fahrfrequenz der Straßenbahnen, was die Kollisionsgefahr für Vögel und Fledermäuse verstärkt. Von einer Vernichtung seltener oder geschützter Arten ist aber nicht auszugehen.

Bedingt durch die Eingriffe in die Hangleite bzw. die Grünstrukturen am Bahnhofsvorplatz werden bei den Varianten A 3 und B 1 wichtige Bausteine für Vögel und Fledermäuse zur Überwindung der Gleisbereiche in Ost-West-Richtung geschädigt bzw. vernichtet. Zudem wird durch die Trassenführungen der Varianten A 1, A 2 und A 3 sowie C 1 dauerhaft in die Ruderal- und Trockenfluren im Bereich der DB-Gleiskörper eingegriffen.

Im Bereich des Artenschutzes sind unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie des Art. 1 bzw. Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie betroffen. Unter Einbeziehung der vorgesehenen und festzusetzenden Kompensationsmaßnahmen wurde dargelegt, dass die jeweiligen Populationen der betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich die aktuellen Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Anderweitig zufriedenstellende Lösungen, die zu einer geringeren Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Tier- und Pflanzenarten führen würden, sind nicht bekannt. Eine Gefährdung insbesondere der örtlichen Fledermauspopulation auf Grund von Kollisionsgefahren ist nicht abzuleiten. Zudem erbringen Alternativen zur Antragstrasse aus Sicht des Artenschutzes keine Verbesserung.

Beim Schutzgut Luft und Klima ergibt sich für alle Varianten eine deutliche Verbesserung der lufthygienischen Bedingungen im Bereich des Stickstoffdioxid- und Schwebstoffanteiles in allen Straßenräumen bis auf die Pferseer Straße. Die Grenzwerte können eingehalten werden. Die generell positive Veränderung ist unabhängig von der jeweiligen Trassenführung. Nur in der Pferseer Straße wird auf Grund der Verkehrsprognose von einer geringfügigen Verschlechterung der Schwebstoffanteile und von der potentiellen Gefahr der Überschreitung des zulässigen Grenzwertes für den Tagesmittelwert ausgegangen.

Somit ergeben sich bei allen alternativen Varianten keine signifikanten Unterschiede.

Alle Varianten greifen in das Schutzgut Stadtbild ein. Dabei sind nicht nur objektive Kriterien wie die Erhaltung von denkmalgeschützten Gebäuden zu werten, sondern auch der subjektive Stand des Betrachters zu den Zielen und Prioritäten des Innenstadtbereichs. Dies gilt insbesondere bei der Bewertung der Erhaltung der städtebaulich-historischen Züge in Verbindung mit der Weiterentwicklung ausgewogener Stadträume unter optimierter Nutzung durch den Menschen. So wird im Bereich des Bahnhofsumfeldes die Trassenführung der Variante C 1 der heutige Bestand ebenso wie bei der Variante A 0 manifestiert. Bei der Variante B 1 muss massiv in den Bahnhofsvorplatz eingegriffen werden, und die Sichtachse auf das Bahnhofsgebäude wird unterbunden. Die Varianten A 1 und A 2 belasten den Bahnhofsvorplatz nicht, so dass eine gestalterisch und funktional unbelastete Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sowie der Achse Bahnhofstraße/Bahnhof ermöglicht wird. Dies gilt grundsätzlich auch für die Variante A 3; allerdings müssen hier durch die Verlagerung der Untertunnelung in den südlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes stadtbildprägende Bäume gerodet werden. Somit muss eine neue grünordnerische Gesamtlösung zur Unterstützung des städtebaulichen Rahmens gefunden werden.

Die Straßenräume im Bereich Pferseer Straße/Frölichstraße werden durch die Varianten A 2 und C 1 im Bereich des bestehenden Tunnelmundes stark aufgeweitet. Hierdurch wird die Maßstäblichkeit des bereits städtebaulich uneinheitlichen Straßenraumes der Pferseer Straße im östlichen Teil und der Frölichstraße im westlichen Teil durch die optisch überproportionale Betonung des Tunnels in Verbindung mit Abtrennung der Hangleite aus dem Straßenraum zusätzlich geschwächt. Durch die Varianten A 1 und A 3 verändert sich die Maßstäblichkeit des Straßenraums in der Rosenaustraße durch den Gleiskörper und den Verlust einer Baumreihe, allerdings gehen hierdurch die Proportionen nicht grundsätzlich verloren. Unverändert bleiben die Straßenräume bei den Varianten A 0 und B 1.

Die Hangleite wird durch die Trassenführungen der Varianten A 1 und A 3 aus dem Straßenraum der Rosenaustraße/Sebastian-Buchegger-Platz abgedrängt und eine historische Stadtstruktur durchschnitten. Allerdings ist die Abdrängung nicht komplett, da der südliche Teil der Hangleite die Rosenaustraße weiter optisch prägen und damit die Stadtstruktur nicht grundsätzlich verändern wird. Auch werden durch Gestaltung des Vorfeldes zum westlichen Tunnelausgang Optionen zur gestalterischen Verbesserung gesehen. Durch die Trassenführung der Varianten C 1 und vor allem A 2 wird die Hangleite vollständig aus dem Straßenraum der Pferseer Straße abgedrängt. Die Einwirkung auf das Stadtbild ist damit nachhaltiger als bei den Varianten A 1 und A 3. Keinerlei Eingriff in die Hangleite erfolgen bei den Varianten A 0 und B 1.

Bei den Betrachtungen zum Schutzgut Mensch ergibt sich für den Bahnhofsvorplatz bei der Variante B1 eine Verschlechterung der Aufenthaltsqualität auf Grund der multifunktionalen Aufgaben auf dem Platz. Bei den anderen Varianten besteht die Option, dass der Bahn-

hofsvorplatz sich in seiner Aufenthaltsqualität und der funktionalen Ordnung ändern lässt. Problematisch erscheint dies nur bei der Variante A 3 auf Grund des drohenden Verlustes der großkronigen Baumkulisse.

Verbesserungen im Wegenetz bei der fußläufigen Verknüpfung der Bahnhofstraße mit dem Bahnhofsvorplatz ergeben sich bei den Varianten A 0 und C 1 nicht. Bei der Variante B 1 entstehen Behinderungen durch die Trassenführung über den Bahnhofsvorplatz. Eine deutliche Verbesserung des Wegenetzes in die Innenstadt wird bei den Varianten A 1, A 2 und A 3 durch die neue fußläufige Verbindung zwischen Rosenaustraße und Bahnhofsvorplatz indirekt erreicht.

Eine deutliche Verschlechterung in der Aufenthaltsqualität entsteht im Bereich der Hangleite, da durch die Varianten A 1, A 2, A 3 und C 1 der bestehende Weg am Hangkopf nachhaltig durchtrennt wird. Der notwendige Flächenbedarf bzw. die vorgegebene Trassenführung bei den Varianten werden eine Wiederherstellung der Anbindung des Weges auf öffentlicher Fläche nicht mehr zulassen.

Die Wohnraumsituation wird sich trotz des prognostizierten deutlichen Rückgangs des MIV in der Rosenaustraße und Halderstraße verschlechtern, was durch passive Lärmschutzmaßnahmen und Schutz vor Erschütterungen auszugleichen ist. Dabei wird die Pferseer Straße von allen Varianten betroffen.

Das Schutzgut Kulturgüter und Sachgüter ist durch die Erschütterungsgefährdung von Gebäuden und Beeinflussung von Computermonitoren und Fernsehgeräten bei allen Varianten gegeben. Allerdings bestehen Möglichkeiten der Verbesserung. Bei allen Varianten außer A 0 werden Umlegungen von Sparten notwendig. Unterschiede bei den Varianten ergeben sich in Bezug auf den Gebäude- und Denkmalschutz und die vorhandenen Bodendenkmäler. Die Varianten A 1, A 2 und A 3 bergen ein gewisses Risiko auf Grund der Tunnelführung, Gräberfunde aus der Römerzeit aufzudecken. Die Haltestelle der Variante B 1 verstellt die Ansicht auf das denkmalgeschützte DB-Empfangsgebäude.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen bestehen zwischen den Schutzgütern Boden und Wasser insbesondere bei den Varianten A 1, A 2, A 3 und C 1. Bei den Schutzgütern Pflanzen und Tiere/Menschen entstehen Wechselwirkungen durch die unterschiedlichen Bedürfnisse der Fauna nach Ungestörtheit und des Menschen nach Vernetzung und Naherholung. Innerhalb des intensiv genutzten städtischen Raumes führt dies zumeist zu einem Artenverlust in den Grünflächen/Biotopen. Dies gilt insbesondere für die Einschnitte bzw. Eingriffe im Bereich der Hangleite. Dies kann zwar in Teilen durch optimierende Maßnahmen zugunsten des Menschen korrigiert werden. Die Durchgängigkeit ist aber dann trotzdem bei Weitem nicht so attraktiv wie im Bestand. Auch ergeben sich Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Pflanzen und Tiere sowie Mensch im Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Der Bedarf des Schutzgutes Fauna steht hier konträr zum Bedürfnis des Menschen nach schneller Verknüpfung des ÖPNV.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens

Zusammenfassend ist für die oben beschriebenen Umweltauswirkungen des Um- bzw. Ausbaus des Augsburger Hauptbahnhofs festzustellen, dass durch alle Varianten erhebliche Umweltauswirkungen verbunden sind. Insbesondere die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Stadtbild sowie Mensch sind erheblich betroffen. Die Schwere und Komplexität der Eingriffserheblichkeit durch die verschiedenen Varianten stehen in Verbindung mit dem Eingriff in besonders empfindliche Teile für die betroffenen Schutzgüter. Dabei nimmt insbesondere die Hangleite einen empfindlichen Raum für die Schutzgüter Pflanzen und Boden sowie Stadtbild und -struktur ein. Jegliche Eingriffe sind hier sehr nachhaltig, weil damit auch der Verlust eines innerstädtischen und wohnquartier-nahen Erholungsraumes einhergeht. Eingriffe in sensible Stadträume betreffen vor allem den städtebaulich geschlossenen Straßenraum Rosenaustraße/Hangleite, insbesondere auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes durch die Varianten A 1, A 2 und A 3. Durch die Varianten A 2 und C 1 werden mit der Aufweitung des westlichen Tunnelmundes des Pferseer Tunnels die Verkehrsfunktionen im Straßenraum der Pferseer Straße/Frölichstraße überbetont und die Stadtbildqualität dauerhaft beschädigt. Bei der Alternative B 1 werden der Bahnhofsvorplatz und die Sichtachsen auf den Bahnhof so stark beschädigt, dass ein historischer und städtebaulich signifikanter Raum deutlich an Bedeutung verliert. Optionen zur gestalterischen Minderung werden nicht gesehen. Ein Ausgleich ist hier nicht möglich.

4.2 Bewertung der Varianten

Eine eindeutige Priorisierung einer alternativen Straßenbahnführung konnte weder durch eine Bewertung der Intensität und der negativen Nachhaltigkeit von Eingriffen und Folgeplanungen noch durch das (Risiko-)Potential zur Umsetzung der Umweltqualitätsziele erarbeitet werden. Die Aufstellung einer klaren Rangfolge zwischen den Alternativen erscheint nicht möglich, weil die Trassenführung aller Alternativen innerhalb des nahezu gleichen topografischen Raumes liegt, es am deutlichen Unterschied der Aufgabenlösungen der verschiedenen Varianten fehlt und in der dem Vorhaben nicht unmittelbar zuordnungsfähigen Verbesserung der abiotischen Umweltfaktoren bezüglich Verkehrsbelastung, Schall und Lufthygiene.

Deutlich wird aber bei der vergleichenden Bewertung, dass alternative Straßenbahnführungen nicht ohne massive Eingriffe in den Bestand an Umweltgütern auskommen und dass viele dieser Eingriffe als nachhaltig zu bewerten sind. Die Vermeidung und Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen ist bei keiner der Alternativen umfassend möglich, da die Trassenführung in Verbindung mit den DB-Anlagen sehr komplex ist. Auch die Option des Ausgleichs der Eingriffe vor Ort ist bei keiner der bewerteten Alternativen möglich, da der hohe Flächenverbrauch der Trassenführung in Verbindung mit Raum für Sparten und erforderliche Nachfolgeplanungen alle Flächenreserven beanspruchen.

Auch eine Priorisierung der Schutzgüter untereinander führt zu keinem eindeutigen Ergebnis. Bei Fokussierung auf Eingriffe mit hoher Intensität und Nachhaltigkeit aber ohne Einschätzung des Risikopotentials stehen die Varianten A 1, A 3 und B 1 im Vordergrund. Eingriffe mit hohem Risikopotential verursachen die Varianten A 0, A 2 und C 1.

Eine Festlegung auf eine Vorzugsvariante ist deshalb nur möglich, indem weitere Planungen der Stadt Augsburg als kommunaler Planungsträgerin mit Folgewirkungen einbezogen werden. Hierbei handelt es sich vor allem um die geplante Entlastungsstraße zur Rosenaustraße. Auch wenn deren genaue Lage derzeit noch nicht bekannt ist, wird sie auf Flächen im Bereich der Hangleite und im Bereich des westlichen Tunnelmundes zurückgreifen (s.u. C III 12.1). Auf Grund der durch sie prognostizierten deutlichen Minderung der Verkehrszahlen in der Rosenaustraße ergibt sich eine indirekte Verbesserung bei den Schutzgütern Mensch und Klima und Lufthygiene. Dabei wurden die negativen Konsequenzen bezüglich weiterer Eingriffe in die Hangleite mangels konkretisierter Planung in der Abwägung noch nicht berücksichtigt. Es ist aber festzuhalten, dass in der Endkonsequenz von einem weiteren flächigen Eingriff in die Hangleite auszugehen ist, so dass die Wahrscheinlichkeit der Aufrechterhaltung des Grünzuges an der Hangleite stark in Frage gestellt werden muss. Damit kann dem festgestellten Eingriff in die Hangleite und das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die Trassenführungen A 1, A 2 und A 3 nicht mehr die hohe Wertigkeit zugesprochen werden. Dabei verbleibt es bei diesen Varianten bei den maßgeblichen Eingriffen auf das Stadtbild und die Kulturgüter. Diese sind aber weitgehend reversibel, was bei der Variante B 1 nicht und bei den Varianten A 2 und C 1 im Bereich des erweiterten westlichen Pferseer Tunnelmundes nur schwer möglich ist. Bei der Variante A 3 ist es zumindest schwierig, einen gleichwertigen Ersatz für den umfassenden Eingriff in die südliche Gehölzsubstanz am Bahnhofsvorplatz zu finden.

Demnach sind die Varianten A 0 und A 1 letztendlich zu favorisieren. Naturgemäß sind die Eingriffe in die Umweltgüter und die Betroffenheit der Schutzgüter bei der Variante A 0 deutlich geringer als bei der Variante A 1.

4.3 Vermeidung und Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen

Als Option zur Kompensierung des nachhaltigen Eingriffes in die Hangleite als Migrationslinie und Lebensraumhangleite kommt grundsätzlich eine sog. „Grüne Brücke“ auf Höhe der Bahngleise bzw. des westlichen Tunnelmundes in Betracht. Dies könnte bei den Varianten A 1 bis A 3 die negativ ökologische Zweiteilung der Hangleite deutlich mindern (s. u. C III 5.1).

Ergänzt werden könnte dies auch zur Aufrechterhaltung der Wegebeziehung am Hangkopf durch eine Fußgängerbrücke über die Straßenbahntrasse auf Höhe des westlichen Tunnelmundes/Sebastian-Buchegger-Platzes bei den Varianten A 1 und A 3. Bei der Variante A 2 könnte durch Optimierung der Trassenführung der Straßenbahn am westlichen Pferseer Tunnelmund und des Fußgängertunnels auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes die Erhaltung der durchgängigen

Wegebeziehung am Hangkopf der Hangleite erreicht werden (s.u. C III 5.1).

Im Bereich der aufgeweiteten Zufahrt zum Neubau DB-Betriebsgebäude sollte der Erhalt des alten Baumbestand (Kastanien-Alleebäume) ermöglicht werden. Ebenfalls sollte im Bereich des geplanten Baustelleneinrichtungsplatzes auf Höhe der DB-Bahngleise der Erhalt des alten Baumbestandes ermöglicht werden (s.o. A VII 1.5 und 1.11 und 1.12 und 1.18).

Im Bereich der Rosenaustraße erscheint der Eingriff in die Baumallee zwar unvermeidlich, doch könnten durch den Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper und das Fahren der Straßenbahn zusammen mit dem motorisierten Individualverkehr wieder Ersatzbäume gepflanzt werden. Ggf. können auch unter Verzicht auf Parkplätze die Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume erhöht werden bzw. die Standortbedingungen für die neu zu pflanzenden Bäume verbessert werden (s. hierzu C III 5.1).

Aus artenschutzrechtlicher Sicht sowie zur Sicherung des Wurzelraumes von Bäumen wurden Auflagen festgelegt (s.o. A VII 2).

III. Materiell-rechtliche Bewertung des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof

1. Planrechtfertigung

Der Umbau des Hauptbahnhofs mit dem Ziel, einen barrierefreien Verknüpfungspunkt zwischen dem innerstädtischer Straßenbahn- und regionalem und überregionalem DB-Schienenverkehr zu schaffen, ist planerisch gerechtfertigt. Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn sie den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes dient und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen geeignet sind, etwa entgegenstehende andere öffentliche Belange oder Eigentumsrechte zu überwinden. Sie muss aus Gründen des Gemeinwohls „vernünftigerweise“ geboten sein.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenen Verkehr unter Berücksichtigung beschlossener Nahverkehrspläne. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr - zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen - zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Zudem sind entsprechende Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 enthalten.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Wiederherstellung der Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG eindeutig

den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht.

Darüber hinaus sieht Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG vor, dass der schienengebundene ÖPNV als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet werden soll, auf das das übrige Verkehrsangebot auszurichten ist.

Insbesondere trägt aber der Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs Art. 4 Abs. 5 BayÖPNVG Rechnung, wonach gerade die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in Knotenbahnhöfen anzustreben ist. Zudem entspricht das Vorhaben Art. 4 Abs. 3 BayÖPNVG, wonach bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten sind, um damit die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern zu berücksichtigen. So wird beim Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs durch Aufzugsanlagen und Fahrtreppen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein schneller und komfortabler Umstieg von den Zügen der Bahn in die Straßenbahn und umgekehrt gewährleistet. Der Einbau taktiler Leitsysteme stellt sicher, dass Personen, die in ihrer optischen Wahrnehmungsfähigkeit erheblich eingeschränkt sind, den direkten und komfortablen Weg für den Umstieg sicher finden.

Der ÖPNV ist unbestritten von enormer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung und für Millionen von Menschen unentbehrlich auf den täglichen Fahrten zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstelle, aber auch für Freizeitaktivitäten. Für weite Teile der Bevölkerung stellt der Nahverkehr den einzigen Zugang zu Mobilität dar. Gerade auch die Bevölkerungsentwicklung mit einer deutlich steigenden Anzahl an Senioren sowie die seit längerem hohen Kraftstoffpreise machen einen attraktiven ÖPNV unverzichtbar, zumal auch nicht allen Bürgern die Finanzierung eines Autos - oder gar eines Zweitautos - möglich ist.

Die besondere Bedeutung des ÖPNV, die Bedeutung des Schienenverkehrs und der grundsätzliche Vorrang vor dem Individualverkehr sind auch im mit Verordnung vom 08.08.2006 (GVBl S. 471) zum 01.09.2006 in Kraft gesetzten und somit verbindlichen Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) verankert.

Aus Teil B „Ziele und Grundsätze zur nachhaltigen Entwicklung der raumbedeutsamen Fachbereiche“ ergeben sich für den Bereich Verkehr (Abschnitt V „Nachhaltige technische Infrastruktur“/Ziffer 1) allgemein (Ziffer 1.1) und Öffentlicher Personennahverkehr (Ziffer 1.2) u. a. folgende Aussagen:

- Es ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch ... bevorzugte Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger, Optimierung des Verkehrsablaufs, Vernetzung der Verkehrsmittel, Kooperation der Verkehrsträger und Einsatz moderner Technologien (Ziffer 1.1.1, Grundsatz).

- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen sollen verbessert werden, insbesondere durch Stärkung des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs ... (Ziffer 1.1.2, Ziel).
- Die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel ist anzustreben. Dem quantitativen und insbesondere qualitativen Ausbau des ÖPNV kommt zu diesem Zweck besondere Bedeutung zu (Ziffer 1.2.1, Grundsatz).
- In den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden ... (Ziffer 1.2.1, Ziel).
- Es ist von besonderer Bedeutung, dass bei Ausbau und Finanzierung dem ÖPNV vor allem in den Innenstädten grundsätzlich der Vorrang eingeräumt wird (Ziffer 1.2.2, Grundsatz).
- Der ÖPNV soll unter Nutzung integrierter Verkehrsnetze und Taktfahrpläne organisiert werden (Ziffer 1.2.3, Ziel).
- Die Belange von Menschen mit Behinderung, älteren Menschen und von Menschen mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen im ÖPNV zu berücksichtigen (Ziffer 1.2.4, Grundsatz).
- Dem Ausbau von Schnittstellen kommt zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander und mit dem Individualverkehr besondere Bedeutung zu (Ziffer 1.2.5, Grundsatz).
- Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet, das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden ... In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch schienengebundene Nahverkehrsmittel gebildet werden (Ziffer 1.2.6, Ziel).

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde zusammen mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und den beteiligten Verkehrsunternehmen u.a. für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, wobei die vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind.

Bereits in dem am 29.01.1998 vom Stadtrat beschlossenen Gesamtverkehrsplan (GVA) der Stadt Augsburg ist als eine der Leitlinien die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit hoher Priorität genannt. Hierzu ist das städtische Schienenverkehrsnetz als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV auszubauen und eine störungsarme und zügige Verkehrsabwicklung sowie eine Bevorrechtigung auf der Strecke und an den Knotenpunkten sicherzustellen (Ziff. 2.1, S. 42 GVA). Der bislang im GVA enthaltene Nahverkehrsplan nach Art. 13 BayÖPNVG wurde im Jahr 2005 fortgeschrieben und als gesonderter Nahverkehrsplan am 27.04.2006 beschlossen. Er enthält als Ziel u.a.

„möglichst große Anteile vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV zu verlagern“; d. h. der Öffentliche Personennahverkehr soll auch weiterhin einen möglichst großen Anteil am Modal Split einnehmen. Ferner ist die optimale Verknüpfung aller Verkehrsträger anzustreben (Kap.4, 4.1, Z2).

Die Erreichbarkeit der Stadt Augsburg als Oberzentrum mittels ÖPNV muss einerseits durch den konsequenten Ausbau der Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen, schienengebundenen ÖPNV gestärkt werden. Andererseits ist es aber auch zwingend erforderlich, diesen Hauptverkehrsträger des innerstädtischen ÖPNV gemäß den Vorgaben aus dem städtischen Nahverkehrsplan mit regionalen Schienenverkehr des Regio-Schienen-Taktes, der sich seit seiner Einführung zum Fahrplanwechsel 2008 kontinuierlich zum Rückgrat des regionalen ÖPNV entwickelt hat, optimal zu verknüpfen, um den ÖPNV als möglichst vollwertige Alternative zum MIV weiter zu entwickeln und damit die o. g. Verlagerung weiterer Anteile des MIV auf den ÖPNV zu erreichen. In der Region ist diese Entwicklung seit Einführung des Regio-Schienen-Taktes bereits zu beobachten, insbesondere im Bereich der Paartalbahn im Landkreis Aichach-Friedberg sind erhebliche Fahrgastzuwächse zu beobachten, die belegen, dass das dem NVP 2006 – 2011 zu Grunde liegende Konzept der Verlagerung der Fahrgastströme vom straßen- auf den schienengebundenen ÖPNV von den Fahrgästen angenommen wird. Umso wichtiger ist es, die Schnittstelle zwischen dem regionalen Schienenverkehr mit dem innerstädtischen Straßenbahnverkehr in optimaler Weise auszugestalten, um eine qualitativ hochwertige Kombination der beiden vorgenannten Verkehrsträger sicherzustellen. Die Kombination aus Regio-Schienen-Takt und Straßenbahn muss eine äquivalente Alternative zum Individualverkehr (IV) darstellen, so dass insbesondere auch der Fahrgast, der sein Ziel nicht direkt im Nahbereich der DB Haltepunkte im Stadtgebiet hat, weder aus Zeit- noch aus Komfortgründen dem Auto den Vorzug gibt. Die Stärkung des ÖPNV steht im Einklang mit den im Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg formulierten Zielen.

Um das eingangs genannte Ziel einer möglichst optimalen barrierefreien Verknüpfung von Schienenpersonenverkehr und Straßenbahn mit kurzen Umsteigewegen am Augsburger Hauptbahnhof zu erreichen, wurden im Jahr 2003 folgende drei Grundvarianten für einen Umbau erarbeitet:

- Führung der Straßenbahn am Bahnhofsvorplatz oberirdisch
- Führung der Straßenbahn am Bahnhofsvorplatz unterirdisch
- Senkrechte Querung der DB-Gleisanlagen des Hauptbahnhofs durch die Straßenbahn in der Minus - 2 - Ebene der Bahnhofspassage (Minus - 1 - Ebene)

Auf Grundlage von Voruntersuchungen der Varianten hat der Augsburger Stadtrat sich dann am 18.12.2003 für die Straßenbahnführung unter der Bahnsteigmittelpassage entschieden. Auf dieser Grundlage wurde eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB AG im Jahre 2006 geschlossen, also drei Jahre nach der Entscheidung im Stadtrat. Dies stellt keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Variante dar, die die später folgende vertiefte Variantenuntersuchung obsolet gemacht hätte. Denn eine Planungsvereinbarung soll gerade Planungs-

inhalte definieren und die Kostentragung regeln. Sie dient der Sicherstellung der notwendigen Zusammenarbeit mit der DB als Eigentümerin von Grundstücken und Infrastruktur und ist die Grundlage weiterer Planungsschritte. Sie erfasst die fachtechnischen Planungen und sonstigen Maßnahmen, die zum Erreichen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses erforderlich sind. Mit Abschluss der Planungsvereinbarung erfolgt jedoch keine Vorfestlegung auf eine Variante. Wäre es im Zuge der Variantenuntersuchung doch zur Wahl einer anderen Variante gekommen, hätte die Planungsvereinbarung ggf. aktualisiert werden müssen.

Die Planungsvereinbarung enthält keine Aussagen zum Bahnsteig F, weil hierfür eine andere Finanzierungsgrundlage gilt (s.u. C III 10.4).

Das Vorhaben ist auch realisierbar, weil die Finanzierung nicht ausgeschlossen ist (BVerwG, 12.05.1999, 4 A 12/98; VGH Baden-Württemberg, 02.11.2004, 5 S 1063/04). Es stehen dem Bauvorhaben keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen. Der Umbau des Hauptbahnhofs in Augsburg als Herzstück des Gesamtprojektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA), welches zusätzlich noch aus den Teilprojekten Neubau der Straßenbahnlinien 6 (bereits in Betrieb genommen) und 5 (Planung in Vorbereitung), Umbau des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes (in der baulichen Umsetzung befindlich) sowie der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 besteht, ist in das Förderprogramm des Bundes in Programmzeile C mit der Schlüssel-Nr. 09 G 113 T aufgenommen worden, auf der Grundlage einer „standardisierten Bewertung“, einem bundeseinheitlichen volkswirtschaftlichen Verfahren.

Die standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen ist eine Nutzen-Kosten-Analyse unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten zur Bewertung der Förderwürdigkeit von ÖPNV-Projekten. Bei Vorhaben mit voraussichtlichen zuwendungsfähigen Kosten über 25,57 Mio. € ist dieses Verfahren zwingend durchzuführen. Die Förderwürdigkeit ist gegeben, wenn der Nutzen größer ist als die Kosten; d. h. Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) > 1.

Die standardisierte Bewertung für das Gesamtprojekt MDA wurde 2006 auf Grundlage von Kostenschätzungen durchgeführt, wonach sich ein NKI von „1,4“ ergab. Damit wurde die gesamtwirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Gesamtprojekts klar nachgewiesen. Auch der Freistaat Bayern hat das Projekt daraufhin als förderfähig eingestuft. In diese Überprüfung der Wirtschaftlichkeit flossen nicht nur allein die Herstellungskosten ein, sondern auch der spätere Betrieb der Straßenbahnen mit den damit verbundenen Kosten und Erträgen.

Da sich durch den Ideenwettbewerb Augsburg-Innenstadt im Zeitraum 2008 bis 2010 erhebliche Änderungen bei den Teilprojekten Königsplatz, Theodor-Heuss-Platz und Hauptbahnhof ergaben, wurde die standardisierte Bewertung im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung fortgeschrieben. Dabei wurden selbstverständlich nur die Planungsteile, die den ÖPNV betreffen, mit einbezogen. Im Ergebnis der aktualisierten Bewertung aus dem Jahre 2010 liegt der NKI bei ca. „1,2 (1,17)“. Die Förderwürdigkeit ist damit weiterhin eindeutig gegeben und wurde auch seitens der Fördergeber signalisiert, so dass insoweit die Finanzierung

nicht ausgeschlossen scheint. Auch der Freistaat Bayern hat das Projekt als förderfähig eingestuft.

Entgegen der Befürchtungen einzelner Einwender besteht weitgehende Kostensicherheit für das Gesamtprojekt, so dass der fortgeschriebene NKI nicht in Zweifel zu ziehen ist. Die Phase der grundsätzlichen Optimierungen und Änderungen in der Vorplanungsphase für den Umbau des Hauptbahnhofs ist vor Fertigstellung der Genehmigungsunterlagen und Beantragung der Planfeststellung abgeschlossen worden. Auch sind Kostenansätze für Unvorhergesehenes enthalten, um auch Risiken während der Bauausführung hinreichend abdecken zu können. Preissteigerungsbedingte Kostensteigerungen haben im Übrigen keinen Einfluss auf die Standardisierte Bewertung, sondern nur substanzuelle Planungsänderungen, die zu Kostensteigerungen führen. Daher sind insgesamt derzeit keine Kostenrisiken erkennbar, die eine Verschlechterung des NKI zur Folge haben könnten.

Auch die Finanzierung des Eigenanteils an den Baukosten durch den Vorhabenträger ist nach Überprüfung der Regierung von Schwaben gesichert. Es ist deshalb nicht damit zu rechnen, dass während der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses von 5 Jahren, das Bauvorhaben aus finanziellen Gründen scheitern wird.

Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand der planerischen Abwägung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG a. a. O.). Es ist deshalb nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde zu beurteilen, ob die eingesetzten Fördermittel anderweitig besser hätten eingesetzt werden können.

Im Hinblick auf die Aufteilung der Kosten zwischen der Vorhabenträgerin und der DB AG hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Bahnanlagen ist festzuhalten, dass es sich beim Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs um eine Kreuzungsrechtsmaßnahme nach § 11 Eisenbahnkreuzungsgesetz - EBKrG - (neugefasst am 21.03.1971 BGBl I S. 337, zuletzt geändert am 31.10.2006, BGBl I S. 2407) handelt; d. h., durch die Unterquerung der DB Gleisanlagen durch die Gleistrasse der Straßenbahn in der Minus - 2 -Ebene unter Rückbau der bestehenden Bahnsteigunterführung entsteht eine neue, höhenfreie Kreuzung auf Grund eines einseitigen Projektverlangens der Vorhabenträgerin für den Neubau eines Straßenbahntunnels, der die Eisenbahngleise rechtwinklig unterquert. Bei Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und Straßenbahnen, die nicht im öffentlichen Straßenraum liegen, wird die Straßenbahn wie eine Straße behandelt nach § 1 Abs. 5 EBKrG. Auf Grund der nicht höhengleichen Führung handelt es sich nach § 1 Abs. 2 EBKrG um eine Kreuzung in Form einer Überführung. Demgemäß hat die Vorhabenträgerin als Veranlasserin des neuen Verkehrswegs auch die Kosten der durch die neue Kreuzung notwendigen Änderungen auch des anderen Verkehrswegs - Schienenweg - zu tragen: § 11 Abs. 1 EBKrG.

2. Abwägung

2.1 Allgemeines

Eine Abwägung der relevanten öffentlichen und privaten Belange rechtfertigt das Vorhaben in der planfestgestellten Form. Die allgemeinen rechtlichen Bindungen des Planungsermessens werden eingehalten, nämlich die Planrechtfertigung, Planungsleitsätze und das Abwägungsgebot. Die Planung enthält keinen unverhältnismäßigen Eingriff in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

2.2 Alternative Varianten

Die im Rahmen des Verfahrens untersuchten und erörterten Varianten sind bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (s.o. C II 3.3.1 und C II 3.3.2) vorgestellt worden.

2.2.1 Entscheidung für die Planfeststellungsvariante A1

Die planfestgestellte Variante A 1 verdient bei der Abwägung mit den anderen Alternativen den Vorzug. Mit ihr können die Ziele des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof den Straßenbahnverkehr im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) untereinander sowie mit dem Schienenpersonenverkehr (SPV) bestmöglich verknüpft werden, Zudem werden städtebauliche Entwicklungschancen geschaffen.

Mit der Planung wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV erheblich gesteigert. Darüber hinaus entstehen optimale barrierefreie sowie wind- und wettergeschützte Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnen, aber auch zum Regional- und Fernverkehr der DB AG. Die Anbindung der gemeinsamen Verteilerebene von Straßenbahn und Schienenverkehr erfolgt von Westen durch einen weitgehend parallel zur Straßenbahn geführten Fußweg, so dass eine soziale Kontrolle gewährleistet ist, die die Akzeptanz der Zuwegung fördern wird. Die Variante lässt den Vorplatz des Bahnhofs unter den Gesichtspunkten des Stadtbildes und des Denkmalschutzes unberührt und ermöglicht Räume für städtebauliche Entwicklung insbesondere im Westen. Die Führung der Straßenbahn unterirdisch verbessert die Situation in der Halderstraße und Viktoriastraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für Fußgänger und Radfahrer. Die mit der Planung verbundenen Verschlechterungen für den MIV im Westen können mit der ohnehin von der Stadt Augsburg geplanten „Entlastungsstraße West“ (s.u. C III 12.1) ausgeglichen werden. Trotz der mit der Variante A 1 verbundenen hohen Kosten für umfangreiche Ingenieurbauwerke, der Verlagerung des DB-Betriebsgebäudes Rosenaustraße 32 a und b und die mit der Planung verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft (s.u. C III 5) war ihr im Rahmen der Abwägung der Vorzug geben. Keine der anderen Varianten erreicht die gesetzten Ziele im selben Maße oder hat zumindest weiter gehendere Nachteile zur Folge. Die Eingriffe in Natur- und Landschaft werden zudem ausgeglichen (s.u. C III 5).

2.2.2 Sonstige Varianten der Stufen 1 und 2 der Variantenabwägung

Varianten der Stufe 2 der Variantenabwägung:

Auch mit der Variante A 2 ist eine optimale Verknüpfung von ÖPNV und SPV gegeben und der Eingriff in die Hangleite im Westen wäre durch die geringe Breite der Öffnung lediglich für den Fußgängertunnel deutlich geringer als bei der Variante A 1. Allerdings wäre für dieses separate Bauwerk keine soziale Kontrolle gegeben. Maßgeblich ist aber vor allem, dass das Straßenbahntunnelportal direkt am westlichen Ende des Pferseer Tunnels mit ausfahrenden Straßenbahnen im 5-Minuten-Takt in beide Richtungen erhebliche Behinderungen für den MIV mit sich gebracht hätte, die nicht ausgeglichen werden können. Auch hätte dieses Tunnelportal das vorhandene Stadtbild negativ geprägt ohne dass der vorhandene Raum eine städtebauliche Aufwertung zugelassen hätte.

Auch die Variante A 3 verknüpft grundsätzlich durch ein einheitliches Stationsbauwerk für Straßenbahn und Schienenverkehr in selber Weise wie die Variante A 1 den ÖPNV mit dem SPV und führt den Fußweg parallel zur Straßenbahn nach Westen. Dies bedingt damit auch erhebliche Einschnitte in die Hangleite auf der Westseite. Hinzu kommt aber bei dieser Variante ein weitergehender Verlust von Straßenbäumen in der Rosenaustraße als bei der Variante A 1 sowie Eingriffe bei Stadtbild prägenden Bäumen im südlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes. Besonders negativ wirkt sich aber aus, dass durch die dezentrale südliche Lage des Stationsbauwerks für ÖPNV und SPV lange Wege für die Fahrgäste in die nördlichen Bereiche der Bahnsteige ergeben und dies auch zu Kapazitätsengpässen führen kann, so dass eine optimale Verknüpfung von ÖPNV und SPV nicht gegeben ist.

Wesentlich kostengünstiger als die Variante A 1 ist die Variante B 1, weil sie keine umfangreichen Ingenieurbauwerke bedingt, sondern nur den Neubau einer oberirdischen neuen Straßenbahnhaltestelle. Auch wären die Eingriffe in Natur und Landschaft deutlich geringer. Allerdings käme es zu keiner optimalen Verknüpfung von ÖPNV und SPV, sondern zu langen Wegen für die Fahrgäste. Zu keiner Verbesserung käme es hinsichtlich der fußläufigen Anbindung von Westen, die wie bisher über die Pferseer Unterführung erfolgen müsste. Die Lage der Haltestelle mittig direkt vor dem Empfangsgebäude würde das Stadtbild und das denkmalgeschützte Empfangsgebäude nachhaltig negativ beeinflussen. Durch die weiterhin oberirdisch verlaufenden Straßenbahngleise wird keine Möglichkeit zur Verbesserung der Situation für den MIV sowie die Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Nachdem die maßgeblichen Planungsziele hier nicht erreicht werden können, können die mit der Variante verbundenen geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausschlaggebend sein.

Der Bau der Haltestelle in der Halderstraße wie bei der Variante B 1 wäre zwar auch unterirdisch möglich (s. hier Varianten B 3 und B 6), um einen wind- und wettergeschützten Zugang zu ermöglichen. Doch die damit verbundenen hohen Kosten sind bei dieser Variante nicht zu rechtfertigen, weil sich an den langen Wegen für die Fahrgäste und der damit fehlenden optimalen Verknüpfung von ÖPNV und SPV sowie der fehlenden fußläufigen Erschließung von Westen nichts ändert.

Auch die Variante C 1 wäre mit hohen Kosten für umfangreiche Ingenieurbauwerke verbunden, allerdings würde sie keine so nachhaltigen Eingriffe in Natur und Landschaft bedingen und den Bahnhofsvorplatz in seiner heutigen Gestalt unberührt lassen. Doch die notwendige Aufweitung des westlichen Tunnelmundes würde die Hangleite unterbrechen und sie auch weiter aus dem Straßenraum der Pferseer Straße abdrängen. Entscheidend für die Ablehnung der Variante C 1 ist aber vor allem, dass für die Fahrgäste weite Wege durch das am nördlichen Ende der Bahnsteige gelegene Stationsbauwerk entstünden. Mit Kapazitätsengpässen für Umsteiger durch die einseitige Verteilung am nördlichen Bahnsteigende wäre zu rechnen. Auch würden für den Zugang zur Innenstadt weitere Wege entstehen und es zeigt sich auch keine Verbesserung für die fußläufige Anbindung von Westen. Durch den Verbleib der Straßenbahngleise in der Halderstraße/Viktoriastraße würde sich an der bestehenden Situation nichts ändern, so dass hier keine Entwicklungspotentiale für den MIV sowie Fußgänger/Radfahrer entstehen. Nicht unproblematisch zeigt sich auch die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Viktoriastraße/Frölichstraße. Diese könnte zwar durch eine höhenfreie Lösung (s. Variante C 2) verbessert werden. Die hierbei entstehenden Kosten wären aber angesichts der sonstigen Defizite eines nördlich gelegenen Stationsbauwerks in Relation zu den Bahnsteigen nicht zu rechtfertigen.

Varianten der (vorhergehenden) Stufe 1 der Variantenabwägung:

Die Variante B 2 hätte ähnliche Auswirkungen in positiver wie negativer Hinsicht wie die Variante B 1. Allerdings brächte die diagonale Lage auf dem Bahnhofsvorplatz noch weitergehende Eingriffe in den Bahnhofsvorplatz mit sich und würde den Konflikt mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs verschärfen ohne an den Defiziten der Variante B 1 etwas zu verändern.

Die Variante B 3 würde durch ihre unterirdische Lage zwar einen wind- und wettergeschützten Zugang zur Verteilerebene der DB AG ermöglichen. Eine optimale Verknüpfung von ÖPNV und SPV wie bei der Variante A 1 wäre damit aber nicht verbunden. Die unmittelbar vor dem Empfangsgebäude situierten Ausgänge aus der Straßenbahnhaltestelle an die Oberfläche stellen einen Konflikt mit dem denkmalgeschützten Gebäude dar. Diese Variante würde für einen Teilbereich der Viktoriastraße die Straßenbahngleise entbehrlich machen, aber nicht wirklich Freiraum für den MIV sowie die Fußgänger- und Radfahrer ermöglichen. Auf Grund der unterirdischen Lage wären auch hier die Kosten relativ hoch, die hier mangels Erreichung der gesetzten Ziele nicht zu rechtfertigen sind.

Mit der Variante B 4 mit einer Haltestelle oberirdisch in der Viktoriastraße ändern sich die derzeit bestehenden Verhältnisse kaum. Die Verbesserungen für den ÖPNV sind gering und es kommt zu keinen verbesserten Umsteigebeziehungen von ÖPNV und SPV. Die Konfliktpunkte mit dem MIV werden nicht reduziert und es werden auch keine städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen.

Die Variante B 5 ermöglicht durch ihre unterirdische Lage in der Viktoriastraße gegenüber der Variante B 4 einen wind- und

wettergeschützten Zugang zur Straßenbahnhaltestelle. Auch schafft die unterirdische Lage Freiräume für den MIV sowie den Fußgänger- und Radverkehr in der Viktoriastraße - aber auch nur dort. Weitergehende städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten z.B. im Westen bestehen nicht. An einer Anbindung des Westens fehlt es auch hier völlig. Insbesondere aber im Hinblick auf die Zielsetzung Verbesserung der Umsteigebeziehung durch kurze und insgesamt wind- und wettergeschützte Wege zwischen ÖPNV und SPV entstehen keine Verbesserungen, die auch die Kosten dieser unterirdischen und damit kostenintensiveren Variante rechtfertigen würde.

Die Variante B 6 verbessert deutlich die Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV und SPV durch verkürzte Wege und wind- und wettergeschützte Zugänge jedoch nicht in der optimalen Form der Variante A 1. Die mit dieser Variante verbundenen Kosten sind aber angesichts der sonstigen Defizite der Variante nicht zu rechtfertigen. So bringen die notwendigen Ausgänge aus der Straßenbahnhaltestelle direkt am Bahnhofsvorplatz einen Konflikt mit dem denkmalgeschützten Empfangsgebäude mit sich. Und auch das Westportal des Straßenbahntunnels mit Einmündung in die Pferseer Straße bringt wie bei der Variante A 2 (s. o.) nicht ausgleichbare Behinderungen für den MIV mit sich.

Eine im Anhörungsverfahren vorgebrachter Vorschlag zur Änderung der Variante B 5 dahingehend, dass der Verteilertunnel für den Schienenverkehr nach Osten zur Straßenbahnhaltestelle und nach Westen als Fußgängertunnel verlängert wird, führt nicht zu einer deutlich verbesserten Zielerreichung. Damit wird lediglich eine fußläufige Anbindung nach Westen geschaffen und wind- und wettergeschützte Verbindungen zwischen der Straßenbahnhaltestelle und dem Verteilertunnel des Schienenverkehrs. Unverändert bleiben die langen Wege für die Umsteigevorgänge, so dass es nicht zu einer optimalen Verknüpfung von ÖPNV und SPV kommt, obwohl auch mit dem Gesamtbauwerk dann erhebliche Kosten verbunden sind. Der gesondert nach Westen geführte Fußweg wäre ohne jegliche soziale Kontrolle. Auch müssten bei einer dadurch entstehenden möglicherweise durchgehenden Stadtteilverbindung die Veranlasser und damit die Kostenträger im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gesondert geprüft werden.

Nachdem die maßgeblichen Planungsziele mit den Varianten B 2 bis B 6 und der ergänzten Variante B 5 nicht erreicht werden können, können die mit den Varianten verbundenen geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft, die ausgeglichen werden können, nicht ausschlaggebend sein.

2.2.3 System der Variantenabwägung

Die Beurteilung und Abwägung der untersuchten Varianten erfolgte in zwei Stufen. Die erste Stufe, die Variantenvorauswahl, befasst sich mit einer ersten Bewertung der Varianten hinsichtlich der Erfüllung der Ziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Grundlage für die Beurteilung der Varianten - sowohl in Stufe 1 als auch in Stufe 2 - ist ein definierter Kriterienkatalog. Die Kriterien hinsichtlich Zielerfüllung des Vorhabens werden auf der Basis der für das Vorhaben geltenden Rahmenbedingungen und Planungsgrundlagen gebildet. Im Ergebnis der Stufe 1

wurden in einer Vorauswahl jene Varianten festgelegt, die in der zweiten Stufe vertieft untersucht wurden. Diese Vorgehensweise dient der Beschleunigung des Verfahrens, da nur diejenigen Varianten vertieft untersucht werden, mit denen sich die mit der Planung verfolgten Ziele am besten umsetzen lassen.

Auf Basis der Beurteilungskriterien wurde in einem Fazit zu jeder Variante abgewogen, ob die Ziele hinsichtlich der Belange von ÖPNV, SPV, Städtebau und IV erfüllt werden.

Dabei ist maßgebliches Ziel des Projekts, mit dem Umbau des Hauptbahnhofes Augsburg ein attraktives, modernes und zukunftsorientiertes Drehkreuz zu schaffen, den schienengebundenen ÖPNV optimal mit Regional- und Fernverkehr der DB verknüpft (s. C III 1).

Das angewandte System der Variantenabwägung ist schlüssig und nachvollziehbar. Grundsätzliche Bedenken gegen die Variantenabwägung in 2 Stufen dagegen wurden auch nicht erhoben. Eine Abstufung in der Variantenbeurteilung hat das BVerwG in seiner Entscheidung vom 18.03.2009 (9 A 39/07) ausdrücklich auch im Interesse einer zweckmäßigen Gestaltung des Verfahrens für zulässig erachtet.

Kritisiert wurde aber im Anhörungsverfahren, dass durch die Vereinbarungen und Abstimmungen mit der DB AG, insbesondere auf Grundlage der Planungsvereinbarung aus dem Jahre 2003, bereits eine Vorfestlegung auf die jetzt gewählte Variante A 1 erfolgte, so dass die dargestellte Variantenabwägung zum „Scheinvergleich“ werde und zudem eine neutrale und ergebnisoffene Abwägung unter Beteiligung von Bürgern und Institutionen nicht mehr möglich sei.

Wie oben unter C III 1 dargelegt erfolgte durch die Planungsvereinbarung aus dem Jahre 2003 keine Vorfestlegung auf einer Variante, sondern damit wurde lediglich eine Grundlage für weitere Planungsschritte geschaffen. Wäre es im Zuge der Variantenuntersuchung doch zur Wahl einer anderen Variante gekommen, hätte die Planungsvereinbarung ggf. aktualisiert werden müssen.

Die Variantenabwägung soll den Entscheidungsprozess der Vorhabenträgerin nachvollziehbar und transparent machen. Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen mit der darin enthaltenen Variantenabwägung dient der Information der durch die Baumaßnahme Betroffenen über die Planung und die zu Grunde legenden Zielvorgaben und Entscheidungen. Sie soll zudem der Planfeststellungsbehörde eine eigene Abwägung ermöglichen. Dies ist mit vorliegendem Planfeststellungsbeschluss erfolgt (s.o. C III 2.2.1).

Wie oben unter C II 1 dargelegt erfüllt die öffentliche Auslegung der Planunterlagen den Zweck, dass die in ihren Rechten berührten Dritten Betroffenheiten erkennen und diese im Verfahren durch das Erheben von Einwendungen geltend machen, damit diese bei der Entscheidung berücksichtigt werden können. Es ist nicht erforderlich, dass Dritte, wie Bürger und Institutionen, eine eigene Variantenabwägung vornehmen (können), denn dies ist wie dargestellt Aufgabe der Planfeststellungsbehörde.

Schließlich wurde im Anhörungsverfahren auch vorgebracht, dass die weitaus kostengünstigeren Varianten B 4 und B 5 nicht in der Stufe 2 und damit keinem Kostenvergleich mit den Varianten A 1, A 2 und A 3 unterzogen wurden. Wäre dies erfolgt, wird eingewandt, hätten diese beiden Varianten die Planfeststellungsvariante A 1 „überholt“.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da bei der der Auswahl der in den Planunterlagen dargestellten Varianten nicht die Kosten das allein ausschlaggebende Kriterium ist. Nicht die billigste Lösung ist die beste Lösung, sondern diejenige, mit der die vorgegebenen Ziele wie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des innerstädtischen, schienengebundenen ÖPNV unter Verknüpfung mit dem SPV am besten erreicht werden - auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Ziele. Daher wurden bei der Variantenabwägung die hinsichtlich der Zielsetzung noch in Frage kommenden Varianten dann anschließend noch im Hinblick auf die Kosten geprüft.

Fazit:

Im Ergebnis ist die Variantenabwägung zur Darstellung des Entscheidungsprozesses der Vorhabenträgerin stimmig, transparent und nachvollziehbar.

Darüber hinaus stellt die Variante A 1 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde (s. o. C II 2.2.1) die beste Wahl dar, um die genannten Ziele der optimalen Verknüpfung von schienengebundenem innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr mit dem Schienenpersonenfern- und -nahverkehr auch unter Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten zu verwirklichen. Deshalb sind die damit verbundenen Eingriffe in Natur- und Landschaft sowie die hohen Kosten zu rechtfertigen und letztlich nicht zu vermeiden.

3. Städtebauliche Belange

3.1 Allgemeines

Das Vorhaben entspricht weitgehend den städtebaulichen Zielen der Stadt Augsburg und baut auf einer kontinuierlichen Entwicklung von Untersuchungen und Planungen auf.

Als Grundlage für die städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds wurde 2005 eine vorbereitende Untersuchung für das Bahnhofsviertel und den Bereich bis zur Wertach von der Stadt Augsburg durchgeführt. Aufbauend auf einer Analyse der Missstände und Potentiale des Gebiets wurde in dieser Untersuchung eine städtebauliche Strukturplanung entwickelt, die mit konkreten Maßnahmenvorschlägen hinterlegt ist. Diese Maßnahmenvorschläge hatten zum Teil unmittelbare Auswirkungen auf die Objektplanung des gegenständlichen Projekts, z. B. hinsichtlich der Trassenwahl für die Straßenbahn oder des Westzugangs zum Hauptbahnhof.

In die Planung des unterirdischen Stationsbauwerks und des Tunnels in Richtung Westen sind darüber hinaus auch die Ergebnisse des von der Stadt Augsburg auf Grund eines Bürgerentscheids vom November 2007

ausgelobten städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs „Innenstadt Augsburg“ eingeflossen. Auf Grundlage des Siegerentwurfs des Ideenwettbewerbs - für den sich das Preisgericht im Februar 2009 entschied - wurde die bislang erfolgte Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs in Augsburg bis zur Antragstellung auf Planfeststellung am 31.08.2010 angepasst.

Im Wesentlichen betrafen die Änderungen durch den städtebaulichen Ideenwettbewerb in der Planung zum Umbau des Hauptbahnhofes die Führung des Fußgängertunnels in die gemeinsame Verteilerebene von Straßenbahn- und Schienenverkehr (Minus - 1 -Ebene) statt zur Straßenbahnhaltestelle, die Bündelung der Fußwegebeziehungen auf der Südseite der Gleistrasse im Westtunnel sowie den Ersatz der am Westportal geplanten Wendemöglichkeit durch eine Wendefahrt über die Pferseer Unterführung.

Für die beiden Bahnhofsvorplätze im Osten und Westen werden im weiteren Planungsprozess von der Stadt Augsburg vertiefende städtebauliche Wettbewerbe ausgelobt. Entsprechend dem Grundlagenbeschluss des Augsburger Stadtrats vom 27.09.2007 sollen dabei die ergänzenden Verkehrsanlagen (regionaler Busverkehr, Taxivorfahrt, Kurzzeitparken, Kiss and Ride, Fahrradparken) und Serviceeinrichtungen (Kiosk, Fahrgastinformation etc.) in eine attraktive Freiraumgestaltung eingebunden werden. Die Durchführung der Wettbewerbsverfahren und die darauf aufbauende Freiraumanlagenplanung sollen als eigenständige städtische Projekte so in das Projekt MDA-Hauptbahnhof eingetaktet werden, dass eine Herstellung der Vorplätze von Jahresmitte 2016 bis Jahresmitte 2018 ohne Provisorien möglich ist.

Um die Gestaltungsmöglichkeiten der geplanten städtebaulichen Wettbewerbe nicht unnötig einzuschränken, ist die vorliegende Planfeststellung gemäß § 28 PBefG auf die Betriebsanlagen für Straßenbahnen sowie die aus dem Gebot der Abwägung resultierenden notwendigen städtebaulichen Ausgleichs- oder Gestaltungsmaßnahmen begrenzt. Sofern erforderlich, wird das Planungsrecht zur Umsetzung der ergänzenden Verkehrsanlagen und Serviceeinrichtungen über eigenständige Bebauungspläne geschaffen.

Die vorbereitende Untersuchung von 2005, das Ergebnis des städtebaulich-verkehrsplanerischen Ideenwettbewerbs Innenstadt sowie der hierzu im Vorfeld durchgeführten „Planungswerkstatt Innenstadt und Mobilität“ sind - sofern sie nicht bereits direkt in die Planung des unterirdischen Stationsbauwerks eingeflossen sind - auch Grundlage der Auslobung der vertiefenden Wettbewerbe für die Bahnhofsvorplätze im Osten und Westen.

Einwendungen sowie Anregungen, die im Anhörungsverfahren unter dem Gesichtspunkt des Städtebaus eingebracht wurden werden im Folgenden unter C III 3.2 – 3.6. behandelt.

3.2 Ostseite Bahnhof, Bahnhofsvorplatz und Halderstraße

Wie unter C III 3.1. dargestellt ist zur Gestaltung der Ostseite des Bahnhofs einschließlich der Viktoriastraße und des Übergangs in die Bahnhofstraße die Auslobung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs vorgesehen. Gegenstand dieses Wettbewerbs werden insbesondere die verkehrlichen Anforderungen (regionaler Busverkehr, Kurzzeitparken, Taxistände, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, verbesserte Führung der Fußgänger in Richtung Bahnhofstraße/Innenstadt) und die Steigerung der Aufenthaltsqualität z. B. durch die Schaffung einer multifunktional nutzbaren Platzfläche oder die Neugestaltung der Viktoriastraße nach Entfall des stadtauswärtigen Straßenbahngleises sein.

Soweit die Vorgaben aus diesem Ideenwettbewerb rechtzeitig bekannt werden, kann auch die auf dem Bahnhofsvorplatz Ost geplante Einbringöffnung hinsichtlich ihrer Ausgestaltung im Rahmen der weiteren Planung bzw. der Bauausführung darauf abgestimmt werden, der Belang ist jedoch nicht planfeststellungsrelevant.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde angeregt, einen direkten Zugang zur gemeinsamen Verteilerebene vom Bahnhofsvorplatz aus zu schaffen. Dagegen hat sich die DB AG als Eigentümerin des Bahnhofsvorplatzes ausgesprochen, weil der Fußgängertunnel West im Rahmen der Planung als Zuwegung zu einer Bahnbetriebsanlage und nicht als Stadtteilverbindung konzipiert wurde. Eine solche hätte eine andere Beurteilung der dem Vorhaben zu Grunde liegenden Eisenbahnkreuzung nach dem EBKrG (s. o. C III 1) mit erheblichen Auswirkungen auf die Kostenverteilung und die mögliche Förderung zur Folge. Darüber hinaus steht auch die Denkmalschutzbehörde einem Zugang im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ablehnend gegenüber.

Die Radwegführung auf der Südseite der Halderstraße auf Höhe des Anwesens Halderstr. 21 ist der notwendigen Anlage einer Lichtsignalanlage und der damit verbundenen Aufstellflächen für Fußgänger geschuldet. Die damit verbundene Zerschneidung der hier vorhandenen Grünfläche ist deshalb nicht zu vermeiden.

Auf Anregung des Stadtplanungsamtes der Stadt Augsburg wird die ursprünglich vorgesehene abgetreppte Ausbildung des eigenen Gleiskörpers zwischen dem oberen Ende der Rampe in der Halderstraße und der Einmündung der Schrankenstraße sowie die Krümmung der Kante des Gleiskörpers mitsamt der vorgelagerten Sperrfläche durch eine geradlinige Kantenführung bis zur Querungshilfe für die Fußgänger ersetzt und erhält dadurch eine gestalterisch ansprechendere Form. Mangels dadurch entstehender Betroffenheiten erfolgte die Änderung in den Planfeststellungsunterlagen durch Roteintragung (sog. „Planklappe“) seitens der Planfeststellungsbehörde.

Zu den Anregungen zur Oberflächengestaltung der Trog- und Brüstungswände beim Trogbauwerk wird auf den entsprechenden Hinweis unter Auflage A XII 7 verwiesen.

3.3 Straßenbahntunnel und Stationsbauwerk unter dem Bahnhof

Das Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebracht, dass durch die vorgesehenen unterschiedlichen Deckenstärken zwischen dem unterirdischen Stationsbauwerk und dem Lichthof des sich im Westen an das unterirdische Stationsbauwerk anschließenden Fußgängertunnels Richtung Sebastian-Buchegger-Platz unschöne seitliche Ansichtsflächen entstünden und den gewünschten einheitlichen großzügigen Raumeindruck zuwider laufe.

Der Fußgängertunnel aus Richtung Westen, der als 6 m breiter Gehweg auf der Südseite der unterirdischen Straßenbahntrasse geführt wird, erhält etwa in der Mitte eine ca. 21 m lange und 18,8 m breite Lichtöffnung. Von dort führt er aufsteigend zur Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) während die Gleistrasse leicht fallend zum Stationsbauwerk (Minus - 2 -Ebene) geführt wird. Aus diesem Grund variiert die Höhe des Fußwegs zwischen 4,20 m am westlichen Tunnelportal und 2,40 m am Übergang zur Verteilerebene. Doch eine einheitliche Deckenhöhe zur Aufrechterhaltung eines großzügigen Raumeindrucks einer gemeinsamen Halle von Fußgängern und Straßenbahn durch die kontinuierliche Reduzierung der Deckenstärke über dem Fußweg ist aus statischen Gründen über den Straßenbahngleisen nicht möglich.

Die Anlage einer höhengleichen Querungsmöglichkeit über die Gleise im Haltestellenbereich der Straßenbahn im unterirdischen Stationsbauwerk ist nicht möglich. Denn aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit des Straßenbahnsystems wurde entsprechend den Vorgaben der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern eine Absperrung zwischen den Straßenbahngleisen im Haltestellenbereich im unterirdischen Stationsbauwerk vorgesehen, da die Straßenbahnen mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten aus dem Tunnel Ost in Bogenlage in die Haltestelle im 5-Minuten-Takt einfahren. Die hierfür erforderliche Zugsicherungsanlage (s.u. C III 8.3) ist nicht mit höhengleichen Überwegen verträglich.

Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnlinien 3 und 5/6 sind in der Haltestelle Hauptbahnhof zudem nur von untergeordneter Bedeutung, da die benachbarte Haltestelle Königsplatz als zentraler Umsteigeknoten diese Funktion bereits erfüllt. Darüber hinaus ist sicheres, barrierefreies und komfortables Umsteigen höhenfrei über die Aufzüge und die Verteilerebene möglich.

Auch der vorgeschlagenen Verlagerung der Putzräume in der Minus - 2 -Ebene des Stationsbauwerkes zur Gewinnung eines möglichst großzügigen Raumeindrucks konnte nicht Rechnung getragen werden. Die mit der Verschiebung ebenfalls bezweckte Sozialkontrolle über die entstandenen Nischen erfolgt über die gläsernen Seitenwände der Aufzüge.

Die Anregung die vorgesehenen mit Geländern gesicherte Lichtöffnungen auf den Bahnsteigen neben den Aufzügen durch mattierte Glasscheiben zu ersetzen, kann aus Gründen erhöhter Unterhaltskosten nicht umgesetzt werden. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist aber

zu prüfen, ob auf die Öffnungen verzichtet werden kann ohne das geplante Konzept mit Tageslichteinfall in Frage zu stellen.

Ebenfalls nicht von Bedeutung für die vorliegende Planfeststellung ist das für den Tunnel West geplant Architekturkonzept hinsichtlich der Gestaltung der Wände, der Bodenbeläge, der Beleuchtung etc.

3.4 Westseite Bahnhof

Das Vorhaben hat erhebliche Auswirkungen auf die städtebauliche und grünordnerische Gestaltung der nördlichen Rosenaustraße sowie des Sebastian-Buchegger-Platzes und der Hangleite. Zu den natur- und artenschutzrechtlichen Aspekten ist auf die Ausführungen unter C III 5 und die Aussagen zur Umweltverträglichkeit (s. o. C II 2) zu verweisen.

Das gegenständliche Vorhaben verändert die städtebauliche Gestaltung und den grünordnerischen Ansatz der nördlichen Rosenaustraße. Die Aufnahme der Gleistrassen für die Straßenbahn und die Ausbildung eines eigenen Gleiskörpers für das stadteinwärts führende Gleis machten eine Neugliederung des Straßenraums in der Rosenaustraße zwischen dem Sebastian-Buchegger-Platz und der Kreuzung Pferseer Straße/Rosenaustraße erforderlich. Dabei musste auch die Baumreihe auf der Ostseite der Rosenaustraße in dem vorgenannten Abschnitt entfallen und eine Neuordnung des Radverkehrs (s. u. C III 13.3.) erfolgen.

Die Durchbindung der Straßenbahntrasse nach Westen mit dem Anschluss an die vorhandene Gleistrasse in der Pferseer Straße bedingt aber eine Änderung des Straßenzuschnitts und Eingriffe in den Alleecharakter der Straße. Es wurde im Anhörungsverfahren eingewandt, dass damit der „Gartenstadtcharakter“ der Rosenaustraße verändert wird und nicht zuletzt auch durch die „Überplanung des Straßenraums mit Gleisen“ städtebauliche Defizite entstehen. Dem ist zum einen entgegen zu halten, dass die Rosenaustraße eine wichtige Durchgangsstraße darstellt. Sie verbindet die Hauptverkehrsadern B 300/Bgm.-Ackermann-Straße mit der Gögginger Straße und ist bereits heute durch ein erhebliches Verkehrsaufkommen belastet. Der vorgetragene „Gartenstadtcharakter“ dieses Straßenabschnitts hat damit in der Vergangenheit bereits erhebliche Einschränkungen erfahren.

Darüber hinaus hätte der für die Anlage einer Baumreihe auf der Ostseite der Rosenaustraße benötigte Raum zum Erhalt bzw. zur Wiederherstellung des Alleecharakters eine deutliche Verkleinerung der Bögen der Gleistrasse bedingt. Grundsätzlich gilt nach den Trassierungsrichtlinien der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) ein Mindestradius von 25,00 m. Für die hier vorliegende Spurweite von 1,00 m sind weitere Reduzierungen zwar grundsätzlich möglich, wären aber von der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern, der der Vollzug der BOStrab obliegt, zu genehmigen.

Dies kann aber nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde dahingestellt bleiben, weil bei der hier vorliegenden Hauptfahrstrecke der Straßenbahn betriebliche Gründe gegen eine Unterschreitung des Mindestradius sprechen. Bei kleineren Radien ist mit deutlich höherem Verschleiß sowie kürzeren Wartungsintervallen an den Gleisen im

Kurvenbereich sowie den Fahrzeugen zu rechnen (niedrigere Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrweg, höhere Instandhaltungskosten). Darüber hinaus nimmt das Kurvenquietschen bei noch kleineren Radien zu und auch die Fahrgeschwindigkeit müsste noch weiter reduziert werden. Gerade hiergegen wurden aber explizit Einwendungen im Verfahren erhoben.

Aus diesem Grund kann auch die Verschwenkung der Gleistrasse in der Pferseer Straße nicht näher zur Straßenmitte hin verlagert werden. Da der der Gleistrasse folgende motorisierte Individualverkehr (MIV) bereits in der Rosenaustraße hinter der Straßenbahn aufgestellt wird, kann von einer „Komplett-Blockade des MIV auf der nördlichen Seite in der westlichen Pferseer Straße“ keine Rede sein, zumal der nördliche Gehweg in seiner heutigen Form erhalten bleibt. Während der MIV den Fahrstreifen Richtung Westen gemeinsam mit der Straßenbahn nutzt, ist der Radverkehr gefahrungsfrei im Abstand von über einem Meter zwischen stadtauswärtigem Straßenbahngleis und nördlichem Gehweg abwickelbar.

Für den ebenfalls zum Erhalt der Allee angeregten Verzicht auf den eigenen Gleiskörper beim stadteinwärtigen Gleis ist auch kein Raum. Ein eigener Gleiskörper dient der Beschleunigung und Priorisierung der Straßenbahn. Damit wird § 15 Abs. 6 BOStrab Rechnung getragen und die Straßenbahn kann so schnell, sicher und zuverlässig ungehindert von Störungen zügig die Innenstadt und die Haltestelle unter dem Hauptbahnhof erreichen. Der ÖPNV muss als echte Alternative zum Individualverkehr gegenüber diesem bevorrechtigt werden. Deshalb wird auch vom Zuschussgeber ein eigener Gleiskörper gefördert, weil nur er die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV entsprechend der Förderrichtlinien mit sich bringt.

Deshalb werden neue Gleisanlagen grundsätzlich als eigener Gleiskörper gebaut, außer der Straßenraum ist so schmal, dass nur unter Verzicht auf den eigenen Gleiskörper die notwendigen Verkehrsfunktionen für MIV, Fußgänger und Radfahrer - wie beim stadtauswärtigen Gleis in der Rosenaustraße - gewahrt werden. Ein weiterer Verzicht auch auf den eigenen Gleiskörper für das stadteinwärtige Gleis war aus diesem Grundsatz nicht zu rechtfertigen, da wie dargestellt, die Rosenaustraße ihren „Gartenstadtcharakter“ durch die hohe Verkehrsbelastung ohnehin bereits zum großen Teil eingebüßt hatte und zudem der Verlust der Bäume ausgeglichen wird (s.u. C III 5).

Auch ist der aus städtebaulicher Sicht angeregte Verzicht auf das Geländer im Bereich des Vorplatzes am westlichen Tunnelportal zwischen Gleistrasse und Fußweg/Vorplatz aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Durch das Geländer soll verhindert werden, dass Fußgänger den Bereich der Straßenbahngleise queren bzw. Wegbeziehungen abkürzen. Insbesondere im Hinblick auf die dichte Taktfolge von Straßenbahnzügen im 5-Minuten-Takt, ist eine Einkürzung des Geländers zur Hervorhebung des Platzcharakters vor dem Tunnelportal aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.

Den Forderungen nach einer städtebaulichen Aufwertung des Vorplatzes westlich der Tunnelmündung bis hin zum Sebastian-Buch-

egger-Platz durch gestalterische Maßnahmen sowie der Anordnung von funktionalen Elementen wird durch den seitens der Stadt Augsburg geplanten städtebaulichen Realisierungswettbewerb Rechnung getragen (s. o. C III 3.1). Angedacht ist hier neben Taxistellplätzen und Fahrradabstellmöglichkeiten sowie der Schaffung von Kiss & Ride-Vorfahrten und Serviceeinrichtungen auch eine Quartiersgarage. Beabsichtigt ist, die Auslobung des Wettbewerbs noch im Jahr 2012 erfolgen zu lassen. Die städtebauliche Gestaltung des Vorplatzes vor der Tunnelmündung liegt jedoch außerhalb der vorliegenden Planfeststellung.

3.5 Bahnhofsumfeld/Ladehöfe

Im Anhörungsverfahren wurden auch die Planungen der Stadt Augsburg im Bereich der ehemaligen Ladehöfe der DB AG östlich des Bahnhofs und insbesondere das dort geplante Busterminal für Regionalbuslinien sowie die verkehrliche Erschließung des Gebiets angesprochen. Dieser Bereich liegt außerhalb des Planfeststellungsumgriffs des gegenständlichen Vorhabens und wird vom Bebauungsplan Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ erfasst.

3.6 Sonstige städtebauliche Aspekte

Darüber hinaus konnten verschiedene städtebauliche Ansätze, die ins Verfahren eingebracht werden, nicht umgesetzt werden. Sie unterliegen zudem auch nicht der Planfeststellung nach § 28 PBefG.

So konnte der Anregung zu einer Verschiebung der Geschäftsfronten im Bahnhofsgebäude um 6 m nach Süden, um mehr Platz für Passanten und wartende Fahrgäste zu schaffen, nicht Rechnung getragen werden da bei dem jüngst bereits realisierten Umbau des Empfangsgebäudes die Umbauachsen entsprechend der benötigten Verkehrsflächen festgelegt und baulich umgesetzt wurden.

Der Anregung, aus gestalterischen Gründen die Anzahl der Türöffnungen nach außen beim Anbau auf der Südseite des Empfangsgebäudes zu reduzieren, kann nicht gefolgt werden, da alle dahinterliegenden Räume (Technikräume) einen direkten Zugang benötigen. Die Anordnung eines zentralen Zuganges mit Gang innerhalb des Gebäudes ist aus Platzgründen nicht möglich. Die Anordnung der vorgesehenen Blindfenster wird im Rahmen der weiteren Planung - in Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde - überprüft und ggf. angepasst.

Von der aus städtebaulicher Sicht wünschenswerten Begrünung auch der Nordseite des Lichthofs im Tunnel West muss abgesehen werden, da der Bereich auf Grund der Gleistrasse nur schwer zugänglich ist für Pflege- und Unterhaltsarbeiten an den Pflanzen. Jedoch ist der Bereich für die Einbindung in das Gestaltungskonzept für den Tunnel West vorgesehen.

4. Immissionsschutz, Abfallrecht

4.1 Lärmschutz

4.1.1 Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.11.2011 (BGBl I S. 2178), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG. Danach sind solche Nachteile oder Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die den Betroffenen - auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit und für den Einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (BVerwG, 22.03.1985, DVBl 1985, 896).

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt deshalb zur Bestimmung der Zumutbarkeit Grenzwerte fest. Diese Grenzwerte betragen.

- a)** an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b)** in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- c)** in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
- d)** in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs ist gemäß Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV ein Abschlag von 5 db/A zu veranschlagen. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand, noch für den Ausbau-Zustand vor, weil die Verkehrsbelastungen stark schwanken, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können und außerdem bei geplanten Verkehrsverlagerungen die Verkehrsbelastung noch gar nicht gemessen werden kann.

Bei den Berechnungen sind die Immissionen durch die Straßenbahn getrennt von den Immissionen des Straßenverkehrs zu bewerten. Der maßgebliche Beurteilungspegel ist damit nicht als sog. Summenpegel zu verstehen.

Für Fälle, in denen es sich – wie beim vorliegenden Vorhaben – bei der Baumaßnahme offensichtlich um zwei verschiedene Verkehrswege – Neubau eines Schienenweges und eines zum Teil erheblichen baulichen Eingriffs an einer Straße – handelt, sieht § 3 Satz 1 der 16. BImSchV auch zwei unterschiedliche Rechenverfahren vor. Demzufolge musste – wie in den Ergebnistabellen (Anlage 7.1.3 T der Tekturunterlagen als Teil der schalltechnischen Untersuchung) aufgelistet – getrennt überprüft werden, ob die Immissionsgrenzwerte durch den Straßenbahnneubau überschritten werden und ob eine wesentliche Änderung nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV für die Straße vorliegt.

Ergänzend zur getrennten Prüfung hat nach der Rechtsprechung des BVerwG zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung zu erfolgen, wenn durch die Lärmeinwirkungen beider Verkehrswege (hier Straßenbahn und Straße) eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe angenommen werden müssten. Das BVerwG sieht hier als mögliches Indiz für gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen eine Erhöhung des Gesamtpegels auf 70/60 dB(A) tags/nachts an. Diese Überprüfung ist ebenfalls der Anlage 7.1.3 T der Tekturunterlagen zu entnehmen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat in seiner Stellungnahme vom 07.12.2010 gefordert, dass bei den Entscheidungen über einen Lärmschutzanspruch auf den maximal auftretenden Fassadenpegel abgestellt werden sollte. Zur Begründung führte das LfU an, dass eigene Berechnungen gezeigt hätten, dass sich auf Grund der geringen Abstände zwischen Lärmquelle und Immissionsorten die Höhe der Beurteilungspegel im Einzelfall auch an derselben Hausfassade bei gleicher Stockwerkhöhe um mehr als 1 dB(A) unterscheiden könne.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die Ermittlung der maßgeblichen Beurteilungspegel für die betroffenen Gebäude in der Regel in der Mitte der jeweiligen Fassade bzw. des gegliederten Fassadenabschnittes erfolgt ist. Auf dieser Grundlage erfolgten die Berechnungen der Beurteilungspegel gleichermaßen für alle zu betrachtenden Szenarien. Bei der Prüfung des Vorliegens einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV ist auf dieselben Berechnungspunkte abzustellen. Dies gilt ebenso für den im vorliegenden Vorhaben zu bildenden Summenpegel aus den unterschiedlichen Verkehrsquellen.

Diese Herangehensweise ist schlüssig und stellt im Falle dichter innerstädtischer Bebauung mit zahlreichen Gebäuden und zu betrachtenden Stockwerken eine in der Praxis taugliche und nachvollziehbare Methode dar. Andernfalls wäre für jede Schallquelle und Fallgestaltung (Neubau, wesentliche Änderung, innerhalb und außerhalb der Baugrenzen) der Berechnungspunkt für den maximal an einer Fassade auftretenden Beurteilungspegel zu bestimmen. Es ist zu erwarten, dass dieser Berechnungspunkt für unterschiedliche Szenarien auf Grund deren örtlicher Lage an unterschiedlichen Bereichen der Fassade liegen würde. Eine korrekt vergleichende Darstellung der maßgeblichen Pegelän-

derungen, insbesondere für die Ermittlung einer wesentlichen Änderung oder des Summenpegels wäre hierdurch nicht gewährleistet.

Darüber hinaus wurde von der *Fa. em plan* ergänzend sowohl für den Schienenlärm als auch für den Straßenlärm eine Berechnung mit zusätzlichen, 5 m von den Gebäudekanten entfernten Immissionspunkten für den gesamten Bereich der Halderstraße durchgeführt. Es zeigten sich keine zusätzlichen Betroffenheiten. Es würden im Gegenteil sogar bei dieser Berechnung Teilfassaden mit Anspruch auf Schallschutz entfallen. In Bereich der Rosenau-/Pferseer Straße ist aufgrund der dort nicht so kleinräumigen baulichen Änderungen sowie des bereits abschnittsweise lückenlosen Anspruches auf Schallschutz ebenfalls nicht mit zusätzlichen Betroffenheiten zu rechnen.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in den schalltechnischen Untersuchungen der Firma *em plan* vom 12.08.2010 und 21.04.2011 begutachtet. Die schalltechnische Untersuchung vom 21.04.2011 (Anlage 7.1 T der Tekturunterlagen) trägt sowohl der geänderten Führung der Gleistrasse in der Rosenaustraße im Rahmen der Planänderung (Tektur) in diesem Bereich Rechnung als auch den angepassten Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahn in Halderstraße und Rosenaustraße. Grundlage dieser Immissionsberechnungen waren die Verkehrsdaten zum motorisierten Individualverkehr im Prognose-0-Fall vom 26.05.2010 und Prognose-Planfall vom 30.04.2010 des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg, die Verkehrsdaten der Straßenbahnlinien 3, 4 und 6 sowie die Buslinienbelegung im Planungsgebiet für Prognose-0-Fall und Prognose-Planfall 2025 vom 28.04.2008, die Angaben der Stadtwerke Augsburg zu den Geschwindigkeiten für den schienengebundenen ÖPNV für den Prognose-0-Fall und ergänzend für den Prognose-Planfall vom 05.04. und 19.04.2011, ergänzt mit Daten für die Rosenaustraße und Halderstraße mit E-Mail vom 04.04.2011 sowie die Angaben des Augsburger Verkehrsverbundes AVV über die Verkehrsdaten der Regionalbusse vom 29.04. und 30.4.2010.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das LfU hat in seiner Stellungnahme vom 07.12.2010 sein grundsätzliches Einverständnis mit der im schalltechnischen Gutachten getroffenen Beurteilung erklärt und dies im Schreiben vom 07.06.2011 zur Tektur der Planunterlagen noch einmal bekräftigt. Es hat darüber hinaus die Ergebnisse stichpunktartig überprüft und beurteilt die ermittelten Beurteilungspegel als nachvollziehbar.

Die vom LfU in seiner Stellungnahme vom 07.12.2010 zunächst als nicht plausibel erachteten Verkehrsmengenschiebungen im Bereich des Knoten Halderstraße / Hübnerstraße wurden von der Stadt Augsburg überprüft und basieren nach Auskunft des Tiefbauamtes auf einem Übermittlungsfehler, der das korrekte Ergebnis der Berechnungen aber nicht berührt.

Überprüft wurden auch die Verkehrsmengen südlich und nördlich des Sebastian-Buchegger-Platzes, welche stark unterschiedliche Werte aufwiesen. Diese rühren daher, dass den Berechnungen für den Prognosezeitraum bereits die sog. „Westliche Entlastungsstraße“

(s.u. C III 12.1) unterstellt wird, die im Gesamtverkehrsplan aus dem Jahr 1998 (als „Straße durch den Rangierbahnhof“) bereits als dringender Bedarf dargestellt und im Januar 2011 durch den Stadtrat der Stadt Augsburg in Form eines Grundsatzbeschlusses in Auftrag gegeben wurde. Durch diese neue Verknüpfung zwischen der Bgm.-Ackermann-Straße und der Gögginger Straße wird die Rosenaustraße wesentlich entlastet. Davon profitiert zunächst auch der heute hoch ausgelastete Knotenpunkt Rosenaustraße / Pferseer Straße. Als Folge des geringeren Durchgangsverkehrs wird dieser Knoten allerdings wiederum vermehrt durch den lokalen Quell- und Zielverkehr sowie aus Richtung Süden von der Perzheimstraße kommenden Verkehren genutzt, die wiederum durch das Thelottviertel abkürzen. Diese Erscheinung ist jedoch ausschließlich eine Folge der geplanten „Entlastungsstraße West“ (s.u. C III 12.1) und nicht des Projektes MDA-Hauptbahnhof.

Überprüft wurden bei Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Tektur neben den Summenpegeln in Pferseer Straße und Rosenaustraße auch - wie vom LfU angeregt - die Nordwestfassaden der Gebäude Rosenaustraße 50 und 51 sowie die Westfassade des Anwesens Rosenaustraße 36 und die Ostfassade des Anwesens Rosenaustraße 35 unter Verschiebung der Immissionsorte, allerdings ohne dass sich eine Veränderung der bisher ermittelten Ansprüche für die vorgenannten Anwesen ergeben hätte.

Klarstellend ist festzuhalten, dass der sowohl für die Lärmberechnung in der Pferseer Straße als auch in der Rosenaustraße herangezogene Immissionsort Nr. 40 an der Ecke des Anwesens Rosenaustraße 51 auf Grund seiner Lage an der Ecke des Gebäudes sowohl für die Berechnungen der Lärmbelastung an der der Pferseer Straße zugewandte Nordfassade wie auch an der der Rosenaustraße zugewandte Ostfassade dieses Gebäudes herangezogen wurde. Die ermittelten Werte wurden den unterschiedlichen Szenarien korrekt zugeordnet. Insofern bestehen keine Unstimmigkeiten.

4.1.2 Passiver Schallschutz

Zur Bemessung der zu ergreifenden passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung) wird die Summe der Immissionen aus Straßen- und Straßenbahnverkehr herangezogen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen richtet sich nach den Kriterien der 24. BImSchV.

Soweit nach der 16. BImSchV Schallschutzmaßnahmen geboten sind und aktiver Lärmschutz nicht vertretbar ist, ist nach Maßgabe der 24. BImSchV passiver Lärmschutz zu gewähren. Es besteht Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen sowie in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Damit ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm verbleiben. Die Anspruchsberechtigten sind unter A V 3 in diesem Beschluss und in Anlage 7.1.3

der Tekturunterlagen in Verbindung mit den Lageplänen 7.1.2.1 T – 7.1.2.6 T der Tekturunterlagen aufgeführt.

Für die Bereiche, die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, sind mangels gesetzlichen Anspruches keine Maßnahmen vorgesehen.

Diese Ausführungen gelten auch für die Anwesen Rosenaustraße 44 und 48. Entsprechend der Berechnungsprotokolle der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 7.1.3 T der Tekturunterlagen) liegt die Lärmvorbelastung durch Straßenverkehrslärm an den Gebäuden Rosenaustraße 44 bzw. Rosenaustraße 48 ohne Neubau der Straßenbahnlinie (Prognose-0-Fall) bei max. rd. 69 dB(A) bzw. max rd. 71 dB(A) am Tag und max. rd. 60 dB(A) bzw. max. rd. 62 dB(A) in der Nacht. Durch Verkehrsverlagerungen ist im Planfall mit geringen Erhöhungen um 0.3 – 0.5 dB(A) zu rechnen. Pegeländerungen in dieser Größenordnung sind nicht bis kaum wahrnehmbar. Wegen der Höhe der Vorbelastung mit Pegeln über 70/60 dB(A) tags/nachts besteht gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV dennoch ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Zusätzlich entsteht durch den Bau der Straßenbahnlinie ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, die Immissionsgrenzwerte werden tags max. um etwa 2 dB(A) und nachts max. um etwa 4 dB(A) überschritten. Die Lärmbelastung durch die Straßenbahn ist allerdings geringer als die bereits bestehende Vorbelastung durch den Individualverkehr. Die Schallschutzmaßnahmen sind nach dem Summenpegel beider Verkehrsarten zu dimensionieren (s.o. A V 3). Dadurch bleiben gesunde Wohnverhältnisse gewahrt.

Die Vorhabenträgerin kommt daher mit der vorliegenden Planung ihrer gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betreffenden Wohnbereiche mit den oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Die Vorhabenträgerin erfüllt den Sicherstellungsauftrag aus § 41 Abs. 1 BImSchG, wonach durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Für durch passive Schutzmaßnahmen nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches besteht dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung. Dabei sind allerdings die Vorbelastung und die dadurch bedingte reduzierte Eignung als Außenwohnbereich zu berücksichtigen.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich dem aktiven Lärmschutz der Vorrang einzuräumen ist, weil er zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und auch zum Schutz der Freiräume führt. Im vorliegenden Fall war aktiver Schallschutz aufgrund der Höhenlage und des Abstandes der Immissionsorte zu den Lärmquellen nicht möglich. Er wäre auch aus städtebaulichen Gründen sowie unter Berücksichtigung der Erschließung der Grundstücke baulich nicht umsetzbar und wurde auch von den Einwendern nicht gefordert.

4.1.3 Bauphase

Die vom Betrieb von Baumaschinen bei Bauarbeiten auf Baustellen ausgehenden Immissionen sind nach Maßgabe der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970

(AVV Baulärm), Beilage zum BAnz.Nr. 160 vom 01.09.1970, zu beurteilen.

In Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm werden Immissionsrichtwerte für die dort genannten Gebiete festgelegt. Existiert für den betroffenen Bereich ein Bebauungsplan und sind in diesem Baugebiete festgesetzt, die den in Nr. 3.1.1 aufgeführten Gebieten entsprechen, so ist vom Bebauungsplan auszugehen. Weicht die tatsächliche bauliche Nutzung ab, so ist von der tatsächlichen baulichen Nutzung des Gebietes auszugehen. Gleiches gilt, wenn kein Bebauungsplan aufgestellt wurde.

Überschreitet der nach Nr. 6 ermittelte Beurteilungspegel den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB (A), sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden. Diese Maßnahmen können bei der Einrichtung der Baustelle oder an den Baumaschinen vorgenommen werden (z. B. Einhausungen). In Betracht kommen auch die Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren oder die Beschränkung der Betriebszeit besonders lärmintensiver Baumaschinen. Von Lärminderungsmaßnahmen kann nur abgesehen werden, wenn durch den Betrieb von Baumaschinen keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen ausgehen.

Beim Einsatz von Baumaschinen oder -geräten ist zu beurteilen, ob die durch sie beim Betrieb verursachten Immissionen nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Hierzu sind im Hinblick auf die Geräuschminderung fortschrittliche Maschinen derselben Bauart und vergleichbarer Leistung, die sich im Betrieb bewährt haben, miteinander zu vergleichen.

Von einer Stilllegung von Baumaschinen kann trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte um mehr als 5 dB(A) abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse erforderlich sind und ohne Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht durchführbar sind.

Auf Grund der erheblichen Eingriffe in den Baugrund zur Herstellung des Trogbauwerkes im Osten, des Stationsbauwerkes sowie des Tunnelbauwerkes im Westen ist der Einsatz besonders lärmintensiver Baumaschinen, -geräte und -verfahrensweisen unvermeidbar.

Im einzelnen sind hier zu nennen das Setzen von Spundwänden, der Einsatz von Bohrgeräten zum Erstellen von Bohrpfählen und Bohrträger, der Einsatz von Betonpumpen, Betonsägen, Ankerbohrgeräten, Injektionsgeräten mit Mischanlagen, sowie von Baggern, Radladern und der Einsatz von Lkws für Aushub und Verfüllung.

Zur Beurteilung des voraussichtlichen Baulärms hat die Vorhabenträgerin im Auftrag der Planfeststellungsbehörde eine schalltechnische Untersuchung der *Beratungsbüros em plan* vom November 2011 erstellen lassen.

Die Begutachtung, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, lässt erkennen, dass auf Grund der zum großen Teil unvermeidbar hohen Immissionen die Immissionsrichtwerte zur Nachtzeit erheblich überschritten werden, so dass nachts zur Sicherstellung der erforderlichen Nachtruhe von 8 Stunden in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr grundsätzlich keine lärmintensiven Bautätigkeiten in Frage

kommen. Nur in den Fällen, in denen tagsüber in Einzelfällen, z. B. aus Gründen des hohen Verkehrsaufkommens bei Baumaßnahmen an Gleisen der Bahn und damit zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes, spezielle Baumaßnahmen nicht durchführbar sind, können nächtliche Bauarbeiten kurzzeitig zugelassen werden. Bei den Baumaßnahmen im Bereich der Bahnsteige werden die jeweiligen Gleispaare zwischen zwei umzubauenden Bahnsteigen für die Bauzeit vollständig außer Betrieb genommen (siehe Erläuterungsbericht, Anlage 1 der Planunterlagen), daher ist die Notwendigkeit von Nachtarbeit derzeit nicht erkennbar (s. o. A XI 1.2). Bei Baumaßnahmen im Bereich der Straßen (Halderstraße, Viktoriastraße, Rosenaustraße) ist die Notwendigkeit von Nachtarbeit ebenfalls nicht ersichtlich, für die jeweiligen Bauabschnitte ist die Grundstückserschließung und die Ersatz-Verkehrsführung in der Planung vorgesehen

Zur Tageszeit sind auf Grund der z. T. sehr geringen Abstände zur Bebauung ebenfalls Richtwertüberschreitungen von mehr als 5 dB(A) über einen nicht mehr zu vernachlässigenden längeren Zeitraum zu erwarten (s. o. A XI 1.3). Zur Minimierung dieser Einwirkungen sind daher soweit technisch möglich lärmarme Baumethoden und lärmarme Baumaschinen einzusetzen. Weiterhin sind nach Möglichkeit Lärmquellen einzuhausen (z. B. stationäre Aggregate), durch mobile Wandelemente abzuschirmen oder notfalls auch die tägliche Betriebsdauer zu reduzieren. In der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm wurden durchführbare Schallminderungsmaßnahmen wie z. B. lärmarme Bohrverfahren, Vorbohren beim Setzen von Spundwänden, Einsatz hochfrequenter Vibrationsrammen, lärmarme Radlader und Bagger oder die Zerkleinerung von Abbruchteilen andernorts beschrieben und berücksichtigt. Sie wurden soweit möglich als Auflagen (s. o. A XI 1.4 und 1.5) festgelegt.

Trotz Einsatz der beschriebenen Lärminderungsmaßnahmen lassen sich nach der Prognose der schalltechnischen Untersuchung wesentliche Richtwertüberschreitungen nicht vermeiden. Entlang des Trogbauwerkes in der Halderstraße, den an die Halderstraße und den Bahnhofsvorplatz angrenzenden Gebäuden in der Bahnhof- und Viktoriastraße und unmittelbar am Westportal in der Rosenaustraße werden zeitweise nicht zumutbare Immissionspegel prognostiziert, wobei Einwirkdauern von 2 Wochen bis zu 28 Wochen ermittelt wurden.

Der Bereich Halder-/Bahnhof-/Viktoriastraße ist durch die Bebauungspläne 401/412 als Kerngebiet eingestuft und insoweit nach Nr. 3.1.1 b) AVV Baulärm zu beurteilen. Das nördlich angrenzende Diakonissenkrankenhaus liegt in einem Sondergebiet und hätte eine besondere Schutzwürdigkeit nach Nr. 3.1.1 f) AVV Baulärm. Allerdings ist bei Baulärm auch eine tatsächliche Lärmvorbelastung schutzmindernd zu berücksichtigen (VGH Baden-Württemberg vom 07.06.1989 Az.: 5 S 3040/87). Das Diakonissenhaus ist durch die Prinzregentenstraße bereits mit einem Pegel von etwa 56 dB(A) belastet, so dass von einer entsprechend erhöhten Zumutbarkeitsschwelle auszugehen ist. Das gleiche gilt auch für die Orthopädische Klinik in der Halderstraße 23, die bereits durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr mit Pegeln über 64 dB(A) belastet ist und darüber hinaus keinen gebietsprägenden Charakter hat, sondern innerhalb des Kerngebietes angesiedelt wurde.

Die östlich der Rosenaustraße gelegene Wohnbebauung ist gemäß Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche eingestuft, sie grenzt unmittelbar an die Bahnanlagen und weist auf Grund der Lärmvorbelastung daher ebenfalls eine geminderte Schutzwürdigkeit entsprechend Nr. 3.1.1 c) AVV Baulärm auf.

Eine Reduzierung der Einsatzzeiten würde zwar den täglichen Beurteilungspegel verringern, dafür aber die Lärmeinwirkung auf einen entsprechend längeren Zeitraum verteilen. Insgesamt ist dadurch keine wirksame Verringerung der Immissionsbelastung zu erwarten. Nach der AVV Baulärm ist als Nachtzeit die Zeit von 20:00 Uhr bis 7:00 Uhr festgelegt. Abweichend davon wird für die geplante Baumaßnahme die Nachtzeit auf die für den Gewerbe- und Verkehrslärm üblichen Zeiten von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr festgelegt, um im Bedarfsfall Spielraum für die Durchführung dringlicher Arbeiten zu bieten, da gleichzeitig ein besonderes öffentliches Interesse an der termingerechten Durchführung der Baumaßnahme besteht. Zum Ausgleich für den erweiterten Tageszeitraum ist die Nachtzeit grundsätzlich von lärmintensiven Bauarbeiten freizuhalten, auch bei Einhaltung des nächtlichen Immissionsrichtwertes.

Die Immissionssituation ist bei Baustellen nur unsicher prognostizierbar da die tatsächlichen Emissionen z. B. von der veränderlichen Bodenbeschaffenheit oder von unvorhersehbaren Verzögerungen im Bauablauf abhängen. Die der Planfeststellung vorliegende schalltechnische Untersuchung des *Beratungsbüros em plan* vom November 2011 stellt insoweit lediglich einen Anhaltspunkt für die Lärmbetroffenheit dar. Eine detaillierte und abschließende Festlegung Anspruchsberechtigter lässt sich somit nicht durchführen.

Daher sind die Bauarbeiten durch einen beauftragten Immissionsschutz-Sachverständigen zu begleiten, um ggf. Entschädigungsansprüche für die Zeiten nicht mehr zumutbarer Belastungen zu dokumentieren. Dabei ist die Dauer und Intensität besonders lärmintensiver Bauabschnitte zu ermitteln. Kürzere Einwirkungen sind bei Baustellenlärm hinzunehmen, da grundsätzlich Schutz- oder Ausweichmöglichkeiten (z.B. Ohrschützer; andere Raumnutzung) bestehen.

Beim Einwirken von Pegeln in Höhe von mehr als 5 dB(A) über dem Immissionsrichtwert über einen zusammenhängenden Zeitraum von jeweils mehr als zwei Wochen wird aber dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung anerkannt. Die Möglichkeiten des Eigenschutzes wie z. B. andere Raumnutzung oder vorhandener ausreichender passiver Schallschutz sind dabei zu berücksichtigen. Vorrangig sind zunächst passive Schallschutzmaßnahmen bei den Betroffenen, die bereits Anspruch auf Schallschutz aus dem Bauvorhaben an sich haben, durchzuführen. Dies betrifft insbesondere Gebäude beidseits der Halderstraße. Zur Durchführung von Schutzmaßnahmen sind die Betroffenen rechtzeitig vor Baubeginn durch Informationsschreiben o. ä. auf die Situation hinzuweisen (s.o. A XI 1.6).

4.1.4 Spezielle Geräusche der Straßenbahn

Die besonderen Geräuschbelästigungen durch eine Straßenbahn (insbesondere das „Kurvenquietschen“) sind für Anwohner neuer Straßenbahntrassen zunächst ungewohnt. Hier findet bei Anwohnern erfahrungsgemäß eine zunehmende Gewöhnung statt, so dass die Geräusche nicht mehr als so störend empfunden werden, zumal die Lärmemissionen moderner Straßenbahnen geringer sind. Mit stationären Schienenschmieranlagen vor Kurven wird das „Quietschen“ bei Kurvenfahrten deutlich minimiert bzw. sogar unterbunden. Die Straßenbahnzüge der Baureihen Siemens „Combino“ und Bombardier „Cityflex“ sind zudem nach Auskunft der Vorhabenträgerin mit Spurkranzschmieranlagen ausgestattet, welche das Kurvenquietschen zusätzlich reduzieren.

Die Straßenbahnzüge der Vorhabenträgerin unterliegen zudem regelmäßigen Kontrollintervallen insbesondere auch im Hinblick auf die Radpflege. Die Räder werden in regelmäßigen Abständen sowie bei Auftreten außergewöhnlich hohen Fahrgeräuschen und Erschütterungen insbesondere in Kurvenfahrten auf Polygonalisierung und andere Unregelmäßigkeiten hin überprüft, welche ursächlich für übermäßige Geräusch und Erschütterungsentwicklungen sind. Festgestellte Unregelmäßigkeiten werden im Betriebshof vor Ort umgehend behoben.

Beachte hierzu Auflage A V 5.

4.2 Körperschall und Erschütterungen

4.2.1 Allgemeines

Zur Reduzierung der Auswirkungen von Erschütterungen und Körperschall, dem sekundären Luftschall, wird von der Vorhabenträgerin - wie schon bei früheren Neubaumaßnahmen von Straßenbahnen - das sog. leichte Masse-Feder-System in Gleisstreckenabschnitten verbaut, an denen erschütterungsempfindliche Bauwerke angrenzen. Im gesamten Bereich der Straßenbahnbaumaßnahme westlich des Tunnelportals einschließlich der Pferseer Straße kommt dieses System zum Einsatz. Die dauerhafte Wirksamkeit dieses wartungsfreien Systems wurde durch 2004 erfolgte Kontrollmessungen des im Jahr 1963 in Betrieb genommenen leichten Masse-Feder-Systems am Bahnhof Wien-Nord bestätigt. Die Messungen ergaben, dass das dort verbaute leichte Masse-Feder-System auch nach 42 Betriebsjahren noch eine Dämmung der Erschütterungsimmissionen in Höhe von 12 dB bewirkt.

In einem zweistufigen Verfahren, das auf Grund bisher gezeigter positiver Ergebnisse auf Basis von Messnachweisen durch das Prüfamts für Bau von Landverkehrswegen der Technischen Universität München bereits in vorangegangenen Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Straßenbahnen bestätigt wurde, werden Standort und Dimensionierung der Maßnahme festgelegt und nach Inbetriebnahme des Straßenbahnbetriebs überprüft (s.o. A V 7).

Entlang der geplanten Straßenbahntrasse wurde durch den *Bausachverständigen Dipl.-Ing. Wolfgang Rösner* (Anlage 8.1 der

Planunterlagen) die Erschütterungsgefährdung der Bauwerkssubstanz ausgewertet auf der Grundlage einer vor 10 bis 12 Jahren entwickelten und stets verfeinerten Formel. Sie liefert nach den Erfahrungen vorangegangener Straßenbahnbaumaßnahmen brauchbare Ergebnisse, da genaue Methoden unter Vermeidung aufwändiger Messungen an den einzelnen Gebäuden derzeit nicht bekannt sind. Dies hat die Technische Universität München, Lehrstuhl und Prüfamts für Bau von Landverkehrswegen bereits im Rahmen der Planfeststellungsverfahren zum Neubau der Straßenbahnlinie 6 in Augsburg bestätigt. Tabellarisch wurde der Gefährdungsgrad von I (groß) bis III (gering) festgelegt. Die Gebäude mit Gefährdungsgrad I werden mit dem Einbau des „leichten Masse-Feder-Systems“ geschützt. Für Gebäude mit Gefährdungsgrad II wird grundsätzlich eine Abfugung des Gleiskörpers von der Stahlbetongleisdecke empfohlen. Für Gebäude mit Gefährdungsgrad III sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich.

Basierend auf dieser Einteilung wurden die Gebäude im Bereich des Bauvorhabens den jeweiligen Gefährdungsgraden zugeteilt und die daraus resultierenden Maßnahmen zum Erschütterungsschutz graphisch dargestellt.

Dieser Darstellung (Anlage 8.3 T der Tekturunterlagen) ist zu entnehmen, dass ab dem Tunnelportal West bis auf Höhe des Anwesens Pferseer Straße 20 (einschließlich) ohne Unterbrechung der Einbau des o.g. „leichten Masse-Feder-Systems“ geplant wurde, und somit die Erschütterungsschutz-Maßnahme mit der höchsten Schutzwirkung vorgesehen ist. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass zahlreiche Anwesen im Bereich der Rosenaustraße und der Pferseer Straße der Gefährdungsklasse I unterliegen.

Im Bereich des Trogbauwerkes in der Halderstraße einschließlich des gesamten Tunnels erhalten die Gleise der Straßenbahn eine elastische Stützpunktlagerung und die DB-Gleise eine Unterschottermatte (s. Anlage 8.3 T der Tekturunterlagen).

Darüber hinaus hat die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Vorhabenträgerin beim Erörterungstermin am 09.05.2011 zugesagt, u.a. für die Anwesen Rosenaustraße 44 und 48, Hörbrotstraße 1 und Hübnerstraße 3 ein sog. Beweissicherungsverfahren über Gebäudeschäden vor der Baudurchführung durchzuführen, und diese in den Kreis der repräsentativen Gebäude aufgenommen, an welchen durch Messungen vor Baubeginn und nach erfolgter Baumaßnahme die Wirksamkeit von Erschütterungsschutzmaßnahmen zu überprüfen ist (s.o. A V 9).

Die vom Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3 vorgebrachte Forderung, nach Einbau des Fahrbahnuntergrundes eine Messung zur Bestimmung der erforderlichen spezifischen Erschütterungsentkopplung vorzunehmen, ist zurückzuweisen. Der Bausachverständige Rösener hat hierzu überzeugend ausgeführt, dass durch das Bauvorhaben, insbesondere das Trogbauwerk einschließlich der vorgesehenen elastischen Stützpunktlagerung, sogar eine Verbesserung der derzeitigen Erschütterungssituation zu erwarten ist.

Durch diese detaillierte Festlegung der Schutzvorkehrungen werden gleichzeitig Maßnahmen gegen möglichen sekundären Luftschall

(Körperschall) getroffen ohne dass dieser näher gutachtlich untersucht wurde.

4.2.2 Bauphase

Im Bereich der Halderstraße ist durch das Rammen von Spundwänden eine erhebliche Belastung durch Erschütterungen zu erwarten. Gesetzlich verbindliche Grenzwerte für Erschütterungsimmissionen existieren nicht, allerdings können die Regelung der DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden bzw. Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen, als Anhaltspunkt verwendet werden. Erhebliche Belästigungen sind beim Überschreiten der Anhaltswerte der Tabelle 2 für Stufe II der DIN 4150 Teil 2 zu erwarten. Voraussetzung für die Anwendung dieser Anhaltswerte ist, dass begleitend Minderungsmaßnahmen gemäß Nr. 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 durchgeführt werden.

Auf Grundlage der DIN 4150 Teil 2 wurde eine erschütterungstechnische Untersuchung des *Beratungsbüros em plan* zu Auswirkungen in der Bauphase vom November 2011 erstellt. Die Begutachtung, die der Planfeststellungsbehörde vorliegt, kommt zu folgendem Ergebnis:

Gebäudeschäden sind nicht zu erwarten. In den Gebäuden Halderstraße 16 und Hübnerstraße 3 sind mit großer Wahrscheinlichkeit aber erhebliche Belästigungen zu erwarten, in den Gebäuden Halderstraße 25 und 27 sind diese nicht auszuschließen.

Die in der Untersuchung ermittelten Erschütterungen können auf Grund der unterschiedlichen Baugeräte sowie unbekannter Boden- und Gebäudeeigenschaften nur Anhaltspunkte sein. Aus diesem Grund sind begleitende Erschütterungsmessungen als Auflage (s. o. A XI 2.3) vorgesehen, die als Grundlage für mögliche weitergehende kurzfristige Minderungsmaßnahmen oder Entschädigungen dienen.

Zur Minderung der Erschütterungswirkungen sind bautechnische Maßnahmen wie die Beschränkung der Vibrationsleistung oder Baugrundauflockerung heranzuziehen. Diese sind in Nr. 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 als grundlegende und notwendige Minderungsmaßnahmen bei Überschreitung der Anhaltswerte aufgeführt und wurden als Auflage festgesetzt (s. o. A XI 2.2).

Erforderlich ist daneben aber auch die detaillierte und rechtzeitige Information der Betroffenen über Bauverfahren, ihre Dauer, Betriebszeiten, Ruhepausen und die zu erwartenden Beeinträchtigungen sowie eine Erläuterung der Unvermeidbarkeit bzw. von Minderungsstrategien. Ein entsprechender Ansprechpartner für Bürger und Behörden ist festzulegen (s. o. A XI 2.4).

Für die Einwirkung auf technische Anlagen bestehen keine Regelwerke. Denkbar wären Einwirkungen auf EDV-Anlagen wie z.B. Festplattenlaufwerke. An den nächstgelegenen Gebäuden werden im ungünstigsten Fall außerhalb von Resonanzen Deckenschwingungen bis zu 9 mm/s nicht ausgeschlossen. Wenn die Rammfrequenz die in der Regel deutlich darunter liegenden typischen Deckenfrequenzen der Gebäude durchläuft, können durch Resonanzen erheblich höhere

Deckenschwinggeschwindigkeiten auftreten. Daher werden Auflagen zur baubegleitenden Messung der Erschütterungen festgesetzt, aufgrund der gegebenenfalls eine Beschränkung der Rammenergie und -frequenz erfolgen kann (s.o. A XI 2/2.3). Insoweit werden auch die vom Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3 vorgetragenen Bedenken berücksichtigt. Für dieses Gebäude sind baubegleitende Messungen vorgesehen (s.o. A V 2.3)

Sollten dennoch nachweislich Nutzungseinschränkungen auf Grund baubedingter Erschütterungen auftreten sein, wird hierfür dem Grunde nach eine Entschädigung festgelegt (s. o. A XI 2.5).

Die Schwelle für Gebäudeschäden liegt gem. DIN 4150 Teil 3 weit über den erheblichen Belästigungen, diese sind nach der Prognose nicht zu erwarten. Vorbeugend ist jedoch ein Beweissicherungsverfahren vorgesehen (s. o. A XI 2.6).

4.3 Luftreinhaltung

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH hat keine Auswirkungen auf die lufthygienischen Bedingungen im Bereich des geplanten Vorhabens, da der Straßenbahnverkehr keinerlei Stickoxide (NO₂) und in nur minimalem Umfang Feinstaub (PM₁₀) durch Gleis- und Radantrieb emittiert.

Bei der Betrachtung der Veränderung der lufthygienischen Bedingungen im Umgriff des Vorhabens sind daher insbesondere die Veränderungen in der Führung des motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen, welche jedoch nicht auf das Vorhaben selbst, sondern auf die Verkehrsverlagerungen auf Grund der begleitenden Verkehrsplanung der Stadt Augsburg (Bebauungspläne Nr. 500 und Nr. 476, geplante Entlastungsstraße West; s. C III 3.5, C III 12.1 und 12.2) zurückzuführen sind mit Auswirkungen im Prognosehorizont (2025). Die vorgenannten städtischen Verkehrsplanungen bewirken Verkehrsverlagerungen, welche im Wesentlichen die Rosenaustraße (Entlastungsstraße West) und die Halderstraße (Bebauungspläne Nr. 500 und Nr. 476) entlasten, die Pferseer Straße jedoch belasten.

Die Vorhabenträgerin hat eine lufthygienische Untersuchung (Datum 27.07.2010) des *Beratungsbüros em plan* erstellen lassen. Danach ist das Vorhaben mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Auf der Basis der bestehenden Situation (Status quo) sowie der künftig abzusehenden Entwicklung ohne (Prognose-0-Fall) und mit der Umbaumaßnahme (Planfall) wurde eine Berechnung der Luft-Schadstoffimmissionen im Planungsgebiet und in den relevanten umgebenden Straßenzügen für das Jahr 2020 unter Zugrundelegung der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen durchgeführt. Hierbei wurde auch auf bestehende Untersuchungen, insbesondere den Luftreinhalteplan für die Stadt Augsburg (s. o. C II 3.2) aufgebaut. Eine Berechnung für das Jahr 2025 ist aus programmtechnischen Gründen nicht möglich.

Anhand der Grenzwerte der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11.09.2002 (BGBl I S. 3626, aufgehoben durch Gesetz vom 02.08.2010 (BGBl I S. 1065) für die Jahresmittelwerte der Luftschadstoffpartikel (PM₁₀) und Stickstoff-

dioxyd (NO₂) wurde eine Beurteilung der Berechnungsergebnisse für die untersuchten Szenarien vorgenommen. Dabei wurde auch eine Modellierung der Stausituation in der Rosenaustraße für den Bestand und den Prognosehorizont 2025 sowie für Kaltstarts in Einfallstraßen und im Kerngebiet für den gesamten Vorhabenbereich durchgeführt.

Im Ergebnis kommt das vorgenannte Gutachten zu dem Schluss, dass der Grenzwert der 22. BImSchV für den Jahresmittelwert von PM₁₀ von 40 µg/m³ im Planfall selbst unter der konservativen Annahme, dass geplante Maßnahmen zur Luftreinhaltung bis zum Prognosehorizont zu keiner Reduktion der Hintergrundbelastung führen, in allen Straßenabschnitten unterschritten wird. Gegenüber dem Prognose-0-Fall ergibt sich eine geringe Abnahme von 0,4 µg/m³ für PM₁₀ in der Pferseer Straße und eine geringe Zunahme von 0,4 µg/m³ in der Halder- und Rosenaustraße.

Unter unvermindertem Ansatz der heutigen Hintergrundbelastung ist davon auszugehen, dass die Anzahl von 35 zulässigen Überschreitungen des Tagesmittels von 50 µg/m³ für PM₁₀ im Prognosehorizont 2020 im Planfall in der Pferseer Straße um 21 überschritten wird.

Für NO₂ ergibt sich gegenüber dem Prognose-0-Fall im Planfall eine um ca. 0,4 µg/m³ erhöhte Schadstoffkonzentration in der Halderstraße und Rosenaustraße. In der Pferseer Straße reduziert sich die Konzentration im Planfall gegenüber dem Prognose-0-Fall geringfügig um 0,3 µg/m³.

Gegenüber dem Bestand ist in der Pferseer Straße auf Grund der prognostizierten Zunahme der schweren Nutzfahrzeuge von einer zunehmenden Konzentration an PM₁₀ auszugehen. Wie aber bereits dargelegt wurde, sind die errechneten Überschreitungen nicht vorhabenbedingt. Die errechneten Zunahmen bzw. Überschreitungen geltender Grenzwerte ergeben sich somit ausschließlich aus den verkehrlichen Zunahme- und Verlagerungseffekten, welche aus den oben genannten, bis dahin vorgesehenen verkehrswirksamen Maßnahmen im Stadtgebiet umgesetzt und prognostiziert werden.

Anzumerken bleibt, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens durch das *Beratungsbüro em plan* die 22. BImSchV noch gültig war. Sie wurde zwischenzeitlich durch die 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) vom 02.08.2010 (BGBl I S. 1065) unter Beibehaltung der bisherigen Grenzwerte ersetzt. Auf die lufthygienische Beurteilung des Vorhabens hat dies aber keinen Einfluss, weil bezüglich des neu eingeführten Feinstaubgrenzwerts PM_{2,5} davon auszugehen ist, dass sowohl der Zielwert von 25 µg/m³ in 2010, als auch der ab 2015 geltende Grenzwert der Stufe 1 von 25 µg/m³ der EG-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG eingehalten werden kann.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduzierung der nicht durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben verursachten Überschreitungen der zulässigen Tagesmittelwerte für Feinstaub in der Pferseer Straße im Rahmen des Vollzugs des Luftreinhalteplans obliegt der Stadt Augsburg als kommunaler Planungsträgerin.

Für die Ergebnisbetrachtung der lufthygienischen Belastungen ist es unerheblich, dass im Gutachten noch der Betrieb der Buslinien 26 und

33 in der Halderstraße mit angesetzt wurden, die seit Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 im Dezember 2010 in diesem Bereich entfallen sind. Ein um die Linien 26 und 33 reduzierter Busbetrieb führt zu geringeren Emissionen an Feinstäuben und Stickoxiden so dass die Belastung im Bestand insgesamt niedriger ist. Davon unberührt bleibt die oben dargestellte Bewertung für den Planfall bei Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens.

4.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Dem Vorhaben begegnen auch aus Sicht der elektromagnetischen Verträglichkeit keinerlei Bedenken.

Die elektromagnetische Verträglichkeit umfasst die Wirkung von elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern auf Umwelt und Menschen (EMV-U), auch Elektromog genannt, und die technische Beeinflussung der elektrischen und elektronischen Geräte untereinander (EMV).

Nach dem Gutachten der Firma *elbas, Elektrische Bahnsysteme Ingenieur-Gesellschaft mbH*, vom 24.07.2008 werden die maßgeblichen Grenzwerte der „Unfallverhütungsvorschrift Elektromagnetische Felder“ (BGV B11) für eine Beeinträchtigung von Personen im Expositionsbereich 2 (strengste Grenzwerte) durch die magnetischen Felder an der Gebäudeaußenkante im Untersuchungsbereich um ein Vielfaches unterschritten. Eine Beeinträchtigung von Personen durch Gleichfelder ist nach den Vorgaben laut BGV B11 nicht zu erwarten. Die Gleichfeldinduktion liegt unter $110 \mu\text{T}$. Die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) vom 16.12.1996 (BGBl I S. 1966) ist vorliegend nicht anwendbar, da es sich beim Vorhaben um ein mit Gleichstrom betriebenes System handelt, die ehemals für die EMV-U einschlägige DIN VDE V 0848 (EMVU) ist seit September 2006 außer Kraft.

Für die EMV gilt das Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG) vom 26.02.2008 (BGBl I S. 220), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl I S. 2409). Für den Bahnbereich gilt die Europeanorm EN 50121:2006, Teil 1 bis 5. Weiterhin gelten die Norm DIN VDE 0228, Teil 4 für „Maßnahmen bei Beeinflussung durch Gleichstrombahnanlagen“ und die DIN VDE 0228 Teil 6 für „Beeinflussung von Einrichtungen der Informationstechnik – elektrische und magnetische Felder von Starkstromanlagen im Frequenzbereich von 0 kHz bis 10 kHz“.

Da es nach dem EMVG keine spezielle produktbezogene Norm für Computer-Bildschirme gibt, müssen sog. Fachgrundnormen (Generic Standards) herangezogen werden, hier die EN 61.000-6-1:2007-10 Elektromagnetische Verträglichkeit – Fachgrundnorm Störfestigkeit“, Teil 1 (Mindeststörfestigkeit für Wohnbereiche, Geschäfts- und Gewerbebereiche sowie Kleinbetriebe).

Die Überprüfung durch *elbas* hat ergeben, dass es durch die errechneten Gleichfeldstärken bis zu fast $110 \mu\text{T}$ Elektronenstrahlgeräte (Fernsehgeräte und Computerbildschirme) sichtbar beeinflusst werden können (z. B. Rosenaustraße 50). Dabei wurde im Sinne einer „Worst-Case-Betrachtung“ eine Schirmwirkung von Gebäuden bzw. ein

optimierter Aufstellort der Geräte nicht berücksichtigt. Sollten nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke nachgewiesene Beeinträchtigungen auftreten, könnte zur Abhilfe der Beeinflussungen unempfindlichere Geräte wie z. B. LCD-Bildschirme eingesetzt werden. Eine Beeinflussung der Bildschirme durch Oberschwingungsströme im Bereich von 300 Hz und 600 Hz ist nicht zu erwarten.

An den vorgenannten Ergebnissen ändert auch die Verschiebung der Gleistrasse in der Rosenaustraße im Rahmen der Tektur in diesem Bereich nichts (Firma *elbas*, Gutachten vom 11.02.2011, Anlage 9 der Tekturunterlagen).

4.5 Genehmigungspflichtigkeit des Aushubs

Die Haufwerke des Aushubs stellen keine Anlagen im Sinne des §§ 1,2 BImSchG dar und sind daher auch nicht genehmigungspflichtig nach § 4 BImSchG.

5. Naturhaushalt, Landschaftsbild und Artenschutz

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Von der Maßnahme sind keine förmlich ausgewiesenen Schutzgebiete nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz, nach der FFH-Richtlinie oder nach der Vogelschutz-Richtlinie betroffen. Gleichwohl führt die Verwirklichung des Bauvorhabens zu Eingriffen in die Natur und in die Landschaft.

5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl I S. 2542) zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl I S. 1986) ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Im vorliegenden Fall dient der Eingriff dem oben näher dargelegten (s. o. C III 1) überwiegenden öffentlichen Interesse an konsequentem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Erweiterung und Neuordnung des Augsburger Straßenbahnnetzes sowie zur besseren Vernetzung des öffentlichen Verkehrs insgesamt; d. h. Fernverkehr und Regionalverkehr mit Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Fußgänger. Wie die Erörterung der Planungsalternativen gezeigt hat, ist der mit dem Bau des Vorhabens verbundene Eingriff in Natur und Landschaft letztlich nicht vermeidbar.

Die Vorzugsvariante A 1 bringt unbestritten erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich, die in der Variante A 0, also Umsetzung des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof, zu vermeiden wären. Dann ließen sich aber die Projektziele nicht erreichen.

Die untere und höhere Naturschutzbehörde präferieren aus naturschutzrechtlichen Gründen die Variante C 1 und vertreten zu den entsprechenden Wertungen in der UVS (s.o. C II 2) einen weitgehend anderen Standpunkt. Dies kann aber dahingestellt bleiben, da mit der Variante C 1 unter ganzheitlicher Betrachtung der Projektziele wie der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs/ Schienenpersonenverkehrs, der Auswirkungen auf den Individualverkehr sowie auf Stadtplanung und Umwelt nicht der Vorrang eingeräumt werden kann. Unter Berücksichtigung dieser Projektziele trägt die höhere Naturschutzbehörde die Abwägung zugunsten der Variante A 1 mit.

Mit der Vorzugsvariante A 1, also dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof sind im Wesentlichen folgende Eingriffsschwerpunkte verbunden:

- Zerschneiden der Hangleite Rosenaustraße als wesentliches städtisches Trittsteinbiotop und faunistischer Lebensraum
- Zerschneidung der Wegeverbindung an der Oberkante der Hangleite vom Pferseer Tunnel nach Süden
- Verlust straßenbegleitender Baumreihen in der Rosenau- und Halderstraße

Gemäß §§ 13, 15 Abs. 2 BNatschG hat die Vorhabenträgerin, die von ihr verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen 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 neu gestaltet 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 neu gestaltet ist.

Hierzu ist festzustellen, dass die vom Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen unvermeidbar und nicht weiter zu minimieren sind (s.u.), doch durch die Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die im LBP dargestellt sind, in ausreichendem Umfang ausgeglichen werden. Die gleichwohl verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Erläuterungsbericht des LBP (Unterlage 6.3.1 der Planunterlagen) beschrieben. Der LBP gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich nicht weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des LBP und in den Planzeichnungen (Unterlage 6.3.2 der Planunterlagen) näher beschrieben.

Für die durch die Variante A 1 verursachten erheblichen Eingriffe in die Natur und Landschaft forderten die untere und höhere Naturschutzbehörde die Umsetzung von weiteren Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen. Auch die UVS (s. o. C II 4.3) wirft diese Fragen auf. Eine über die vorliegende Planung hinausgehende Vermeidung oder Minimierung der Eingriffe ist aber nicht möglich, da die Maßnahmen

entweder nicht nachhaltig sind oder den Projektzielen und den Zielen der Stadtplanung in ganzheitlicher Sicht widersprechen.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Die Hangleite als ca. 600 m lange ununterbrochene Biotopvernetzung vom Pferseer Tunnel bis zum Wittelsbacher Park gehört zu den wesentlichen städtischen Trittsteinbiotopen zwischen Wertach und Stadtmitte/Bahnhof für viele Insekten, Vögel und kleine Säugetiere. Im Bereich des geplanten westlichen Tunnelausgangs wird die Hangleite auf ca. 40 m Länge unterbrochen (s. o. C II 3.3.3, C II 4.1 und C II 4.2). Die Minimierung des Einschnitts durch Verlängerung des geplanten Tunnels um 60 m bis 70 m würde zwar den Eingriff reduzieren, wäre aber bautechnisch nicht machbar, ohne vorher die Zerschneidung der Hangleite durchzuführen. Der Tunnelbau muss auf Grund der geringen Überdeckung in offener Bauweise erfolgen. Die Bestandsbäume im Bereich des Tunnels müssten daher ohnehin gefällt werden, um den erforderlichen Verbau herzustellen und den Erdaushub vornehmen zu können. Zudem müsste der Verbau rückverankert und dadurch auch der Wurzelbereich weiterer Bäume beeinträchtigt werden. Erst nach Herstellung des Tunnels als Rahmenbauwerk und Hinterfüllung der Arbeitsräume sowie der Geländeüberdeckung wäre eine Wiederbepflanzung möglich.

Mit der Tunnelverlängerung würde zudem eines der wesentlichen Projektziele, die Schaffung eines funktionstüchtigen und attraktiven Fußgängerzugangs von Westen zur Straßenbahnhaltestelle sowie zu den DB-Bahnsteigen, stark beeinträchtigt. Auch könnten die für den ÖPNV und SPV benötigten Funktionsbereiche wie Fahrradabstellmöglichkeiten, Taxisstände und Kiss & Ride-Bereiche nicht untergebracht werden. Auch sicherheitsrechtlich wäre ein längerer Tunnel bedenklich, da die Straßenbahn bei der Ausfahrt aus dem Tunnel unmittelbar auf querende Fußgänger entlang der Rosenaustraße treffen würde. Auch würde sich die Akzeptanz des Tunnels bei einer Verlängerung verschlechtern, zumal die aufwendigen Maßnahmen zur Beleuchtung durch Anordnung eines Lichthofs für den Tageslichteinfall konterkariert würden.

Technisch grundsätzlich möglich wäre eine wenigstens geringfügige Verlängerung des Tunnels um ca. 4 m bis 5 m. Diese Erweiterung könnte auf 4 m Breite mit einem ca. 40 cm bis 50 cm starken Rohboden (Schotter-Kies-Sand-Gemisch) überdeckt werden, um die Entwicklung zum mageren Ruderalstandort zu begünstigen. Für die Nutzung als Verbindungsstruktur für Reptilien/Käfer bedürfte es zusätzlich der nischenreichen Schichtung von großformatigen Steingruppen/Altholz und der teilweisen Verfüllung der Nischen mit Sand. Die Maßnahme wäre aber weder sinnvoll noch nachhaltig, da der 4 m breite Streifen südlich auf dem Bahngelände keine Fortsetzung finden würde. Der Weg würde auf bestehende versiegelte und unbewachsene Betriebsbereiche der DB führen. Für bodengebundene Tierarten (insbesondere Reptilien, Mäuse etc.) ist dies nur eingeschränkt nutzbar, so dass eine Kompensierung der räumlichen Trennung durch den Tunneleinschnitt für diese Tierarten dadurch nicht erreicht würde. Auch würde eine 4 m bis 5 m breite Grünbrücke für die gemeinsame Nutzung von Mensch und Tier

wohl nicht ausreichend sein, da das Störungspotential Mensch für die Tiere erheblich wäre.

Letztendlich wäre aber die Verbindung auch nicht nachhaltig, da die Umsetzung der notwendigen Entlastungsstraße zur Rosenaustraße (s. o. C II 4.2 und C III 12.1) als wesentlicher Bestandteil des Verkehrskonzeptes zur Innenstadt, die Verknüpfung der Hangleite mit den Bahngleisen (Teillebensräume der Zauneidechse) auflösen wird. Eine qualitativ äquivalente, ökologische Verknüpfung zum heutigen Bestand kann auf Grund der Zerschneidung der Hangleite durch die Entlastungsstraße (unabhängig von ihrer zukünftigen Lage und Breite), der Straßenbahntrasse und dem DB-Betriebsgebäude mit Zufahrt nicht mehr erreicht werden. Den Willen zur Umsetzung der „Entlastungsstraße West“ hat die Stadt Augsburg als zuständige kommunale Planungsträgerin durch einen Stadtratsbeschluss vom Januar 2011 bekräftigt und mit Schreiben des Baureferats an die Planfeststellungsbehörde vom 17.06.2011 wurde als Zeithorizont für die Bau der Straße die Jahre 2018 – 2020 festgelegt.

Alternativ käme grundsätzlich die Aufrechterhaltung der Verbindungsfunktion der Hangleite durch eine Grünbrücke in Betracht. Gemäß überschlägiger Ermittlung ergeben sich für eine Grünbrücke mit einer Breite von ca. 5 m Mehrkosten von etwa 680.000 € und für eine Grünbrücke von ca. 10 m Breite, was ökologisch sinnvoller wäre, Mehrkosten von ca. 1.224.000 €. Dieser Aufwand steht aber in keinem Verhältnis zum Nutzen, da die notwendigen Ruderalstandorte im Bestand nicht bis an die Hangkante reichen und somit keine Verbindung entsteht und die Mündung der Grünbrücke vor dem bestehenden DB-Gebäude und im Bereich der bestehenden und wiederherzustellenden Zufahrt liegt und somit für Kriechtiere keine geschützte Fortsetzung des Weges möglich ist. Zudem müssten die vorhandenen Bäume, wie oben dargestellt, bereits durch die Herstellung des Tunnelmundes gefällt werden und könnten auf Grund der geringen Bauhöhe auf der Grünbrücke auch nicht wieder gepflanzt werden. Auch würde die Anordnung der Grünbrücke über den Vorplatz West eine sinnvolle und notwendige städtebauliche Planung und Aufwertung des Sebastian-Buchegger-Platzes bzw. des Vorplatzes West erheblich erschweren. Sie würde den städtebaulichen Zielsetzungen des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof sowie der umzusetzenden „Entlastungsstraße West“ zuwiderlaufen.

Durch Auflage A VII 1.24 soll erreicht werden, dass im Rahmen der naturschutzrechtlichen Beurteilung bei der Planung der geplanten Entlastungsstraße Berücksichtigung findet, dass durch das Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof ein erheblicher Eingriff in die Hangleite stattfindet, so dass die Entlastungsstraße auf einen bereits beeinträchtigten Bereich trifft. Ohne das Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof wären die naturschutzrechtlichen Eingriffe im Verfahren zur Entlastungsstraße zu bewerten gewesen.

Grundsätzlich hätte mit einer Verlängerung des Tunnels bzw. einer Grünbrücke auch die Wegeverbindung entlang der Hangleite sichergestellt werden können. Die Wegeverbindung diente ursprünglich der Erreichbarkeit einer bis zur kriegsbedingten Zerstörung im Jahre 1945 vorhandenen eisernen Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen. Diese Fußgängerbrücke wurde nach dem Krieg nicht wieder errichtet.

Deshalb hat die Wegebeziehung bereits seit etwa 65 Jahren den wichtigsten Teil seiner Bedeutung verloren. Zwar wird er noch eingeschränkt für den Fußgängerverkehr und zur Freizeiterholung genutzt, allerdings ist er bis auf eine Restbreite von etwa 0,8 m bis 1,2 m zugewuchert und daher nur eingeschränkt nutzbar. Auch endet er an der asphaltierten Ortsstraße, die nahezu bis zur Einmündung auf die Rosenaustraße bei der Kreuzung zur Schießstättenstraße nur für Bahnbetriebszwecke benutzt werden darf. Die Wegebeziehung hat deshalb nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht die Bedeutung, die eine Tunnelverlängerung bzw. eine Grünbrücke angesichts der dargestellten Nachteile rechtfertigen würden.

Die seitens der unteren und höheren Naturschutzbehörden kritisierte „Überdimensionierung des Vorplatzes West“ ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar. Die Dimensionierung des Vorplatzes West entspricht auch nach Ansicht der Stadtplanung der Stadt Augsburg den Anforderungen, die an einen neuen Zugang zum Hauptbahnhof und zur Straßenbahnhaltestelle zu stellen sind. Neben der notwendigen Schaffung einer auffindbaren und attraktiven Zugangssituation zur „Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof“ beinhaltet die Planung eine konfliktfreie Anordnung von Straßenbahntrasse und Fußweg, der erforderlichen Rettungsdienst- und Feuerwehrzugänglichkeit, der Anpassung und Optimierung des Böschungsverlaufs, vor allem aber auch der Berücksichtigung notwendiger Verkehrsanlagen bzw. -funktionen wie Fahrradabstellanlagen, Kiss & Ride-Platz, Taxistellplätze und Fahrgastinformationsanlagen. Anzumerken ist auch, dass die seitens der Naturschutzbehörden angeregte Bauweise von Stützwänden statt der geplanten Gabionenwände zu einer äußerst unattraktiven, schluchtartigen Zugangssituation führen würde, die der Bedeutung und der zu erwartenden Passantenfrequenz des Westzugangs zum Bahnhof nicht gerecht würde.

Die Stadt Augsburg plant für den Vorplatz West einen städtebaulichen Ideenwettbewerb, bei dem auch stadtgestalterische und grünordnerische Gesichtspunkte eine Rolle spielen werden (s. o C III 3.1 und C III 3.4). Die durch die notwendige Aufweitung des Bereichs auf der Südseite des künftigen Westportals entfallen 7 Bäume werden an anderer Stelle ausgeglichen.

Ein Erhalt der Bäume vor dem Anwesen Rosenaustraße 31 ist wegen der notwendigen Errichtung eines signalisierten Fußgängerüberwegs am Knoten Sebastian-Buchegger-Platz/Rosenaustraße und als Zugang zum Fußgängertunnel Richtung Hauptbahnhof nicht möglich. Auch scheiden die Verkleinerung der Aufstellflächen beim Fußgängerüberweg sowie eine Verschiebung aus, da die notwendige Breite von 4,0 m und die Barrierefreiheit sichergestellt werden muss. Der Verlust der Bäume ist aber im Kompensationskonzept berücksichtigt.

Unstreitig geht mit dem Verlust der Baumreihe an der Ostseite der Rosenaustraße infolge der vorliegenden Planung der Alleecharakter verloren und damit wird auch das Erscheinungsbild des Straßenraumes empfindlich gestört. Doch werden - wie auch die UVS feststellt - die Proportionen des Straßenraums nicht grundsätzlich verändert. Zudem ist ein Erhalt der Baumreihe nicht möglich, ohne die Straßenbahn mittig im Straßenkörper ohne eigenen Gleiskörper zu führen. Dies aber hätte

nicht nur Einschränkungen der leistungsfähigen und verkehrssicheren Betriebsweise mit sich gebracht, sondern wäre auch nur möglich mit einer Unterschreitung der Mindestradien von 25 m der BOStrab-Trassierungsrichtlinien in den beiden Gleisbögen von der Rosenaustraße in die Pferseer Straße. Dies würde zu einem deutlich höheren Verschleiß und zur Zunahme des Kurvenquietschens führen. Gerade hiergegen wurden auch Einwendungen von Anwohnern erhoben.

Auch wäre der Erhalt der Baumreihe bzw. eine entsprechende Neupflanzung der Baumreihe nur unter Verzicht auf Parkplätze entlang der Rosenaustraße möglich. Auf Grund der Neuordnung des Straßenraums in der Rosenaustraße mit der Führung der Straßenbahn ist allerdings ein ungeordnetes Halten am Straßenrand wie bisher zukünftig nicht mehr möglich. Parken am Straßenrand würde zu Verkehrsbehinderungen bzw. zu sicherheitsrechtlich bedenklichem Ausweichen von PKW auf den befestigten Gleiskörper der Straßenbahn führen. Soweit möglich, werden an der Westseite Baumstandorte vorgesehen. Weitere Standorte sind nicht möglich. Die Eingriffe in der Rosenaustraße wurden aber im LBP ausführlich gewertet. Die bekannt gewordenen Planungen seitens der Stadt Augsburg für eine Quartiersgarage im Bereich des Westportals des Tunnels machen die Parkplätze ebenfalls nicht obsolet, da zum einen die Planungen hierfür nicht konkret genug sind und zum anderen eine solche Parkgarage nicht die Haltemöglichkeiten entlang der Rosenaustraße - auch zum Be- und Entladen - entbehrlich machen.

An der Westseite der Rosenaustraße werden im Rahmen der vorliegenden Planung wieder Bäume gepflanzt. Dabei entfiel im Rahmen der Tektur der ursprünglich geplante Baum vor dem Anwesen Rosenaustraße 51 wieder, um der erhobenen Einwendung Rechnung zu tragen, dass durch den Baum die Einfahrt in den Hinterhof nur beschränkt möglich wäre und zudem die Anlieferung des Geschäfts beeinträchtigt werde. Durch den Verlust des Baumes wird das Stadtbild/Straßenraumbild zwar geringfügig negativ verändert, weil die neu zu pflanzende Baumreihe auf der Westseite der Rosenaustraße hierdurch verkürzt und damit in ihrer straßenraum-prägender Bedeutung geschwächt wird. Doch es ist der Bewertung des *Büros für Stadtplanung GbR Maximilian und Claudia Meinel* (s. Anlage 6.3 der Tekturunterlagen) zuzustimmen, dass entgegen der Ansicht der höheren Naturschutzbehörde die Kompensationsbilanzierung des LBP davon nicht betroffen wird. Zum einen ist in der Summe der Gesamtbetrachtung der Verlust eines einzelnen Baumes zu unbedeutend, um eine grundsätzliche Änderung der Eingriffsbetrachtungen nach sich zu ziehen. Zudem erfolgt durch die naturschutzfachliche Ausgleichsbilanzierung eine Überkompensation, so dass der einzelne Baum dadurch nicht ins Gewicht fällt, wie im LBP dargestellt wird.

Dies gilt in gleichem Maße für die Eingriffe in den Westteil der Halderstraße. Die grünordnerischen und stadtgestalterischen Defizite können auf Grund der mit Tunnel, Verkehrswegen und Sparten eng überplanten Fläche nicht behoben werden. An den wenigen für eine Bepflanzung zur Verfügung stehenden Restflächen besteht keine ausreichende Bodenüberdeckung für die Wurzelballen. Auch entsteht auf Grund der Verkehrsführung der Anwohnerstraßen im Bereich nördlich des Trogens der Straßenbahntrasse ein Kreuzungsbereich, der

zur Aufrechterhaltung der Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer von Baumbewuchs freizuhalten ist.

Da also eine weitere Minimierung oder Vermeidung der Eingriffe nicht möglich ist, waren diese wie folgt auszugleichen:

- Pflanzung von 73 Straßenbäumen der Wuchsklasse I in der Stätzlinger Straße in Verbindung mit Entsiegelung und Verlegung von Sparten
- ökologisch strukturverbessernde Maßnahmen im Bereich einer ehemaligen Straßentrasse in Verlängerung zur Meringer Straße, Stadtteil Hochzoll Nord in Augsburg am Grenzbereich zwischen Hochzoll-Nord und Friedberg-West (Gemarkungsgrenze zwischen den Städten Friedberg und Augsburg) in Verbindung mit dem Neubau eines Fuß- und Radweges durch die Stadt Augsburg.

Die Eignung der Ausgleichsflächen und insbesondere des gesamten Areals an der verlängerten Meringer Straße in Augsburg wird auch seitens der höheren Naturschutzbehörde anerkannt. Insgesamt werden auf der ca. 25.800 m² großen Fläche Maßnahmen auf 14.840 m² durchgeführt, das entspricht deutlich mehr als der Hälfte des Gesamtareals. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind Art und Maß dieser Maßnahme zur Kompensation geeignet. Zur dauerhaften Sicherstellung des Ausgleichs wird aber der Gesamtbereich von 25.800 m² als Ausgleichsfläche festgesetzt und auch so in das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG eingetragen (s. o. A VII 1.27).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde war die Vorhabenträgerin im Zusammenwirken mit der unteren und höheren Naturschutzbehörde und dem Amt für Grünordnung der Stadt Augsburg bemüht, Ausgleichsmaßnahmen im engen Umgriff der Baumaßnahme zu schaffen. Im städtischen Raum stehen hierfür aber selten geeignete Flächen zur Verfügung, zumal Eingriffe in Privateigentum weitgehend vermieden werden sollten. Auch können keine Flächen herangezogen werden, die bereits für andere Maßnahmen als Grün- oder Ausgleichsflächen dienen. Deshalb kann der darüber hinausgehende notwendige Ausgleich für Flächen im Straßenraum, bei Wasser- und Ökoflächen nicht vollständig innerhalb des Planungsgebietes erfolgen.

Die Anerkennung dieser externen Ausgleichsmaßnahmen kann aus naturschutzfachlicher Sicht ausnahmsweise erfolgen, weil auch nach Überzeugung der unteren und der höheren Naturschutzbehörde in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen und Art und Maß dieser Maßnahme zur Kompensation geeignet sind. Um den Zielsetzungen des Ausbaus Rechnung zu tragen, muss die ökologische Zielsetzung Vorrang genießen (s. o. A VII 1.26).

Ein Rückgriff auf Ausgleichsmöglichkeiten in anderen städtischen Planungen, wie z. B. der Entwicklung der ehemaligen Ladehöfe der DB AG (s. o. C III 3.5) ist nicht möglich. Die dort entstehenden Grünflächen sind als Ausgleich den Eingriffen im Gebiet selbst zuzuordnen.

Die geänderte Geländemodellierung am nördlichen Ende der Ausgleichsfläche in Verlängerung der Meringer Straße ergibt sich durch die

Vorgabe der Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH die Haupttrinkwasserleitung von diesen Ablagerungen freizulegen. Geplant sind Aufschüttungen entlang des Radweges zur Lechhauser Straße bis zu 2,5 m Höhe zum einem um den Aushub für den Wegebau vor Ort zu belassen und zum anderen um eine optische Abschirmung zur Lechhauser Straße zu erreichen.

Die vom Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg monierte Abtrennung der Grünenstraße in die Maria-Alber-Straße ist bereits heute so vorhanden. Die Radwegführung in diesem Bereich zielt auf eine zügige und direkte Führung.

Die Korrektur der Grenze im Bereich der Ausgleichsflächen „verlängerte Meringer Straße“ am Ende der Waxensteinstraße durch Roteintragung, um eine Anpassung der Einmündung der Waxensteinstraße in die Blücherstraße zu ermöglichen, hat auf die Bewertung und damit Anerkennung der Ausgleichsfläche keinen Einfluss, da sich die anerkannte Ausgleichsfläche um lediglich 38 m² reduziert und die geplanten Kompensationsbereiche von der Minderung nicht betroffen sind, weil es sich hälftig um Wiese und Schotterfläche handelt. Deshalb hat auch die höhere Naturschutzbehörde der Korrektur zugestimmt.

Nach alledem ist das Neubauvorhaben insgesamt naturschutzrechtlich zulässig, weil die Belange, die für das Vorhaben sprechen, den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Denn wie bereits oben unter C III 1 detailliert ausgeführt wurde, ist das Vorhaben nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, um die Zielsetzung der besseren Vernetzung der öffentlichen Verkehre; d. h. Fernverkehr mit dem Regionalverkehr sowie auch mit Straßenbahn, Bus, Fahrrad und Fußgänger auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Umweltverbundes nachhaltig zu verbessern bzw. insgesamt zu ermöglichen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen entsprechend der unter A VII des Beschlusstextes getroffenen Auflagen die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

5.2 Artenschutz

Auf Grund des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03) zur Unvereinbarkeit des § 43 Abs. 4 BNatSchG mit den Vorgaben der FFH-Richtlinie hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern die Notwendigkeit einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) für laufende und neu zu beantragende straßenrechtliche Planfeststellungen bestimmt. Die Vorhabenträgerin hat daraufhin auch für die vorliegende personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellen lassen. Die saP des Diplom-Biologen Axel Beutler (Ziffer 6.1. der Planunterlagen) hat ergeben, dass sich die Prüfung auf Fledermäuse, Brutvögel und Reptilien beschränken konnte, da andere naturschutzrechtliche bzw. naturschutzfachlich relevante, europaweit geschützte Tier- oder Pflanzenarten nicht für das Eingriffsgebiet in Frage kommen. Die Erhebungen zeigten, dass keine

streng geschützten Vogelarten im Untersuchungsgebiet brüteten. Von streng geschützten Eidechsenarten ließ sich nur die Mauereidechse feststellen, allerdings in großer Entfernung zum Wirkraum. Auch die Vorkommen von zwei gefährdeten Insektenarten, der Idas-Bläuling und die Blauflügelige Ödlandschrecke, liegen weit außerhalb des Wirkraums und sind zudem nicht gemeinschaftsrechtlich geschützt, deshalb nicht saP-relevant.

Um die Eingriffe zu minimieren wurden zum einem für die Fledermausvorkommen im LBP Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (z. B. Einbindung von Altholzstrukturen) und durch die Böschungssicherung am Westportal durch Gabionen sowie die Bepflanzung mit Feldgehölzen und Waldreben in den für den Menschen nicht zugänglichen Böschungen beidseits der Straßenbahntrasse Lebensräume für Insekten, Reptilien und Kleinsäugetern angeboten. Hiervon werden auch die Fledermäuse hinsichtlich ihres Jagdreiers profitieren. Daneben werden Fledermauskästen innerhalb des zu erhalten Baumbestands im Vorgriff des Eingriffs aufgestellt.

Die Sorge des Stadtplanungsamtes der Stadt Augsburg, dass die Einbindung von Altholzstrukturen (Totholz, umgedrehte Wurzelstöcke und aufgeschichtetes Astmaterial) aus ästhetischen Gründen das urbane Umfeld des westlichen Zugangs zum Hauptbahnhof stört, ist unbegründet. Denn die hierfür vorgesehenen Flächen werden für die Öffentlichkeit weder zugänglich noch einsehbar sein. Der Bereich hat keinen gestalterischen Einfluss auf den Zugang zum Hauptbahnhof.

Zur weiteren Konfliktminimierung dienen die Auflagen unter A VII 2.

6. Wasserhaushalt und Bodenschutz

Der Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof berührt keine oberirdischen Gewässer

Die Maßnahme wirkt aber auf das Grundwasser ein. Das Bauwerk wird z. T. auf tangierenden Bohrpfählen gegründet, die auf einer Länge von ca. 80 m zwischen ca. 1 m und 4 m in den obersten Grundwasserleiter und im Bereich des Stationsbauwerks auf einer Länge von ca. 100 m in den obersten Grundwasserstauer einbinden. Unter dem Bahnhofsgebäude ist ein Injektions-Unterfangungskörper auf einer Länge von 25 m geplant, der ca. 2,50 m unter dem mittleren Grundwasserstand einbindet. Dabei kommt es zu einem Grundwasseraufstau oberstromig sowie zu einer Grundwasserabsenkung unterstromig der geplanten Bauwerke.

Die Berechnungen für die ca. 100 m lange Bohrpfahlwand im Bereich des Stationsbauwerks und des angrenzenden Injektionskörpers unterhalb des Empfangsgebäudes ergeben an der Längsseite des Bauwerks je nach Grundwasseranstromwinkel (21° bzw. 33°) eine maximale Aufstauhöhe von 62 cm bzw. 53 cm im Zentrum des Bauwerks und von 15 cm an dessen Randbereichen. Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hatte in seiner ersten Stellungnahme vom 14.12.2010 Bedenken gegen den durch das Bauwerk rechnerisch bis zu 60 cm verursachten Aufstau des Grundwassers vorgetragen. Nach Vorlage weiterer Unterlagen, insbesondere Grundwassermodellberechnungen,

hat das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth mit Schreiben vom 28.09.2011 seine Bedenken zurückgestellt. Die hierzu angeregten Auflagen und Hinweise wurden in A VI 2 bis A VI 5 übernommen.

Die Bauwerke liegen z. T. im Schwankungsbereich des Grundwassers. Bei hohen Grundwasserständen besteht nach Ansicht des Wasserwirtschaftsamts Donauwörth die Gefahr, dass das Grundwasser in die Bauwerke eindringt und durch eventuell vorhandene Wasser gefährdende Stoffe beeinträchtigt wird. Um dies zuverlässig auszuschließen, sind die Bauwerke bis zum Grundwasserhöchststand wasserdicht und auftriebssicher auszuführen (s. o. A VI 5.1).

Im Vorhabengebiet liegen erhebliche Grundwasserverunreinigungen durch Herbizide vor. Insbesondere das Vorliegen von geringen Verunreinigungen durch PAK und Arsen kann nach dem Untersuchungsbericht des Ingenieurbüros Sinus Consult von 20.12.2007 (Anlage 11.3 der Planunterlagen) nicht ausgeschlossen werden. Für das Einleiten des im Rahmen der Bauwasserhaltung geförderten Grundwassers in die städtische Kanalisation war daher eine gesonderte Erlaubnis zu erteilen. Dies erfolgt im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss (s.o. A VI 1.1).

Dem Neubauvorhaben stehen auch die Belange des Bodenschutzes nicht entgegen.

Unter Beachtung aller unter A VI enthaltenen Auflagen bestehen gegen das Vorhaben keine wasserwirtschaftlichen oder bodenschutzrechtlichen Bedenken.

Zur Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis s.o. A VI 1 und s.u. C VII.

7. Verkehrsanbindung Bauphase

7.1 Allgemeines

Baubetriebsbedingt sind Baufelder und Baugeschehen an der Oberfläche erforderlich. Dies bedingt die Anlage von Baueinrichtungsflächen sowie Sperrungen und Umleitungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie auch den Fußgänger- und Radverkehr. Durch Auflage A XI 6 wird sichergestellt, dass grundsätzlich für eine ausreichende Erreichbarkeit der Grundstücke auch in der Bauphase zu sorgen ist.

7.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

7.2.1 Anbindung des Anwesens Halderstraße 29 a, Flur-Nr. 4939/57

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde seitens des Eigentümers des Anwesens Halderstraße 29 a, Fl.Nr. 4939/57 der Gemarkung Augsburg, vertreten durch einen Rechtsbevollmächtigten, Bedenken hinsichtlich der Anbindung und Erreichbarkeit des Anwesens sowie die Sorge um damit verbundene finanzielle Einbußen bis hin zu einer Existenzgefährdung des dort betriebenen Gewerbebetriebs vorgetragen.

In einem Gespräch bei der Planfeststellungsbehörde am 02.02.2011 zusammen mit der Vorhabenträgerin wurden dem Einwendungsführer und seinem Rechtsbevollmächtigten die Planungen für die Straßenführung rund um das Anwesen Halderstraße 29 a für den Endzustand nach Fertigstellung des Vorhabens als auch die Planungen des Bauablaufs zum damaligen Zeitpunkt für die Zu- und Abfahrten rund um das Anwesen Halderstraße 29 a detailliert erläutert. Dabei wurde deutlich, dass der Einwendungsführer die Bauphase für problematisch hält, weil die Viktoriastraße von Norden kommend für insgesamt rund 38 Wochen gesperrt werden soll. Da unstrittig der weit überwiegende Teil der Nutzer des Parkhauses von Norden über die Viktoriastraße einfährt, befürchtete der Einwendungsführer, dass es zu erheblichen finanziellen Einbußen bis hin zu einer drohenden Existenzgefährdung kommen wird, wenn diese Zufahrt für bis zu 38 Wochen gesperrt wird. Da er die ins Auge gefasste Umleitungsstrecke über die Viktoriastraße, Prinzregentenstraße, Burgkmairstraße, Bahnhofstraße und Hübnerstraße trotz der geplanten zusätzlichen Erschließung des Anwesens Halderstraße 29 a durch die Straße über die ehemalige Ladehöfe der DB AG aus Süden (s.o. C III 3.5) für nicht tragfähig hielt, regte sein Rechtsbevollmächtigter im Erörterungstermin am 09.05.2011 an, einen Sachverständigen mit Prüfung der Betriebsunterbrechungsschäden bei mindestens 38 Wochen Sperrung der Viktoriastraße hinsichtlich der bedrohten Existenz des Gewerbebetriebs im Anwesen Halderstraße 29 a zu beauftragen.

Die *Sachverständigensozietät für Unternehmensbewertung einschl. Betriebsunterbrechungs-, Verdienstausschlag- und Nutzungsausfallschäden Prof. Dr. Vogel & Stöhr*, erstellte im Auftrag der Planfeststellungsbehörde ein Gutachten auf der Grundlage der ihm vom Einwendungsführer zur Verfügung gestellten betriebswirtschaftlichen Unterlagen. Weiter legte er seiner Begutachtung das inzwischen aktualisierte Bauablaufschema (Stand: 30.09.2011) für das gegenständliche Vorhaben zu Grunde, das zwar weiterhin ein Sperrung der Zufahrt aus der Viktoriastraße von Norden von (inzwischen) bis zu 39 Wochen vorsieht, den Umleitungsverkehr aber über die Viktoriastraße, Bahnhofstraße, Hübnerstraße plant. Dies verkürzt nicht nur die Umwegstrecke an sich, sondern macht auch einige zusätzliche Abbiegevorgänge im Vergleich zur bisher vorgesehenen Umfahrungsstrecke unnötig.

Nach dem Gutachten der *Sachverständigensozietät Prof. Dr. Vogel & Stöhr* vom 11.11.2011 zu möglichen Verdiensteinbußen beim Betrieb des Bahnhofsparkhauses wegen verschlechterter Verkehrsanbindung infolge von Bauarbeiten kann „nach sachverständiger Überzeugung davon ausgegangen werden, dass durch die Umleitung während der Bauphasen für das Bahnhofsparkhaus ein finanzieller Nachteil weitestgehend vermieden wird“. Es werde jedoch „darauf ankommen, dass Behinderungen durch Arbeiten, wie z. B. das temporäre Verschwenken der bauzeitlichen Straßenführung, möglichst kurz gehalten werden“.

Die Bauphase ist grundsätzlich Bestandteil der Prüfung im Planfeststellungsverfahren. Somit hat auch eine Abwägung der Belange der Anlieger zu erfolgen, die auch eine Entscheidung über die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen und, soweit erforderliche Schutzmaßnahmen ausscheiden, die Regelung einer Entschädigung zumindest dem Grunde nach beinhaltet. Dabei ist maßgeblich, ob die Folgen des

Eingriffs für den Anlieger nach Dauer, Art, Intensität und Auswirkung so erheblich sind, dass eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zumutbar ist. Die wirtschaftlichen Folgen für den Anlieger spielen dabei eine wesentliche Rolle bei der Frage, ob die konkreten Beeinträchtigungen den Anlieger „ungewöhnlich schwer“ belasten bzw. die Beeinträchtigung unzumutbar ist. Dabei gehört die Wegebeziehung für Anlieger, insbesondere bei Gewerbebetrieben, zum geschützten Bestand eines Betriebs. Doch hinsichtlich der Erreichbarkeit ist keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit garantiert: Nach BVerwG vom 21.12.05 (9 A 12/05 - Rd.Nr. 22) zur Zumutbarkeit von Ersatzwegen bei Beseitigung eines Bahnübergangs sind „...Nachteile einer Änderung der Verkehrslage [ist] zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit.“

Auch besteht kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücknutzung von besonderem Vorteil ist. Dies hat das BVerwG (21.10.2003 - 4 B 93/03 – Rd.Nr. 7) zu § 8 a Fernstraßengesetz (FStrG) entschieden. Dabei beurteilt sich die Angemessenheit einer Ersatzzufahrt nach den Umständen des Einzelfalls. Verallgemeinernd lässt sich lediglich sagen, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Auch ist nicht eine bestimmte Wegebeziehung geschützt, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht: Laut BVerwG vom 21.10.2003 a. a. O - Rd.Nr. 8 - genießt „ein Gewerbebetrieb den Schutz des Art. 14 Grundgesetz (GG) nur insoweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, das heißt soweit er gegen die Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektivrechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter [...]. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung der Anliegerstraße mit dem öffentlichen Wegesystem bildet daher regelmäßig keine in den Schutz des Anliegers einzubeziehende Rechtsposition. Die Aussicht auf bevorzugte Abnahme der angebotenen gewerblichen Leistung auf Grund der vorgefundenen örtlichen Gegebenheiten kann, wenn sie von entsprechenden betrieblichen Dispositionen des Inhabers begleitet ist, die Qualität einer Rechtsstellung erst dann gewinnen, wenn die diese Entwicklung begünstigende Verkehrslage auf Umständen außerbetrieblicher Art beruht, mit deren Fortbestand der Inhaber verlässlich rechnen darf (BGH, Urteil vom 8. Februar 1971 - III ZR 33/68 - BGHZ 55, 261 <264> - "Soldatengaststätte").

Was für eine dauerhafte Verkehrsveränderung gilt muss erst Recht für eine nur vorübergehende, durch die Baustelle ausgelöste Beeinträchtigung gelten. Die Planungen für die Bauphase sehen für die Anbindung des Anwesen Halderstraße 29 a eine beschilderte Umfahrung über die Viktoriastraße, Bahnhofstraße, Hübnerstraße vor. Diese Fahrtstrecke ist nur um wenige Meter länger als die direkte

Anfahrt über die Viktoriastraße von Norden kommend. Durch eine entsprechende Beschilderung der Ersatzzufahrt werden die möglichen Kunden des Parkhauses direkt zum Anwesen Halderstraße 29 a geführt. Der Umweg bedingt nur zwei Abbiegevorgänge (in die Bahnhofstraße und dann in die Hübnerstraße) und ab Einbiegen in die Hübnerstraße ist die Einfahrt zum Anwesen Halderstraße 29 a bereits erkennbar. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Ersatzzuwegung als Zufahrt zum Anwesen Halderstraße 29 a zumutbar. Nach der Rechtsprechung ist eine vollkommen gleichwertige Ersatzzuwegung nicht erforderlich. Angesichts des geringfügigen zusätzlichen Fahrtweges von unter 100 m und der dargelegten überschaubaren und transparenten Wegeführung kann sogar von einer gleichwertigen Wegebeziehung gesprochen werden. Zu dieser Einschätzung kommt wie oben dargelegt auch die *Sachverständigensozietät Prof. Dr. Vogel & Stöhr* in ihrem Gutachten vom 11.11.2011.

Nachdem die geplante Ersatzzufahrt, die auch über Auflage A XI 4.1 sichergestellt wird, zumutbar ist, sind weitergehende Schutzvorkehrungen nicht veranlasst. Auf Grund der Zumutbarkeit der Ersatzzufahrt bedarf es auch keiner Notzufahrt zum Anwesen Halderstraße 29 a, um unzumutbare Beeinträchtigungen zu vermeiden. Die Einrichtung einer Notzufahrt für die gesamte Bauphase über die Viktoriastraße wäre auch nicht möglich ohne den Baubetrieb über Gebühr zu beeinträchtigen. Nicht nur, dass dies zu einer deutlichen Verlängerung der Bauzeit führen würde. Für eine Notzufahrt durch das Baufeld bestünden erhebliche Bedenken was die Verkehrssicherheit angeht im Hinblick auf den Einsatz von Baumaschinen und der Baustellenlogistik bis hin zur schwierigen Sauberhaltung der Notzufahrt. Eine Beschränkung der Notzufahrt nur für Anlieger des Anwesen Halderstraße 29 a, um die Risiken der Durchfahrt durch das Baufeld zu mindern, wäre realistisch nicht möglich. Zusätzlicher Schleichverkehr durch andere Verkehrsteilnehmer wäre kaum zu verhindern.

Die Dauer der notwendigen Einrichtung einer Ersatzzuwegung wurde im Rahmen eines detaillierten und aktualisierten Bauablaufkonzepts (Stand 30.09.2011) ermittelt. Es gibt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keinen Anlass davon auszugehen, dass die angenommene Dauer von insgesamt 39 Wochen für die Notwendigkeit der Ersatzzuwegung zum Anwesen Halderstraße 29 a erheblich überschritten wird. Zudem würde auch eine Verlängerung dieser Zeitspanne angesichts der maßgeblichen Elemente der Ersatzzuwegung (geringfügiger Mehrweg von unter 100 m; übersichtliche Wegeführung) an der Zumutbarkeit der Ersatzzufahrt nichts ändern. Auch nach der Rechtsprechung des BVerwG vom 21.12.2005 (a. a. O.) ist eben keine optimale, sondern nur eine zumutbare Verkehrsanbindung zur Rechtswahrung erforderlich. Dies gilt umso mehr, als neben der Zuwegung über die Bahnhofstraße und Hübnerstraße auch immer eine zusätzliche weitere Anbindung des Bahnhofparkhauses aus Süden über die Straße durch die DB-Ladehöfe möglich ist.

Dies gilt in gleichem Maße für temporäre Behinderungen in der Ersatzzuwegung, die evtl. zu gewissen finanziellen Einbußen führen könnten, aber an den dargelegten Grundelementen des geschaffenen Umwegs und seiner Zumutbarkeit nichts ändern. Entstehende finanzielle Verluste sind dabei hinzunehmen.

Erst wenn auf Grund derzeit nicht absehbarer Hindernisse oder Erschwernisse im Bauablauf die Wirksamkeit der dargestellten Ersatzzuwegung erheblich beeinträchtigt würde, kann die Zumutbarkeit in Frage stehen. Da auch für diesen Fall die Einrichtung einer Notzufahrt als mögliche Schutzmaßnahme nicht in Betracht kommt, wäre dann zu prüfen, ob und ggf. in welcher Höhe für die Einbußen, die durch die Behinderungen in der Zufahrt zum Anwesen Halderstraße 29 a entstehen, Entschädigung zu zahlen ist.

Der Anspruch wird hierfür dem Grunde nach durch Auflage A XI 4.1. festgesetzt. Dabei ist auch zu beachten, dass, wie dargelegt, neben der Zufahrt zum Anwesen Halderstraße 29 a aus Norden auch immer eine zusätzliche weitere Anbindung des Bahnhofparkhauses aus Süden über durch die Straße durch die DB-Ladehöfe vorhanden ist. Festzuhalten ist in diesem Zusammenhang, dass nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen die vertraglichen Voraussetzungen für die Einrichtung der Straße durch die Ladehöfe zur zunächst temporären Verkehrsführung gerade auch im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens zum jetzigen Zeitpunkt bereits vorliegen.

Aufgrund der durch die Rechtsprechung festgelegten Kriterien zur Zumutbarkeit einer Ersatzzuwegung führen nicht jegliche finanzielle Einbußen zu Entschädigungsansprüchen. Die Grenze der Zumutbarkeit sieht die Planfeststellungsbehörde bei einem Kundenrückgang von mehr als 50 % als gegeben an. Dabei orientiert sie sich an den Angaben im Gutachten der *Sachverständigensozietät Prof. Dr. Vogel & Stöhr* in vom 11.11.2011 zum relevanten Jahresumsatz und dem dort bezifferten Verdienstausfall bei entsprechenden Kundenverlust von 30 %, 50 % oder 70 %.

7.2.2 Anbindung des Anwesens Hübnerstraße 3

Auch die Eigentümer des Anwesens, Hübnerstraße 3, haben Bedenken zur Erreichbarkeit ihres Anwesens und insbesondere der Zu- und Abfahrt der Tiefgarage in der Bauphase vorgetragen. Schon im Bestand erfolgt die Zu- bzw. Abfahrt in der als Einbahnstraße geregelten Hübnerstraße nur in eine Richtung (Nord-Süd). Nach der aktuellen Bauablaufplanung (Stand 30.09.2011) werden entsprechend dem jeweiligen Stand der Bauphase unterschiedliche Verkehrsregelungen für die Zu- und Ausfahrt zum Anwesen Hübnerstraße 3 gelten: Nord-Süd-Richtung, Süd-Nord-Richtung oder auch im Gegenrichtungsverkehr. Die Anfahrt des Anwesens Hübnerstraße und die Zu- und Abfahrt von der Tiefgarage wird aber zu jeder Bauphase sichergestellt (s. o. A XI 4.2). Sollte es dennoch zu vorübergehender Sperrung der Zufahrt zur Tiefgarage kommen aus Gründen, die derzeit nicht absehbar sind, sind Ersatzparkplätze in den umliegenden Parkhäusern anzubieten.

7.3 Regionalverkehr

Der Augsburger Verkehrsverbund AVV hat im Rahmen der Anhörung Einwendungen insbesondere auch im Hinblick auf die Sicherstellung der Zu- und Abfahrten der Regionalbuslinien und deren Haltepositionen und Bereitstellungsflächen während der Bauphase erhoben.

Hierzu finden kontinuierliche Gespräche zwischen der Vorhabenträgerin und dem Augsburger Verkehrsverbund statt. Derzeit besteht noch erheblicher Abstimmungsbedarf, so dass eine abschließende Regelung in Form konkreter Auflagen mit detaillierten Beschreibungen zu Fahrtwegen und Haltepositionen im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses nicht möglich war. Daher wurden unter A XI 5 die Zielvorgaben für dieses Konzept formuliert und der Vorhabenträgerin als Auflage vorgegeben. Damit wird den Belangen des Regionalbusverkehrs auch während der Bauphase in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

8. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Vorhaben entspricht auch den Vorgaben der städtischen wie auch der regionalen Nahverkehrsplanung.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die zuständige Behörde zusammen mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und den beteiligten Verkehrsunternehmen u.a. für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, wobei die vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind. Zum Erfordernis des Umbaus des Hauptbahnhofs zu einem optimierten, barrierefreien Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn und Schienenverkehr ist zunächst auf die Ausführungen unter C III 1 zu verweisen. Wie im Folgenden dargestellt wird, erfolgt der Umbau des Hauptbahnhofs auf der Grundlage der aktuellen Nahverkehrspläne von Stadt und Region Augsburg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, insbesondere unter Zugrundelegung des in Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG geregelten Vorrangs des schienengebundenen Verkehrs und der Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem allgemeinen ÖPNV an den Knotenbahnhöfen nach Art. 4 Abs. 5 BayÖPNVG.

8.1 Nahverkehrsplanung

Die Stadt Augsburg ist Aufgabenträger für den Allgemeinen ÖPNV i. S. d. Art. 8 BayÖPNVG. Sie hat gemäß Art. 13 BayÖPNVG einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen, dessen Inhalte regelmäßig zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben sind. Der ursprüngliche NVP der Stadt Augsburg war im „Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Augsburg von 1998“ enthalten. Er wurde als eigenständiger NVP aus dem Gesamtverkehrsplan ausgegliedert und für den Zeitraum 2006 – 2011 fortgeschrieben (s. B II). Entsprechend den Vorgaben aus Art. 13 Abs. 2 Satz 2 ÖPNVG wurde der städtische Nahverkehrsplan auch mit dem der Region abgestimmt.

Der städtische Nahverkehrsplan enthält eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV. Er beschreibt und bewertet die Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern und die Vernetzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsverbindungen. Dabei sieht er wesentliche Änderungen der ÖPNV-Struktur im Planungsgebiet vor: Die bisher sternförmig zum Hauptbahnhof in Augsburg verlaufenden Regionalbuslinien aus den umliegenden Landkreisen sollen möglichst frühzeitig auf die Haltepunkte der Regionalbahnen in der Region

gebrochen werden, Hauptverkehrsträger des regionalen ÖPNV wird der regionale Schienenverkehr, der Regio-Schienen-Takt. Der Regionalbus erfüllt zukünftig nur mehr eine Zubringerfunktion für den Regio-Schienen-Takt und erschließt die Fläche in den Landkreisen. Soweit die Brechung auf die DB-Haltestellen in der Region nicht umsetzbar ist, werden die Regionalbusse zu den Endhaltestellen der Straßenbahnen geführt und dort gebrochen (z. B. Friedberg West, Augsburg Nord, Haunstetten Nord, Augsburg West). Nur im Ausnahmefall soll der Regionalbus noch an das Stadtzentrum anbinden, wenn eine Brechung weder auf den Regio-Schienen-Takt noch auf die Straßenbahn möglich ist. Die Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV soll durch den Neubau und die Erweiterung vorhandener Linien gestärkt werden, um insbesondere auch die vom Regionalbus auf den Regio-Schienen-Takt verlagerten Fahrgastpotentiale aus der Region am Hauptbahnhof aufnehmen und schnell und umweltfreundlich innerhalb der Stadt verteilen zu können.

Am Hauptbahnhof erfolgt zukünftig auch - wie unter C III 1 aufgeführt - die Verknüpfung des Schienenpersonennah- (Regio-Schienen-Takt) und -fernverkehrs der Deutschen Bahn mit dem schienengebundenen, städtischen Personennahverkehr (Straßenbahnlinien 3, 4, 5/6 sowie 8 und 9) der Vorhabenträgerin als Rückgrat des allgemeinen ÖPNV in der Stadt Augsburg.

Das konkrete Ausführungsnetz 2006 – 2011 des NVP der Stadt Augsburg enthält unter Kapitel 9.2 die Mobilitätsdrehzscheibe Hauptbahnhof Augsburg in der 1. Ausbaustufe. Sie beinhaltet neben der Realisierung der Linien 5 und 6 (Linie 6 seit 12.12.2010 in Betrieb), der Verlängerung der Linie 1 zum Hochzoller Bahnhof und dem Ausbau des Königsplatzes auch den Umbau des Hauptbahnhofs mit einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2-Ebene unter der Mittelpassage in der Mittelachse des Empfangsgebäudes und einer direkten, barrierefreien Verbindung zu den Bahnsteigen des Schienennah- und -fernverkehrs (s. C I 3). Im regionalen Nahverkehrsplan 2006 – 2011 für den Nahverkehrsraum Augsburg (s.u.) sind diese Maßnahmen ebenfalls enthalten (Kap. 11.2, Straßenbahn Ausführungsnetz 2006 - 2011 Stadt Augsburg).

Ein wesentlicher Punkt der Nahverkehrsplanung ist die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger untereinander. Gemäß Art. 13 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. Insbesondere soll das durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft erarbeitete Fahrplankonzept für die Schiene und die Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger aufeinander abgestimmt werden. Zeitgleich wurde deshalb der regionale Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg - d. h. für die Stadt Augsburg und die Landkreise Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen a. d. Donau - aus dem Jahr 1999, der im Jahr 2001 um das Stadtgebiet Gersthofen ergänzt wurde, fortgeschrieben und mit den Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg in Einklang gebracht. Abgestimmt wurde die kommunale wie auch regionale Nahverkehrsplanung auch insbesondere mit den Planungen der BEG zum Regio-Schienen-Takt. Dazu wurden sowohl die diesbezüglichen Festlegungen des regionalen Nahverkehrsplans als auch die Planung des Regio-Schienen-Taktes nachrichtlich in den Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg (2006 – 2011) übernommen.

8.2 Wenden der Straßenbahn

Mit der Umsetzung der Maßnahmen zum Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs ergeben sich auch Änderungen im Betrieb der zum bzw. über den Hauptbahnhof geführten Straßenbahnlinien. Die Linie 3 (Stadtbergen – Haunstetten-West) wird als Durchmesserlinie durch die unterirdische Haltestelle am Hauptbahnhof geführt und wendet an der Endhaltestelle in Stadtbergen. Die Linie 6 ist derzeit und bleibt bis zum Anschluss an die noch in Planung befindliche Linie 5 (Klinikum BKH – Hauptbahnhof; s. u. C III 8.5) lediglich eine Halbmesserlinie, welche nach dem Erreichen des Hauptbahnhofs zurück zum P & R Friedberg West geführt werden muss.

Die bereits in Betrieb befindliche Wendeschleife auf der Ostseite des Hauptbahnhofs in der Hübnerstraße ist hierzu auf Dauer nicht geeignet, da sie bereits einer weiteren Halbmesserlinie, der Linie 4 (Augsburg Nord – Hauptbahnhof) als Wendemöglichkeit dient, welche die Wendeschleife hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit voll auslastet. Die Wendeschleife Hübnerstraße bietet zudem lediglich einem Straßenbahnzug aus dem 42 m Segment Aufstellfläche, auch die Ausstiegshaltestelle ist lediglich für einen Straßenbahnzug bemessen.

Vor allem aber soll die Linie 6 als Teilprojekt der MDA in die unterirdische Straßenbahnhaltestelle im neuen Stationsbauwerk geführt werden, um ihrer Bedeutung als schnelle Anbindung von Osten an den Hauptbahnhof und dem Ziel des gegenständlichen Vorhabens der Verknüpfung von Schienenverkehr und Straßenverkehr direkt unter dem Augsburger Hauptbahnhof Rechnung zu tragen. Da die Linie 6 vorerst noch nicht an die Linie 5 angeschlossen werden kann, ist vorgesehen, dass sie nach Verlassen des Stationsbauwerkes über die Rosenaustraße zum Knoten Rosenau-/Pferseer Straße und weiter Richtung Osten über die Pferseer Unterführung und die Viktoriastraße zurück zum Königsplatz und nach Friedberg geführt wird. Für den Fahrgast, der mit der Straßenbahnlinie 6 vom Hauptbahnhof zum P & R Friedberg West fahren will, ergeben sich durch diesen Interimszustand jedoch unangenehme zusätzliche Fahrzeiten, da er die Wendefahrt zwangsläufig mitmachen muss, wenn er ohne zusätzliche Umsteigevorgänge Richtung P & R Friedberg West fahren will.

Die Linie 4 soll nach der gegenständlichen Planung weiterhin über die Hübnerschleife wenden und nach Augsburg Nord zurückgeführt werden, wo sie mit den Regionalbussen aus Gersthofen verknüpft wird. Eine Wende über die Pferseer Unterführung ist nicht möglich, weil die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knoten Rosenaustraße / Pferseer Straße eine weitere Straßenbahnlinie im 5-Minuten-Takt nicht zulässt. Das heißt, dass die Linie 4 derzeit nicht durch das neue Stationsbauwerk geführt und deshalb weder barrierefrei noch auf kurzem Weg an den Schienenverkehr angebunden werden kann. Für Fahrgäste aus Gersthofen ergibt sich dadurch der Nachteil, dass sie - wenn sie die o. g. kurze und barrierefreie Direktverbindung zwischen Straßenbahn und Schienenpersonenverkehr am neuen Stationsbauwerk nutzen wollen - einen zusätzlichen Umsteigevorgang am Königsplatz von der Linie 4 in die Linien 3 oder 6 in Kauf nehmen müssen.

Die unterirdische Straßenbahnhaltestelle wird aber durch die Linien 3 und 6 entsprechend der Zielsetzung und Planrechtfertigung (s. o. C III 1) des gegenständlichen Vorhabens ausreichend, wenn auch nicht optimal genutzt. Um das vorhandene Potential weiter auszuschöpfen und die o. g. Nachteile für die Fahrgäste auszugleichen, beabsichtigt die Vorhabenträgerin in einem eigenen Planrechtsverfahren den Bau einer unterirdischen Wendeschleife im Tunnel West unter den Gütergleisen der Deutschen Bahn mit dem Ziel, auch die Linie 4 in das unterirdische Stationsbauwerk einfahren zu lassen und die Wendezeiten der Linie 6 zu verringern. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 29.11.2011 mitgeteilt, dass die Planungen für die unterirdische Wendeschleife aufgenommen wurden.

Die gegenständliche Planung berücksichtigt auch bereits die im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg (Kap. 9.6, Zielnetz Straßenbahn) vorgesehene 2. Ausbaustufe der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, welche u. a. die Führung einer Straßenbahntrasse vom Hauptbahnhof über die Prinzregenten- und die Karlstraße mit Anbindung an die Trasse der Straßenbahnlinie 1 vorsieht. Hierfür wurde im Tunnel Ost unmittelbar nach der Unterquerung des Empfangsgebäudes unter dem Bahnhofsvorplatz bereits der Ansatz einer Abzweigung für eine Gleistrasse in Richtung Prinzregentenstraße in die Planung mit eingearbeitet (Anlage 4.1.1 der Planunterlagen)

8.3 Leistungsfähigkeit des unterirdischen Stationsbauwerks

Durch den Einsatz einer Zugsicherungsanlage gemäß § 22 BOStrab mit kurzen Blockabständen, Geschwindigkeitsführung und Zwangsbremmung ist gewährleistet, dass zwei Straßenbahnen hintereinander die Doppelhaltestelle im Stationsbauwerk auf der Minus – 2 - Ebene nutzen können.

8.4 Haltestellen Straßenbahn

Die Veränderung der Haltestellensituation hat keine Verschlechterung der Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel zur Folge.

Durch die neue Führung der Gleistrasse durch die unterirdische Haltestelle am Hauptbahnhof und die Rosenaustraße zum Knoten Rosenau- Pferseer Straße und weiter zur Haltestelle Luitpoldbrücke ist eine Bedienung der bisherigen Straßenbahnhaltestelle „Rosenaustraße“ in der Pferseer Straße nicht mehr möglich und es ergibt sich eine Veränderung der zurückzulegenden Entfernungen zur nächstgelegenen Straßenbahnhaltestelle (Hauptbahnhof oder Luitpoldbrücke). Wenn von Einwendern geltend gemacht wird, dass sich die Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln nach dem Umbau durch den Wegfall der Haltestelle Rosenaustraße erheblich verschlechtert habe, so kann dem nicht gefolgt werden.

So beträgt die Entfernung des in der Mitte zwischen Sebastian-Buchegger-Platz und Knoten Rosenaustraße/Pferseer Straße gelegenen Anwesens Nr. 44 bis zur Haltestelle Rosenaustraße ca. 150 m. Zukünftig ist die unterirdische Haltestelle Hauptbahnhof nach knapp 200 m erreicht, der Weg dorthin ist außerdem zu zwei Dritteln überdacht (im Tunnel), gut beleuchtet und liegt abseits des motorisierten

Individualverkehrs und den damit verbundenen Gefahren (kein Queren der Pferseer Straße bzw. der Rosenaustraße).

An der unterirdischen Haltestelle Hauptbahnhof können zudem zukünftig zwei - nach Umsetzung der geplanten unterirdischen Wendeschleife (s. o. C III 8.2) sogar drei zzgl. Sonderverkehre der Stadionlinie 8 und Messelinie 9 - im 5-Minuten-Takt verkehrende Straßenbahnlinien direkt und umsteigefrei erreicht werden. Die Erreichbarkeit der Linien 4, 6, 8 und 9 aus der Rosenaustraße ist derzeit noch mit mindestens einem Umsteigevorgang verbunden. Von einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel durch den Wegfall der Haltestelle Rosenaustraße kann daher keine Rede sein.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass dem Wegfall der Haltestelle Rosenaustraße - neben dem o. g. Vorteil der erweiterten Erreichbarkeit von Straßenbahnlinien – außerdem auch noch der direkte Zugang aus den westlichen Stadtteilen, insbesondere vom sog. Thelottviertel, zu den Bahnsteigen der Deutschen Bahn gegenübersteht. Über das Empfangsgebäude können zudem direkt - d. h. ohne den Umweg über die Pferseer Unterführung und die Viktoriastraße - zukünftig auch die Regionalbusse auf der Ostseite des Bahnhofs erreicht werden.

Mit der im Verfahren geforderten Einrichtung einer Haltestelle am Sebastian-Buchegger-Platz würden die Haltestellen zu kurz aufeinander folgen und damit unnötige Fahrzeitverlängerungen verursachen. Das Ziel einer schnellen Straßenbahnverbindung liegt aber gerade auch im Interesse der Fahrgäste. Außerdem bringen zusätzliche Haltestellen auch zusätzliche Belästigungen für Anwohner mit sich. Auch wäre die Situierung einer Haltestelle am Sebastian-Buchegger-Platz aus räumlichen Gründen baulich und städtebaulich nur schwer umsetzbar.

Die von Einwendern vorgebrachte Befürchtung, die Straßenbahnlinie 4 und die in der Bahnhofstraße haltenden Stadtbuslinien könnten sich gegenseitig behindern, ist nicht begründet. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Königsplatz befindet sich in der Bahnhofstraße am südlichen Fahrbahnrand vor dem Anwesen Bahnhofstraße 29. Die Haltestelle der Linie 4 in der Bahnhofstraße liegt am nördlichen Fahrbahnrand vor dem Anwesen Bahnhofstraße 30. Eine gegenseitige Behinderung von Straßenbahn und Bussen an der Haltestelle ist somit nicht gegeben.

8.5 Straßenbahnlinien 1 und 5 sowie Linie 3a nach Süden

Die Linie 5 und die Verlängerung der Linie 1 zum Bahnhof Augsburg-Hochzoll sind neben dem Hauptbahnhof, dem Königsplatz/Theodor-Heuss-Platz die beiden letzten Teilprojekte der MDA, die noch nicht umgesetzt wurden. Die planerische Umsetzung dieser ebenfalls im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg 2006 – 2011 festgelegten Teilprojekte erfolgt in jeweils eigenständigen Planrechtsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz nach Maßgabe der zu diesen Teilprojekten erfolgten Beschlüsse der Stadt Augsburg als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr nach Art. 8 BayÖPNVG.

- Die Umsetzung der Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs steht den vorgenannten, noch offenen Teilprojekten der MDA nicht entgegen und nimmt auch keine Vorabfestlegungen vor, welche insbeson-

dere das Planrechtsverfahren zum Neubau der Straßenbahnlinie 5 beeinflussen würden.

Maßgeblich für die Umsetzung der Planungen zum Neubau der Straßenbahnlinie 5 sind die Vorgaben des Nahverkehrsplanes der Stadt Augsburg 2006 – 2011 sowie die zur Linie 5 gefassten Beschlüsse der Stadt Augsburg. Dem Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg ist in Bezug auf die Trassenführung der Linie 5/6 im Streckenabschnitt zwischen dem Klinikum und dem Hauptbahnhof nur zu entnehmen, dass die Linie entlang der Bgm.-Ackermann-Straße/B 300 geführt werden soll. Die derzeitige Beschlusslage der Stadt Augsburg sieht zudem eine Führung der Linie 5 über die Hessenbachstraße vor. Weitere für das Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Hauptbahnhofs verbindliche Vorgaben verkehrsplannerischer Art zur Umsetzung der Linie 5 sind nicht bekannt. Den vorgenannten verkehrsplannerischen Vorgaben der Stadt Augsburg als Aufgabenträger widerspricht die festgestellte Planung daher nicht. Sie lässt eine Führung sowohl über die Hessenbachstraße als auch im weiteren Verlauf über die Bgm.-Ackermann-Straße zu.

Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Vorhabenträgerin für die Linie 5 sowie die Stadt Augsburg als kommunale Planungsträgerin für den ÖPNV arbeiten derzeit an der Ausarbeitung möglicher Varianten. Parallel dazu erfolgt eine intensive Bürgerbeteiligung. Erst nach Beendigung dieses Prozesses ist auch eine abschließende Entscheidung über die Trassenführung in Form eines Stadtratsbeschlusses möglich, der die Grundlage für die Ausarbeitung der konkreten Planung zum Neubau der Straßenbahnlinie 5 werden kann. Eine Berücksichtigung der Trassenführung der künftigen Linie 5 auf der Westseite des Hauptbahnhofs bzw. an der Kreuzung Rosenaustraße/Pferseer Straße ist aus den o. g. Gründen derzeit nicht möglich.

Die von Einwendern geforderte Einbeziehung der Planungen zum Neubau der Linie 5 in die Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs ist gleichfalls nicht möglich.

Eine gleichzeitige planrechtliche Umsetzung aller Teilprojekte der MDA ist auf Grund der begrenzten personellen Kapazitäten bei allen beteiligten Stellen und Behörden faktisch nicht realisierbar. Auch wäre die Zusammenfassung entsprechender Großprojekte in ein umfassendes Planfeststellungsverfahren mit den jeweils zu Grunde liegenden Planungsgrundlagen, wie auch unterschiedlichen Varianten, für betroffene Bürger sowie die zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange keinesfalls mehr transparent und überschaubar.

Die gleichzeitige Durchführung der Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Linie 5 zusammen mit dem Verfahren zum Umbau des Hauptbahnhofs würde zudem bedeuten, dass gemäß Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG mit der Durchführung des festgestellten Plans für alle Maßnahmen innerhalb von 5 Jahren begonnen werden müsste. Abgesehen von der vorgenannten Begrenzung personeller Kapazitäten würde die gleichzeitige Eröffnung der Baustelle Hauptbahnhof einschließlich der Trassenführung Linie 5 die Bürger, den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet

Augsburg noch stärkeren Belastungen aussetzen als bei der zeitlichen Verteilung der Projekte.

Die standardisierte Bewertung wurde für die MDA als Gesamtprojekt durchgeführt. Allerdings bedeutet dies nicht, dass für alle Teilprojekte gleichzeitig Baurecht vorliegen muss bzw. dass die Teilprojekte alle gleichzeitig realisiert werden müssen. Eine Parallelisierung der Planung, der förderrechtlichen und baurechtlichen Genehmigungsverfahren sowie des Baus aller Teilprojekte ist auf Grund der o. g. begrenzten personellen Kapazitäten und der sukzessiven Mittelbereitstellung sowie der gegenseitigen Abhängigkeiten der Projekte auch nicht möglich. Deshalb haben die Stadtwerke Augsburg mit den Fördergebern eine schrittweise Realisierung vereinbart. Das Baurecht für die Teilprojekte wird entweder über ein Planfeststellungsverfahren (wie bei der Straßenbahnlinie 6 und dem Hauptbahnhof) oder über ein Bebauungsplanverfahren (wie beim Königsplatz/Theodor-Heuss-Platz) erlangt.

Sollte letztendlich die Entscheidung für die Trasse der Linie 5 der vorliegenden Planfeststellung z. T. widersprechen, wofür es wie dargelegt derzeit keinerlei Anhaltspunkte gibt, müsste die vorliegende Planfeststellung überplant werden.

- Auch zur Umsetzung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 hat eine umfangreiche Bürgerbeteiligung stattgefunden. Die Ergebnisse daraus sind in eine noch andauernde Prüfung zur Umsetzbarkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der Vorstellungen der Bürger eingeflossen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadtwerke Augsburg der Neubau der Linie 5 sowie die Verlängerung der Linie 1 rechtzeitig vor dem Auslaufen der direkten Förderung des Bundes zum Jahresende 2018 fertig gestellt werden. Gemäß Rahmenterminplan MDA ist für diese beiden Teilprojekte eine Planungs- und Realisierungsphase von 2014 bis 2019 vorgesehen, die auf der vorliegenden Vorplanung aufbaut.

- Eine Straßenbahntrasse über Karl- und Prinzregentenstraße zum Hauptbahnhof ist nicht Bestandteil des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg und des Ausführungsnetzes des Nahverkehrsplans 2006 bis 2011 und ist auch nicht in die standardisierte Bewertung für die MDA eingeflossen. Die Maßnahme ist im „Zielnetz 20XX“ des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg unter Kapitel 9.6 genannt und steht zur Realisierung erst nach der Umsetzung der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg an. Es gibt deshalb auch keine Planung zur Weiterführung der Linie 1 ab dem Hauptbahnhof, die in die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Rosenaustraße bzw. den Knotenpunkt Rosenaustraße/Pferseer Straße einfließen müsste.
- Für einen späteren Anschluss einer Straßenbahnlinie aus der Prinzregenten- oder Frölichstraße wird das gegenständliche Bauwerk bereits jetzt so vorbereitet, dass die Herstellung des Tunnels mit Ausnahme der notwendigen Weichenarbeiten ohne betriebliche Einschränkung der vorhandenen Linien durchgeführt werden kann.

- Eine Straßenbahn nach Süden (Linie 3 a) kann am Vorplatz West nach Süden einschwenken. Hierfür sind Weichenverbindungen nachzurüsten. Entsprechend Vorkehrungen wurden im Rahmen der gegenständlichen Planung nicht getroffen, da die Umsetzung der genannten Straßenbahnnetzerweiterung erst langfristig geplant ist.

8.6 Regionalverkehr

Die Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs steht auch den Belangen der Fahrgäste des Regionalen Busverkehrs nicht entgegen. Durch die Umsetzung der Planung werden sich die Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnlinien am Hauptbahnhof in der unterirdischen Haltestelle und den Regionalbussen am Bahnhofsvorplatz verändern und verbessern.

Die derzeitige Umsteigesituation ist gekennzeichnet von einem Umsteigeweg von ca. 60 m – 100 m zwischen den Haltepositionen der Straßenbahnlinien 4 und 6 in der Bahnhofstraße bzw. Linie 3 in der Halderstraße und den Bahnsteigen der Regionalbusse auf dem Bahnhofsvorplatz in Abhängigkeit davon, welcher dieser Bahnsteige vom Fahrgast aufgesucht werden muss. Der Umsteigeweg ist - bis auf die Bahnsteigkanten der Straßenbahnhaltstellen - nicht barrierefrei ausgebaut, die Fahrgäste müssen zudem die stark befahrene Viktoriastraße (Linie 4 und 6) bzw. in deren Verlängerung die Halderstraße (Linie 3) queren, um den Bahnhofsvorplatz zu erreichen. Eine signalgeschützte Querung der Halderstraße auf Höhe der Einmündung der Straße durch die Ladehöfe verursacht einen zusätzlichen Umweg von ca. 40 m. Deshalb erfolgt die Querung regelmäßig auf Höhe des Anwesens Halderstraße 29 quer durch den fließenden motorisierten Verkehr (MIV), die querenden Fahrgäste gefährden dabei sich und den MIV. Die Querung der Viktoriastraße auf Höhe der Bahnhofstraße erfolgt durch (Verkehrs-)“Inseln springen“ über 2 Fahrspuren des MIV und die Doppelgleisstrasse der Linie 3 hinweg, eine Absicherung der Querungsstelle durch eine Lichtsignalanlage besteht nicht. Weder die Querungen der vorgenannten Straßen noch die Zuwegung zu den Bahnsteigen der Regionalbusse sind überdacht.

Nach dem Umbau des Hauptbahnhofs beträgt der Umsteigeweg ca. 80 m gemessen von der Mitte des Stationsbauwerks zur Mitte der bestehenden Regionalbusbahnsteige am Bahnhofsvorplatz. Die bestehenden Höhenunterschiede werden barrierefrei und bequem über Aufzüge und Fahrtreppen überwunden, über die Hälfte des Weges legt der Fahrgast überdacht zurück, eine Querung von Fahrspuren des MIV ist nicht erforderlich. Im Falle der Umsetzung der beabsichtigten unterirdischen Wendeschleife (s. o. C III 8.2) kommen diese Vorteile auch den Straßenbahnfahrern der Linie 4 zugute.

Im Rahmen der städtebaulichen Ideenwettbewerbs (s.o. C III 3.2) zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes Ost obliegt es der Stadt Augsburg, über die Gestaltung des Auslobungstextes auch die Barrierefreiheit des Zugangs zum Empfangsgebäude direkt vom Bahnhofsvorplatz sowie zu den Bahnsteigen der Regionalbusse sicherzustellen, dass die Wege vom Empfangsgebäude zu den Bahnsteigen verkürzt und ggf. überdacht werden. Im Zuge dieses Wettbewerbs sind auch innovative Ideen zu

einem Wegeleitsystem zu erarbeiten, dass auch ortsunkundigen Fahrgästen den problemlosen Umstieg zwischen Regionalbus und Straßenbahn ermöglicht.

Die von Einwendern geforderte Verknüpfung von Regionalbuslinien mit dem Schienenpersonenverkehr des Regio-Schienen-Taktes am Westportal u.a. zum Abbau von Parallelverkehren verkennt das dem Regio-Schienen-Takt zu Grunde liegende Verkehrskonzept, welches in den o. g. Nahverkehrsplänen (s. o. C III 8.1) von Stadt und Region festgelegt ist. Danach soll diese Verknüpfung bereits in der Region an den Haltepunkten des Regio-Schienen-Taktes erfolgen, sobald die für die Brechung im regionalen Nahverkehrsplan festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Gleiches gilt für die Brechung von Regionalbuslinien auf die Straßenbahn an den Endhaltestellen der Straßenbahnlinien. Eine Weiterführung von Regionalbuslinien in die Stadtmitte erfolgt nur so lange, bis die o. g. Voraussetzungen für die Brechung auf Straßenbahn bzw. Regio-Schienen-Takt vorliegen. Auch würde eine Führung von Regionalbuslinien zum Westportal die Umsteigewege auf mindestens 133 m (Länge des Tunnels West) gegenüber dem Bestand deutlich verlängern.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen sieht die Planung die Wiederherstellung des Bahnhofsvorplatzes in seiner ursprünglichen Form und Funktion vor. Damit ist auch die Wiederherstellung von Haltestellen für den Regionalbusverkehr vorgesehen in dem im Zeitpunkt der Wiederherstellung erforderlichen Umfang. Dieser Umfang wird zwischen der Grundeigentümerin des Bahnhofsvorplatzes, der Vorhabenträgerin und der Augsburger Verkehrsverbund GmbH abzustimmen, festzulegen und in dem unter C III 3.1 und C III 3.2 genannten städtebaulichen Ideenwettbewerb auszugestalten sein.

Zu den Planungen der Stadt Augsburg für ein Busterminal im Bebauungsplan Nr. 476 „Ehem. Ladehöfe der DB zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke ist auf die Ausführungen unter C III 3.5 zu verweisen.

Die von der Bayer. Eisenbahngesellschaft im Rahmen ihrer Einwendungen genannten Berichtigungen zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht der Planunterlagen betreffen im Wesentlichen Verbesserungen, die zwischenzeitlich im Angebot des Regio-Schienen-Takts stattgefunden haben. Diese Veränderungen stellen jedoch das der Planung zu Grunde liegende und in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger manifestierte Verkehrskonzept nicht in Frage, sondern unterstreichen dessen Umsetzung in der Praxis. Die Einwendungen sind daher nicht planfeststellungsrelevant. Dies gilt auch für redaktionelle Anmerkungen seitens des Augsburger Verkehrsverbundes.

9. Betrieb Schienenverkehr

9.1 Technische Spezifikation für Interoperabilität

Die Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes unterliegen der Transeuropäischen-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung -TEIV (s.o. A X 1). In den darin enthaltenen Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) als technische Vorschriften für den europaweit

interoperablen Eisenbahnverkehr wird festgelegt, welche Eigenschaften Teilsysteme der Eisenbahnen aufweisen müssen, um ein durchgängig zu betreibendes Eisenbahnsystem zu erhalten.

Das von der TSI geforderte EG-Konformitätsverfahren gemäß § 6 Abs. 3 TEIV bei der hierfür in Deutschland benannten Stelle, dem TÜV Rheinland (Luxcontrol Nederland), für die Teilsysteme „Infrastruktur (INS)“ sowie „Mobilitätsbehinderte Personen (PRM)“ ist eingeleitet. Die Prüfberichte zur Phase „Detaillierter Entwurf“ liegen der Planfeststellungsbehörde vor. Danach ist die EG-Prüfung bezüglich des Teilsystems PRM auf Basis der Genehmigungsplanung für diese Phase vollständig und erfolgreich durchgeführt. Für die Teilsysteme INS-HGV und INS-KON sind noch weitere Unterlagen vorzulegen: Dies ist aber laut Prüfbericht in der nachfolgenden Prüfphase (vor Baubeginn) ebenso wie eine Beseitigung von formalen Mängeln in der Entwurfsplanung möglich.

Die Durchführung eines EG-Konformitätsverfahrens für das Teilsystem Energie (ENE) ist nach Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München (EBA), vom 16.11.2011 entbehrlich.

Das EBA weist zudem darauf hin, dass es sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um eine Kreuzung einer Gleichstrombahn (Straßenbahn) mit einer Wechselstrombahn (Eisenbahn) handelt. Teil des strukturellen Teilsystems INS ist die Rückstromführung und Bahnerdung, welche in diesem Fall von besonderer Bedeutung ist und besonderer Maßnahmen bedarf, welche bei der Bauwerksplanung und –errichtung zu beachten sind. Deshalb wurden unter A X 3.1 entsprechende Auflagen festgelegt.

9.2 Sonstige betriebliche Fragen des Schienenverkehrs

Die im Rahmen des Erörterungstermins vorgebrachte Befürchtung, dass mit dem Umbau am Augsburger Hauptbahnhof die Anzahl der Bahnsteigkanten reduziert würde, ist unbegründet. Die Anzahl von 9 Bahnsteigkanten wird nach Aussage der DB Projektbau beibehalten.

Die DB Projektbau bestätigte auch, dass das bestehende Angebot im Regio-SchienenTakt sowie die Durchbindung der Züge der Bayerischen Regiobahn - BRB - nach Augsburg-Oberhausen grundsätzlich nicht in Frage gestellt ist. Auch die Erreichbarkeit aller Serviceeinrichtungen einschließlich des BRB-Kundencenters am Bahnsteig A während der Bauphase wurden durch die DB Station & Service bestätigt.

10. Infrastruktur Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

10.1 Dimensionierung und Ausstattung Bahnanlagen

Die künftigen Bahnanlagen sind in Dimensionierung und Ausstattung so angelegt, dass sie dauerhaft zu den zu erwartenden Verkehrsströmen am Augsburger Hauptbahnhof korrespondieren. Wesentliche Grundlage ist dabei die Verkehrsmodellrechnung der standardisierten Bewertung der gesamten MDA unter den Randbedingungen des Regio-Schienen-Takts im Schienenpersonenverkehr mit optimaler Verknüpfung am Hauptbahnhof.

Dabei wurden auch Entwicklungen für den Bereich der ehemaligen Ladehöfe der Deutschen Bahn (s. o. C III 3.5) berücksichtigt. Ausgehend von den im Jahr 2006 vorliegenden Planungen zum sog. Marazzi-Projekt wurden für den Prognosehorizont 2015 zwischen dem Empfangsgebäude und der Verteilerebene rund 51.000 Reisende pro Tag prognostiziert, wovon rund 4.400 Reisende sich erst mit der Entwicklung im Bereich der Ladehöfe ergeben. Auf der Basis dieser Prognosezahlen ist der Zugang vom Empfangsgebäude in die Minus - 1 -Ebene auf der Grundlage der Richtlinien 813.0202 der DB Station & Service AG ausreichend dimensioniert. Für die Entwicklungen von 2015 bis 2020, dem Prognosehorizont der kommunalen Planungen, wird auf Grund der Strukturentwicklungen keine weitere signifikante Veränderung erwartet. Auch wenn das Marazzi-Projekt konkret nicht mehr umgesetzt werden soll, so sind doch im Bereich der Ladehöfe auf der Grundlage des Bebauungsplans der Stadt Augsburg Nr. 476 „Ehemalige Ladehöfe der DB zwischen Hauptbahnhof und Bismarckbrücke“ weitergehende Nutzungen geplant (s. o. C III 3.5), die mittelfristig eine alternative Entwicklung bedingen, die der des Marazzi-Projekts in Qualität und Quantität ähnlich sein wird. Genauere Kennwerte für diese Alternativentwicklungen können derzeit nicht formuliert werden, sodass eine entsprechende Berechnung von Verkehrsmengen und -verteilungen aktuell nicht möglich ist. Doch es ist davon auszugehen, dass die alternativen Nutzungskonzepte vergleichbare Verkehre indizieren und sich somit mittel- bis langfristige verkehrliche Anforderungen an die Anlagen einstellen werden, wie sie in der seinerzeitigen Untersuchung aus dem Jahre 2006 formuliert wurden.

Dies stellt auch die *Firma Spiekermann AG Consulting Engineers*, die die standardisierte Bewertung für die gesamte MDA erstellt hat, mit Schreiben vom 29.06.2010, das der Planfeststellungsbehörde vorliegt, entsprechend fest. Nachdem somit zusätzliche künftige Nutzungen rund um den Bahnhof in die Prognose der Reisendenzahlen eingeflossen sind, besteht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde kein Anlass die ausreichende Dimensionierung der Bahnanlagen, wie Zugänge und Bahnsteigbreiten, zu bezweifeln.

Eine Langfristprognose des werktätigen Fahrgastaufkommens am Augsburger Hauptbahnhof in 30 oder 50 Jahren ist nicht möglich. Langfristprognosen der Verkehrsentwicklung erlauben unter definierten Randbedingungen, zuverlässige Aussagen allenfalls im nationalen oder länderspezifischen Maßstab. Je kleinräumiger Prognosen angelegt werden, desto unschärfer werden sie, da die globalen Trends durch regionale Einflüsse überlagert werden.

Im Einzelnen gilt zur Dimensionierung und Ausstattung der Bahnanlagen am künftigen Hauptbahnhof Augsburg Folgendes:

- Auch der Zugang vom Empfangsgebäude in die Minus - 1 -Ebene sowie die Breite der Bahnsteige wurde auf Grund der prognostizierten Fahrgastzahlen berechnet und entsprechend dimensioniert. Dies gilt auch für die Bahnsteige E und F, die künftig den Regionalverkehr abwickeln sollen. Das hier entstehende erhöhte Fahrgastaufkommen wurde berücksichtigt und die notwendige Bahnsteigbreite

entsprechend dem geltenden Regelwerk der Richtlinien 813.0202 der DB Station & Service AG geplant.

Es ist durchaus nachvollziehbar, dass seitens der Nutzer möglichst breite und damit komfortablere Bahnsteige bevorzugt werden. Allerdings war eine Verbreiterung der Bahnsteige über das für das prognostizierte Fahrgastaufkommen notwendige Maß hinaus aus Kostengründen, aber insbesondere auch aus Gründen des vorgegebenen Spurplans und der Geländetopografie nicht möglich. Nur mit einem umfassenden Neu-/Umbau des Hauptbahnhofs, der sich nicht nur auf den Gleisbau beschränken könnte, sondern auch den Umbau/Neubau der Oberleitungsanlagen und des Stellwerks bedingen, könnten die Bahnsteige verbreitert werden. Denn eine weitergehende Verbreiterung der Bahnsteige hätte die Änderung des Spurplans der Gleise bedingt, die durch das gegenständliche Vorhaben grundsätzlich nicht nötig ist. Auch schränkt die Topographie mit dem Geländehöhensprung von rund 2 m Richtung Westen zwischen Personen- und Güterbahnhof (Gleis 12 und 13) den Spielraum weiter ein. Da wie dargestellt, die Bahnsteige ausreichend dimensioniert sind und die vorgeschriebenen Mindestabmessungen eingehalten und damit auch die Sicherheit für die Fahrgäste gewährleistet werden, war für einen kostenintensiven Großumbau kein Raum.

Auch ist kein zusätzlicher Aufzug von der Empfangshalle in die Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) nötig, da vom Hausbahnsteig A zwei Aufzüge zur Verfügung stehen. Von dort ist die Empfangshalle schnell erreichbar.

- Die Aufstellflächen auf den Bahnsteigen entsprechen den Vorgaben der Richtlinie 813.0202 der DB Station & Service AG.
- Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde die Planung von zweiläufigen gegenläufigen Treppenhäusern und dem damit bedingten Begegnungsverkehr als problematisch angesehen. Mit dem Ziel einer kurzen Wegführung zur Verbindung der verschiedenen Ebenen zwischen den Bahnsteigen der Straßenbahn und der Eisenbahn, wurden die Treppenanlagen als zweiläufiges Treppenhaus geplant und zwischen Straßenbahnhaltestellenebene und Verteilerebene jeweils in der Mitte des Stationsbauwerks angelegt. Am Anfang des Stationsbauwerks ist ein zweiläufiges Treppenhaus zur Verbindung zwischen der Ebene der Straßenbahnhaltestelle, der Verteilerebene und der DB-Bahnsteigebene am Hausbahnsteig vorgesehen.

Bezogen auf den Grundriss beträgt die Entwicklungslänge der vorgesehenen zweiläufigen Treppe einschließlich Zwischenpodesten ca. 8 m. Im Falle einer einläufigen Treppe hätte die Entwicklungslänge hingegen ca. 13 m betragen. Der erforderliche Platz für solche einläufige Treppenhäuser zwischen Verteilerebene und Straßenbahnhaltestelle ist nicht gegeben bzw. hätte überlange Wege für die Fahrgäste auf den Bahnsteigen bedingt. Maßgeblich ist, dass die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des Szenarios „Entfluchtung“ gemäß den maßgeblichen Richtlinien 813.0202 der DB Station & Service AG nachgewiesen ist.

Im Übrigen wird davon ausgegangen, dass die weit überwiegende Anzahl der Fahrgäste die Fahrtreppen und Aufzüge den verschiedenen Ebenen benutzen wird.

- Die Festtreppe aus der Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) in das Empfangsgebäude ist entsprechend der Richtlinien 813.0202 der DB Station & Service AG mit 2,40 m ausreichend dimensioniert. Dabei wurde berücksichtigt, dass auch eine Festtreppe auf den (Haus-) Bahnsteig A und von dort in das Empfangsgebäude und zudem zwei Fahrtreppen von der Verteilerebene in das Empfangsgebäude führen. Da auch insbesondere der zu erwartende große Umsteigestrom von Zügen der DB zur Straßenbahn und umgekehrt nicht über das Empfangsgebäude geführt wird, ist von einer Überlastung der Treppen und des Empfangsgebäudes nicht auszugehen.
- Die Festtreppen zwischen Verteiler- und DB-Bahnsteigebene werden richtlinienkonform mit doppelten Handläufen und taktiller Beschriftung der Bahnsteig-Nummer ausgestattet.
- Beim Treppensteigmaß von der Minus - 2 -Ebene zur Minus - 1 -Ebene, das auch der Richtlinie 813.0202 der DB Station & Service AG entspricht, hat Berücksichtigung gefunden, dass von der Straßenbahnhaltestelle weniger Fahrgäste mit viel Gepäck zu erwarten sind, sondern in großem Umfang Fahrgäste, z. B. Pendler, die weniger Gepäck haben. Zudem ist davon auszugehen, dass für Personen mit Gepäck Fahrtreppen und Aufzüge zur Verfügung stehen und die Treppen im Wesentlichen von Fahrgästen ohne oder mit wenig Gepäck genutzt werden.
- Die zur Schaffung der Barrierefreiheit geplanten Aufzüge mit einem Innenmaß von 1,40 m x 2,10 m - gemessen zwischen den Wänden des Fahrkorbes - sind ausreichend bemessen und gehen über den DB - Standard (Richtlinie 813.0202) von 1,10 m x 2,10 m hinaus. Es ist richtig, dass die Handläufe in den Aufzugsraum hineinragen. Doch da der Handlauf in einer Höhe von 90 cm montiert ist, behindert er Rollstuhlfahrer beim Einfahren und Wenden im Aufzug nicht. Dabei ist zu beachten, dass bei dem am stärksten frequentierten Hausbahnsteig A sowie dem hinsichtlich der Verknüpfung von ÖPNV mit dem Schienenpersonennahverkehr wichtigen Bahnsteig F (s. u. C III 10.4) jeweils 2 durchgehende Aufzüge eingeplant wurden und damit die doppelte Beförderungsleistung zur Verfügung steht.

Es ist einzuräumen, dass es an einzelnen Bahnhöfen Aufzüge mit größerem Innenmaß gibt, wobei die Mehrkosten dann von den Kommunen getragen werden. Auch hier ist anzumerken, dass größere Aufzüge einen besseren Komfort darstellen und einen schnelleren Fahrgastwechsel ermöglichen. Maßgeblich für die vorliegende Planfeststellung ist aber, dass die Aufzüge für die prognostizierten Fahrgastzahlen ausreichend dimensioniert sind, zumal die geplanten Aufzüge größer sind als der DB-Standard. Daran besteht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der Beurteilung der *Firma Spiekermann AG Consulting Engineers* (s. o.) kein Zweifel.

- Auch die Fahrtreppen im Stationsbauwerk entsprechen mit der geplanten Breite von 0,80 m der maßgeblichen Richtlinie 813.0202 der DB Station & Service AG. Zwar ist Standard eine Breite von 1,0 m, doch dies würde eine Verbreiterung des gesamten Stationsbauwerks auf allen 3 Ebenen (Oberfläche, Minus - 1 -Ebene, Minus - 2 -Ebene) um fast 1 m erfordern, was zu einer unverhältnismäßig starken Kostenerhöhung führen würde. Auch wenn Fahrtreppen mit 0,80 m Breite sicher weniger leistungsfähig sind als 1,0 m breite Fahrtreppen, die eine Überholung stehender Personen ermöglichen, sind die geplanten Fahrtreppen für die prognostizierten Personenströme ausreichend. Denn nach dem Reisendenaufkommen wären Fahrtreppen für den Hauptbahnhof Augsburg gar nicht erforderlich. Zur Verbesserung des Komforts für die Fahrgäste wurden sie aber auch auf Wunsch der Stadt Augsburg in die Planung mit aufgenommen.
- Auch die neue Verteilerebene (Minus - 1 - Ebene) ist mit der geplanten lichten Breite von 18,60 m ausreichend dimensioniert. Für einen rein behindertengerechten Ausbau für Fahrgäste des Bahnverkehrs wäre eine Verbreiterung von bisher 5,40 m auf 9 m ausreichend gewesen. Die Aufweitung um weitere gut 9 m ist dem Fahrgastaufkommen aus der Straßenbahnhaltestelle geschuldet. Durch die mittig platzierten Aufzüge beträgt die Durchgangsbreite zwischen Aufzug und Wandfläche rd. 7,70 m. Vor den Aufzugtüren wird durch die vorgeschriebenen Aufstellflächen von 1,50 m die Durchgangsfläche auf rd. 5,20 m eingeschränkt. Somit ergibt sich für den Durchgang eine Breite von summarisch 12,90 m. Diese Breite ist für das prognostizierte Fahrgastaufkommen ausreichend. Deshalb ist es auch nicht nötig, die Aufzüge hinter die Treppen zu verlagern, weil damit auch die Antritte sich um 3 m bis 4 m verschieben würden und zudem nicht mehr so leicht erkennbar und zugänglich wären.
- Ein schlüssiges Wegeleitsystem ist Bestandteil der Planung. Es wird in Abstimmung mit dem Behindertenbeirat und dem Bayerischen Blinden- und Sehbehindertenbund e. V. im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung festgelegt. In diesem Zusammenhang werden auch die Aufmerksamkeitsfelder bzw. Riffelbleche angeordnet (s. a. C III 10.2).
- Der Zugang in das Bahnhofsgebäude von Osten sowie die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes unterliegen im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung keiner Umgestaltung. Grundsätzlich wird der Bahnhofsvorplatz nach der Baumaßnahme wie im bisherigen Zustand wiederhergestellt, so dass der Zugang ins Bahnhofsgebäude vom Bahnhofsvorplatz aus über eine Rampe wie bisher erfolgt. Ein barrierefreier Zugang ist derzeit über den Hausbahnsteig A möglich. Darüber hinaus soll aber die barrierefreie Gestaltung des Zugangs in das Bahnhofsgebäude für alle Verkehrsteilnehmer Gegenstand des vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerbs sein (s. o. C III 3.1).
- Die von Einwendungsführern geforderte Erstellung eines neuen Bahnhofsgebäudes mit Parkhaus am Westportal im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung ist seitens der DB AG nicht zur Umsetzung vorgesehen. Auch steht dieser Wunsch im Widerspruch

zu den stadtplanerischen Vorstellungen der Stadt Augsburg, welche den Sebastian-Buchegger-Platz und das Westportal als Platzfläche ausgestalten und hierzu einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb ausloben will (s. o. C III 3.1 und 3.4).

- Um Beeinträchtigungen für Sehbehinderte bei den Lichteinfallbereichen zu verhindern, werden diese entspiegelt ausgestattet.
- Die Bahnsteigdächer werden entsprechend der maßgeblichen Richtlinien 813.0203 der DB Station & Service erneuert. Dabei werden sie 0,80 m höher gebaut als im Bestand. Diese Höhe ist erforderlich, um die Aufzüge und auch Infotafeln unterzubringen. Sie bieten aber auch in dieser Höhe einen weitgehend uneingeschränkten Wind- und Wetterschutz. Die Bahnsteigdächer werden auf der gesamten Länge erneuert (s. u. C III 10.2). Nicht der vorliegenden Planfeststellung unterliegt die Aufstellung bzw. Gestaltung von Wartepavillons bzw. einer Bahnsteighalle. Zudem sind Bahnsteighallen nach den Richtlinien der DB AG für einen Bahnhof der 2. Kategorie, zu der Augsburg zählt, nicht vorgesehen. Die damit verbundenen Kosten würden außer Verhältnis zu den prognostizierten Fahrgastzahlen stehen. Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit hat hier Berücksichtigung zu finden, zumal die geplanten Bahnsteigdächer ausreichend Schutz bieten für den in der Regel kurzen Aufenthalt auf den Bahnsteigen. Für längere Wartezeiten stehen die Warteräume in der Empfangshalle und am Bahnsteig A zur Verfügung.
- Zur Forderung einen direkten Zugang vom Bahnhofsvorplatz direkt in die Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) zu schaffen s. o. C III 3.2.
- Die Planung des Fußgängertunnels parallel zur Straßenbahn nach Westen mit einer 3 %igen Steigung bis zum Podest an der Brandschutztüre und im Folgendem mit einer 5 %igen Steigung bis zum Stationsbauwerk wird vom Behindertenbeauftragten als sinnvolle Lösung akzeptiert.
- Zu der im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgetragenen Kritik an der bestehenden Situation am Augsburger Hauptbahnhof, wie u.a. dem Zugang ins Bahnhofsgebäude über steile Rampe, uneinheitlicher nicht barrierefreier Plattenbelag, fehlendes Wegeleitsystem, fehlende Info-Säulen, keine abgesenkten Bordsteine/Dach im Bereich der Taxivorfahrt, nicht ausreichende Gepäckförderbänder, ist zu sagen, dass mit dem Vorhaben MDA-Hauptbahnhof und den begleitenden städtebaulichen Wettbewerben (s. o. C III 3 und C III 3.1) gerade diese Mängel und Missstände aufbereitet und soweit möglich beseitigt werden sollen. Einige der kritisierten Themenkomplexe (wie die Aufstellung von Übersichts- und Infoplänen, Touristeninformationen, Toiletten und Aufenthaltsräume für Taxifahrer, Schließfächer oder Gepäckträgerservice) sind aber auch nicht planfeststellungs-relevant.
- Eine Hör- und Induktionshilfe ist bereits jetzt am Augsburger Hauptbahnhof vorhanden. Die Gestaltung des Service-Points in der Eingangshalle wurde von der Zentrale der DB AG mit den Behindertenverbänden abgestimmt.

10.2 Ergänzungsmaßnahmen DB

Ergänzend zu den Maßnahmen im Rahmen der MDA-Hauptbahnhof werden seitens DB-Station & Service die gesamten Bahnsteige sowie die Bahnsteigdächer auf voller Länge entsprechend der technischen Vorschriften erneuert.

Daraus resultiert, dass die Länge der Bahnsteigdächer gegenüber dem heutigen Maß etwas reduziert wird. Nach derzeitiger Planung wird sich am (Haus-) Bahnsteig A keine Veränderung ergeben, am Bahnsteig B, C und D erfolgt eine Verkürzung von rund 280 m auf 190 m und am Bahnsteig E und F eine Verkürzung auf 126 m. Erfahrungsgemäß nutzen die Fahrgäste den Bahnsteig nicht auf ganzer Länge.

Die Dächer werden Richtung Süden ausgerichtet, um die Südpassage anzubinden. Im nördlichen Bereich wird bei verkürzten Bahnsteigdächern zusätzlich eine Wetterschutzanlage vorgesehen. Die im Rahmen der Ergänzungsmaßnahmen der DB erstellten Dächer werden selbsttragend und nahtlos an die Dächer der Maßnahme MDA-Hauptbahnhof angeschlossen.

Zudem werden sämtliche Bahnsteige erneuert und der Bahnsteig E auf 76 cm erhöht. Auch erfolgt eine umfassende Erneuerung der gesamten Beleuchtung, Beschallung und des Wegeleitsystems im Außenbereich.

Die genannten Ergänzungsmaßnahmen unterliegen nicht der vorliegenden Planfeststellung, sondern werden im Rahmen eines eigenen Verfahrens nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vom 27.12.1993 (BGBl I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439) zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.07.2009 (BGBl I S. 2542) beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, zur Genehmigung beantragt. Sie stellen eine Ergänzung der MDA-Maßnahme dar. Diese Maßnahmen werden gemeinsam mit dem gegenständlichen Vorhaben verwirklicht und fertiggestellt. Die DB AG hat darüber hinaus versichert, dass sichergestellt wird, dass durch die Ergänzungsmaßnahmen die Umsetzung der Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof nicht behindert wird.

10.3 Posttunnel und Südtunnel

Die Bahnsteige sowie die Straßenbahnhaltestelle werden durch die neu geplante Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) erschlossen. Sie ist für das prognostizierte Fahrgastaufkommen ausreichend dimensioniert (s. o. C III 10.1).

- Der nördlich gelegene Tunnel („Posttunnel“) war ursprünglich zum Transport von Postsendungen genutzt worden, er diente bislang mobilitätseingeschränkten Reisenden nach Vorankündigung und nur in Begleitung von DB-Servicepersonal zum Erreichen der ansonsten bislang nur durch Festtreppen erschlossenen Bahnsteige. Der Posttunnel ist nicht barrierefrei, da das Längsgefälle zu groß ist und Zwischenpodeste fehlen.

Während der Baumaßnahmen am Augsburger Hauptbahnhof wird der Posttunnel provisorisch in Betrieb genommen als Ersatz für die rückzubauende und deshalb dann nicht mehr zur Verfügung stehende bisherige Verteilerebene. Eine vollständige Ertüchtigung zur Nutzung von mobilitätseingeschränkten Reisenden ist nicht vorgesehen, da nach Herstellung der MDA-Hauptbahnhofs und der damit realisierten Barrierefreiheit der Posttunnel keine Funktion für Bahnbetriebszwecke mehr hat. Eine zusätzliche Erschließung der Bahnsteige ist gemäß den einschlägigen Berechnungen nicht erforderlich. Der barrierefreie Zugang erfolgt dann über die Aufzüge.

Während der Bauphase gilt für die Nutzung des Posttunnels durch Behinderte bzw. mobilitätsbeeinträchtigte Personen die gleiche Regelung wie bisher. Das heißt, die Nutzung kann nur in Begleitung von DB-Servicepersonal erfolgen. In dieser Interimsphase zur Nutzung des Posttunnels bis zur endgültigen Herstellung der MDA-Hauptbahnhof wird der Posttunnel auch provisorisch an den Bahnsteig F (s. u. C III 10.4) angeschlossen.

- Die Anbindung der Bahnsteige B bis E an den Südtunnel sowie die Erschließung dieses südlichen Verteilertunnels vom Bahnhofsvorplatz bleiben analog zum Bestand erhalten und werden durch das Projekt MDA-Hauptbahnhof nicht verändert.

Die Anbindung des südlichen Verteilertunnels an den neu zu errichtenden Bahnsteig F ist Bestandteil des Projektes „Bahnsteig F“ im Rahmen der Realisierung des Regio-Schienen-Taktes. Die Anbindung ist in den Planunterlagen (Anlage 4.1.2) nachrichtlich dargestellt (s. u. C III 10.4).

10.4 Bahnsteig F

Neben der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ist am Hauptbahnhof Augsburg der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs zwischen den Gleisen 10 und 12 (Bahnsteig F) vorgesehen. Der zusätzliche Bahnsteig ist erforderlich, da zu einer vollumfänglichen Realisierung des Regio-Schienen-Taktes Augsburg (s. o. B I, C I 3, C III 1) die heute vorhandenen Bahnsteiggleise im Augsburger Hauptbahnhof nicht ausreichen.

Die Schnittstelle zwischen dem Projekt Bahnsteig F (Vorhabenträger: DB AG) und dem Projekt MDA-Hauptbahnhof liegt im Bereich der neu zu erstellenden Bahnsteigunterführung Mitte. Daher wird dieser Abschnitt des Bahnsteigs F mit einem Umgriff von rund 70 m in die gegenständliche Planfeststellung mit aufgenommen (s. Anlage 4.1.2 der Planunterlagen). Für den Bau des restlichen Bereichs des Bahnsteiges F kann das Baurecht nur mit einem gesonderten Planrechtsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erlangt werden. Die angeregte Integration der Maßnahme „Bahnsteig F“ in das Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs nach dem PBefG ist damit aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht möglich. Die Maßnahme soll jedoch baulich zusammen mit dem Projekt MDA-Hauptbahnhof erstellt werden, da die Errichtung des neuen Bahnsteigs F für den Regio-Schienen-Takt sowie der Bau des Straßenbahntunnels im Rahmen des Umbaus des Augsburger Hauptbahnhofs eine bauliche, funktionale und

für den Bauablauf auch eine zeitliche Einheit bilden. Die Planungen und die Bauabläufe beider Maßnahmen werden daher eng abgestimmt.

Eine zwingende rechtliche Verknüpfung der vorliegenden Planfeststellung mit dem Verfahren zum Bahnsteig F, die eine Zusammenführung beider Verfahren erfordern würde, ist nicht gegeben. Die Planrechtfertigung für den Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs beruht u.a. auf der optimalen Verknüpfung von ÖPNV mit dem bestehenden Schienenpersonenverkehr. Diese ist grundsätzlich auch ohne Bahnsteig F gegeben. Er soll aber dazu dienen, die mit dem Regio-Schienen-Takt einhergehenden Verbesserungen des Verkehrsangebots (s. o. B I, C I 3 und C III 8.1) endgültig und umfassend umzusetzen und die bestehenden Defizite insbesondere im Bereich der Fahrplanstabilität zu beheben und auch Möglichkeiten zu künftigen Verbesserungen schaffen. Mit dem Bahnsteig F können die Ziele, die mit der Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof verfolgt werden, also in deutlich erhöhtem Maße erreicht werden.

Auch baubetrieblich ist keine unumgängliche Verknüpfung gegeben. Zwar basiert die Baubetriebsplanung darauf, das Stationsbauwerk unter Außerbetriebnahme von jeweils zwei Gleisen zu errichten, was nur durch die vorhergehende Inbetriebnahme des Bahnsteigs F möglich ist (s. S. 98, 197 und 200 des Erläuterungsberichts, Anlage 1 der Planunterlagen). Grundsätzlich wäre aber auch ohne Bahnsteig F die Herstellung des Stationsbauwerks möglich, die Bauzeiten würden sich ohne die Möglichkeit der Außerbetriebnahme von zwei Gleisen dann aber deutlich verlängern und es würden teure Interimzustände entstehen. Zudem wäre der Betriebsablauf der Schiene beeinträchtigt.

An der Realisierung des Bahnsteigs F bestehen aber keine Zweifel. Der Bahnsteig F wurde vom Aufgabenträger für den schienengebundenen Nahverkehr in Bayern, der Bayer. Eisenbahngesellschaft bestellt. Es wurde eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Freistaat Bayern abgeschlossen. Der Antrag auf das eigenständige Genehmigungsverfahren nach § 18 AEG ist in Vorbereitung. Die Inbetriebnahme ist für den Fahrplanwechsel 2014/2015 im Dezember 2014 vorgesehen.

10.5 Zufahrt zum DB – Ersatzbetriebsgebäude für Rosenaustraße 32 a, b

An der Dimensionierung der Zufahrt zum neuen DB-Betriebsgebäude westlich der Gütergleisanlagen und südlich des Gebäudes Rosenaustraße 30 wird festgehalten. Die Stadt Augsburg hatte mit Schreiben vom 22.10.2010 sowie 08.03.2011 um Überprüfung der notwendigen Breite der Zufahrt von 6,50 m sowie um eine möglichst weitgehende Verschiebung der Zufahrt gebeten, um einen größtmöglichen Gestaltungsspielraum für erforderliche Infrastruktureinrichtungen am Westzugang zum Hauptbahnhof im Rahmen der städtebaulichen Wettbewerbe (s. o. C III 3.1 und C III 3.4) zu erreichen. Da aber für die möglichen Planungen der Stadt Augsburg bislang nur ein Testentwurf vorliegt und zudem ohnehin die Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe abzuwarten sind, gab es derzeit keine ausreichende Grundlage um von der nach dem derzeitigen Bedarf der DB AG geplante Zufahrt zum Betriebsgebäude in Breite und Situierung abzurücken. Dies gilt insbesondere, weil eine Verschiebung

möglicherweise weitere Gleiseinkürzungen zur Folge haben könnte, die bahninterne Abstimmungen und auch ein Entbehrlichkeitsverfahren nach sich ziehen könnten. Dies ist angesichts der noch nicht konkretisierten Planung der Stadt Augsburg derzeit nicht zu rechtfertigen.

10.6 Freistellungsverfahren nach § 23 AEG

Für den notwendigen Abriss der DB-Betriebsgebäude Rosenaustraße 32 a und b im Zuge des Neubaus des Tunnels West des gegenständlichen Vorhabens ist gemäß § 23 AEG die Feststellung der Freistellung von Bahnbetriebszwecken mangels fortbestehendem Verkehrsbedürfnis durch den Ersatzneubau auf dem südlich des Gebäudes Rosenaustraße 30 gelegenen Grundstück auf der Westseite des Bahnhofs erforderlich. Die Freistellung, die vom Liegenschaftsamt der Stadt Augsburg bereits beantragt wurde, wird in einem gesonderten Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, abgeschlossen.

11. Brandschutz

Für das Vorhaben wurde ein umfassendes Brandschutz-, Flucht- und Rettungskonzept erstellt (Anlage 10 der Planunterlagen). Das für den technischen Brandschutz bei der Regierung von Schwaben zuständige Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) wurde beteiligt und sieht die Belange des abwehrenden Brandschutzes als ausreichend gegeben an.

Die Leistung der Entrauchungsanlage ist auf den gemäß Brandschutzgutachter anzusetzenden Bemessungsbrand mit einer Brandleistungsspitze von 22 MW und einem Rauchgasvolumenstrom von 150 m³/S ausgelegt. Die Reduzierung der Brandlast und damit der Anlage ist nicht möglich; dies bestätigt eine Stellungnahme des Büros HBI/Stuvatec. Dezentrale Entrauchungsanlagen mit einer entsprechenden Leistung und den zugehörigen Abluftkaminen können aus Platzgründen im Bereich des Stationsbauwerks nicht untergebracht werden. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Entrauchungsanlage aus Sicherheitsgründen redundant auszulegen ist.

Die geplante Entrauchungsanlage dient allein der Entrauchung der Station im Brandfall und nicht der Be- und Entlüftung der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle. Es sind auch keine Kaltluftzugerscheinungen durch einfahrende Straßenbahnen in der Minus - 2 -Ebene zu erwarten. Auf Grund der Querschnittsverhältnisse von Straßenbahnfahrzeug, Tunnel (Ost/West) und Straßenbahnstation in der Minus - 2-Ebene wird ein sog. Kolbeneffekt nicht eintreten.

Nach einer Grobabschätzung der Strömungsgeschwindigkeit in der Station bzw. in den Ausgängen bei der Einfahrt einer Straßenbahn in die Station ergibt sich ein Wert von 1 bis 1,5 m/s. Dies entspricht einer Windstärke nach der BEAUFORT-Skala (zur Klassifikation von Winden nach ihrer Geschwindigkeit) von 1 (= leiser Zug/kaum merklich/Rauch treibt leicht ab). Die maximale Strömungsgeschwindigkeit des London Undergroundstandard beträgt laut einer Studie für das „Dart-Underground-Projekt“ 5 m/s. Dies entspricht einer Windstärke nach BEAUFORT von 3 (= schwach/Blattbewegung an Bäumen). Der Wert von 1 bis 1,5 m/s ist damit unproblematisch.

12. Motorisierter Individualverkehr

12.1 Entlastungsstraße West

Die mit der festgestellten Planung einhergehenden Veränderungen bei der Verkehrsführung insbesondere in der Rosenaustraße werden nicht zu Lasten der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Rosenaustraße gehen. Auch die im Rahmen der Anhörung zur Tekturplanung vorgebrachten Bedenken, die Rosenaustraße könnte im Fall der Umsetzung der Planung insbesondere im Bereich der Kreuzung mit der Pferseer Straße ihre verkehrliche Leistungsfähigkeit verlieren, sind unbegründet.

Der vorliegenden Planfeststellung liegt eine Leistungsfähigkeitsberechnung (Anlagen 13.1, 13.2 der Planunterlagen und Anlage 13 der Tekturunterlagen) zu Grunde, die insbesondere auch den vorgenannten Knotenpunkt enthält. Der Prognosehorizont dieser Berechnung ist das Jahr 2025. Die Leistungsfähigkeit baut auf der Entlastungsstraße West auf. Sie soll ausgehend von der Bürgermeister-Ackermann-Straße entlang der Bahngleise zur Gögginger Brücke („Verl. Bgm.-Ackermann-Straße“) führen und die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Durchgangsverkehre aufnehmen, um insbesondere die Rosenaustraße und die Knotenpunkte Rosenaustraße/Pferseer Straße und Rosenaustraße/Schlettererstraße deutlich zu entlasten.

Die „Entlastungsstraße West“ ist im Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg von 1998 unter Kap. 3.4.3 als „Straße durch den Rangierbahnhof“ bereits enthalten und als „Dringender Bedarf“ eingestuft. Der Stadtrat von Augsburg hat im Hinblick auf die gegenständliche Planfeststellung mit Beschluss vom 27.01.2011 den Willen zur Umsetzung der Entlastungsstraße bekräftigt und die Bauverwaltung beauftragt, mögliche Trassenvarianten zu entwickeln und auszuarbeiten. Die Stadt Augsburg beabsichtigt, die Varianten bis Ende 2012 zu untersuchen, anschließend die Vorplanung und das Bebauungsplanverfahren durchzuführen und nach Abschluss der Entwurfs- und Ausführungsplanung den Bau der Straße bis zum Jahr 2020 umsetzen. Damit liegen die in der o.g. Leistungsfähigkeitsuntersuchung zu Grunde gelegten Verkehrsverhältnisse bis 2025 vor.

Auch wenn die Entlastungsstraße nach derzeitigem Stand erst bis 2020 umgesetzt sein wird, ist nach einer der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Stellungnahme von *gevas humberg & partner* vom März 2011 die Leistungsfähigkeit nach Inbetriebnahme der Straßenbahn nach Abschluss der Baumaßnahmen voraussichtlich Ende 2018/Anfang 2019 grundsätzlich gegeben. Die Leistungsbilanz weist allerdings in der Abendspitze nur eine Reserve von 1 % aus. Dies ist für die Übergangszeit bis zur geplanten Fertigstellung der Entlastungsstraße hinnehmbar, macht aber die Entlastungsstraße an sich nicht entbehrlich. Deshalb wurde auch eine entsprechende Auflage (s. o. A XII 1) hinsichtlich der nötigen Entlastung des Knotenpunktes Rosenaustraße/Pferseer Straße festgelegt.

Für die Entlastungsstraße wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie verschiedene Varianten untersucht und auch dabei mehrere machbare

Trassen mit unterschiedlichen Voraussetzungen ermittelt. Da die Lage der endgültigen Trasse und ihre Dimensionierung noch von detaillierten Planungen der Stadt Augsburg als zuständigem kommunalen Planungsträger abhängen und diese wie oben dargelegt erst im kommenden Jahr vertieft werden sollen, kann eine Festlegung von Trassen oder Trassenkorridoren im gegenständlichen Verfahren nicht erfolgen. Aus diesem Grund kann auch den Wünschen des Stadtplanungsamtes der Stadt Augsburg nach Berücksichtigung einer möglichen Trasse in der derzeitigen Planung, z. B. am Ende des Tunnels West oder auf den Flächen des Ersatzbetriebsgebäudes der DG AB, nicht Rechnung getragen werden. Eventuell notwendige Anpassungen der vorliegenden Planung haben gegebenenfalls dann im Planrechtsverfahren für die Entlastungsstraße zu erfolgen.

Eine Einbeziehung der Planung „Entlastungsstraße West“ in die vorliegende Planfeststellung war auch nicht möglich. Planung und Bau der Straße obliegt der Stadt Augsburg als kommunalem Planungsträger. Die Umsetzung der Entlastungsstraße erfordert ein umfangreiches straßen- und städtebauliches Planungskonzept, das nicht Inhalt einer Planfeststellung nach dem PBefG werden kann. Nicht nur, dass verschiedenste Trassen zu prüfen sind. Zu beachten ist auch, dass die Straße entlang der Bahngleise verlaufen soll und damit nicht nur fremdes Grundstückseigentum zu achten, sondern ggf. auch die Entbehrlichkeit von Gleisen zu prüfen ist (s. hierzu OLG NRW vom 02.09.2009, 11 D 33/08.AK).

Die Einbeziehung der Planung der Entlastungsstraße in die gegenständliche Planfeststellung war aber auch nicht nötig, weil nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Leistungsfähigkeit der Rosenaustraße und der Kreuzung Rosenaustraße/Pferseer Straße durch die Auflage A XII 1 sichergestellt wird. Auch bestehen angesichts des aktuellen Stadtratsbeschlusses keinerlei Zweifel am Willen der Stadt Augsburg zur Umsetzung der Entlastungsstraße. Damit ist die Problematik beherrschbar (s. Bay.VGH vom 07.12.2010 (A 09.40037)).

12.2 Bebauungsplan Nr. 500 der Stadt Augsburg

Die Veränderungen in der Verkehrsführung insbesondere auch des motorisierten Individualverkehrs rund um den Augsburger Hauptbahnhof beruhen auf dem Bebauungsplan Nr. 500 „Königsplatz und Augsburg-Boulevard (zwischen Klinkertor - und Theodor-Heuss-Platz)“. Dieser wurde mit Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Augsburg vom 14.01.2011 rechtskräftig. Auf eine Normenkontrollklage hin erklärte der Bay. Verwaltungsgerichtshof den Bebauungsplan wegen eines Verfahrensfehlers mit Urteil vom 08.11.2011 für unwirksam. Das Urteil ist bislang nicht rechtskräftig. Die Stadt Augsburg beabsichtigt, dagegen Nichtzulassungsbeschwerde zu erheben und dann in Revision zu gehen. Darüber hinaus will die Stadt Augsburg die vom Gericht gerügte unterlassene neuerliche Auslegung der Unterlagen nach Planänderung sowie den erneute Satzungsbeschluss nachholen und den Bebauungsplan Nr. 500 durch dieses ergänzende Verfahren gemäß § 214 Abs. 4 BauGB rückwirkend wieder in Kraft setzen.

Demnach ist für die vorliegende Planfeststellung weiterhin vom Verkehrskonzept des Bebauungsplans Nr. 500 auszugehen. Dies gilt

insbesondere, weil der Bay. Verwaltungsgerichtshof im genannten Urteil feststellt, dass die für das Verkehrsmodell angenommenen Verkehrsmengen auf nachvollziehbaren Gründen beruhen. Auf der Grundlage der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG vom 27.10.1998, BVerwGE 107, 313/326) wonach solche Verkehrsprognosen nur eingeschränkt gerichtlich daraufhin zu überprüfen sind, ob sie methodisch einwandfrei erarbeitet worden sind, nicht auf unrealistischen Annahmen beruhen und das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist, kommt der Bay. Verwaltungsgerichtshof zu dem Schluss, dass die Annahmen der Stadt Augsburg für die Verkehrsmengen tragfähig sind. Auch sieht der Bay. Verwaltungsgerichtshof keinen Widerspruch zwischen den Festlegungen im Gesamtverkehrsplan der Stadt Augsburg und dem daraus ausgegliederten Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg 2006 – 2011 einerseits und den Festlegungen im Bebauungsplan Nr. 500 andererseits.

Vom Fortbestand des Bebauungsplans Nr. 500 ist daher auszugehen.

Auf der Grundlage des genannten Bebauungsplanes wird die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Augsburg und des umliegenden Quartiers inklusive der Parkhäuser bzw. Tiefgaragen gegenüber dem Bestand deutlich verbessert. Heute besteht bei der Anfahrt aus Richtung Süden auf Grund des vorhandenen Einbahnstraßensystems nur eine indirekte Anfahrtsmöglichkeit. Sowohl von der Konrad-Adenauer-Allee als auch von der Hermanstraße kommend führt die Route über den Königsplatz in die Fuggerstraße, von wo aus der Hauptbahnhof über die Holbeinstraße und die Prinzregenstraße erreicht werden kann.

Mit der im Bebauungsplan Nr. 500 vorgesehenen Verkehrsführung kann eine deutliche direktere Route angeboten werden. Vom Theodor-Heuss-Platz kommend kann über die dann in Süd-Nord-Richtung befahrbare Schießgrabenstraße am sog. „Kaiserhofknoten“ (Einmündung Hermanstraße) direkt in die Halderstraße abgebogen werden, die ebenfalls im Gegenrichtungsverkehr geöffnet werden soll. Von hier aus können die wichtigen Parkhäuser am Hauptbahnhof (ABC-Parkhaus, Bahnhof-Parkhaus, Parkhaus Viktoriastraße) direkt erreicht werden.

Aus Richtung Norden sind die Parkhäuser über die Viktoria- und die Halderstraße erreichbar - die Ausfahrt über die Halderstraße auf die Viktoriastraße nach Norden ist ebenfalls möglich.

An ihrem östlichen Ende kann in die Halderstraße künftig sowohl von der Schaezlerstraße (als Rechtsabbieger) wie auch der Schießgrabenstraße (als Linksabbieger) eingefahren werden. Eine Ausfahrtsmöglichkeit besteht nur in Richtung Hermanstraße bzw. Schießgrabenstraße. Ein Linksabbiegen in die Schaezlerstraße ist auf Grund der Komplexität des Knotenpunktes „Kaiserhofknoten“ leider nicht möglich. Allerdings kann diese Verkehrsbeziehung künftig durch das Bahnhofsquartier erfolgen. Auf Grund des geplanten Gegenrichtungsverkehrs in der Halderstraße aber auch in der Schrankenstraße werden künftig weniger Fahrtbeziehungen von der Halderstraße aus in Richtung Norden notwendig.

Im Gutachten zur Leistungsfähigkeit des Knotens Halderstraße/Schrannenstraße sind alle geplanten Verkehrsbeziehungen berücksichtigt worden. Der Knoten ist auch nach Umsetzung der Planung mit

der neuen Verkehrsführung uneingeschränkt leistungsfähig. Das Linksabbiegen von der Halderstraße in die Schrankenstraße ist untersagt. Nach dem Konzept des Bebauungsplans Nr. 500 der Stadt Augsburg wird die Bahnhofstraße im östlichen Bereich von der Schaezlerstraße „abgebunden“. Da die Bahnhofstraße, die ja bereits im westlichen Teil von der Viktoriastraße abgetrennt ist, somit keine Durchfahrtsstraße ist, besteht kein erhöhter Bedarf für eine Zufahrt aus der Halderstraße in die Schrankenstraße, die zudem die Anordnung einer weiteren Lichtsignalanlage wegen der kreuzenden Straßenbahnen erforderlich machen würde.

Im Zusammenhang mit dem Vollzug des Bebauungsplans Nr. 500 wird derzeit ein Monitoring zur Erhebung und Dokumentation der Verkehrsbelastung und der Fahrzeiten im Innenstadtbereich von Augsburg durchgeführt und kann auch für die Baumaßnahme am Augsburger Hauptbahnhof verwendet bzw. ergänzt werden. Zuständig hierfür ist das Tiefbauamt der Stadt Augsburg.

12.3. Leistungsfähigkeit Rosenaustraße

Die von Einwendungsführern geäußerte Befürchtung, die von den Einwendungsführern errechneten künftig 72 Straßenbahnfahrten könnten die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Rosenaustraße beeinträchtigen, sind unbegründet. Die Rosenaustraße wird im Abschnitt Sebastian-Buchegger-Platz bis Knotenpunkt Rosenaustraße/Pferseer Straße künftig von der Linie 3 und der Durchmesserlinie 5/6 bedient. Dies ergibt in diesem Streckenabschnitt beim Fünf-Minuten-Takt beider Linien eine Belastung mit 24 Straßenbahnfahrten pro Stunde und Richtung bzw. 48 Fahrten in beiden Richtungen.

In der Rosenaustraße südlich des Sebastian-Buchegger-Platzes ist im Zielnetz 20xx des Nahverkehrsplans der Stadt Augsburg eine weitere Straßenbahnlinie (Linie 3 neu bzw. Linie 3a, s.o. C III 8.5) mit Führung über die Rosenaustraße südlich des Sebastian-Buchegger-Platzes zur Messe enthalten. Der Knotenpunkt Rosenau-/Pferseer Straße wird von dieser Linie, deren Realisierungszeitpunkt derzeit nicht absehbar ist, nicht tangiert.

Unter Berücksichtigung dieser Belastungen aus dem ÖPNV sowie der Veränderungen im innerstädtischen Straßennetz durch den Bebauungsplan Nr. 500 (s. o. C III 12.2) wurde die der Planfeststellung zu Grunde liegende Verkehrsprognose der Stadt Augsburg zusammen mit *gevas humberg & partner* vom Mai 2010 (Anlage 13.1 der Planunterlagen) erstellt. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Rosenaustraße/Pferseer Straße wurde in der in Anlage 13.2 der Planunterlagen befindlichen Berechnung von *gevas humberg & partner* nachgewiesen auf der Grundlage der „Entlastungsstraße West“. Zur Notwendigkeit dieser Entlastungsstraße und den diesbezüglichen Untersuchungen ist auf die Ausführungen unter C III 12.1 zu verweisen.

12.4 Anbindung Hübnerstraße 3

Die Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3, Grundstück Fl.Nr. 4840, Gemarkung Augsburg, haben Einwendungen gegen die nach Umsetzung der Baumaßnahme vorgesehene Straßenführung erhoben. Auf

Grund des Trogs für die Straßenbahn in der Halderstraße ist eine Ausfahrt aus der Hübnerstraße, die als Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung geregelt ist, nur noch nach Westen und nicht mehr nach Süden und Osten möglich. Die Eigentümer haben eine Umplanung und hilfsweise Entschädigungsansprüche gefordert.

Dies ist zurückzuweisen. Eine Umplanung ist baulich nicht möglich. Der Trog für die Straßenbahn Richtung Tunneleinfahrt kann nicht gekreuzt werden, so dass nur noch eine Ausfahrt nach Westen aus der Hübnerstraße 3 möglich ist.

Dies zieht aber keinen Entschädigungsanspruch nach sich. Wie unter C III 7.2.1 ausgeführt wurde, ist zwar die Wegebeziehung für Anlieger Teil des geschützten Bestands eines Betriebs. Doch ist hinsichtlich der Erreichbarkeit keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit garantiert: Nach BVerwG vom 21.12.05 (9 A 12/05) – Rd.Nr. 22 zur Zumutbarkeit von Ersatzwegen bei Beseitigung eines Bahnübergangs sind „...Nachteile einer Änderung der Verkehrslage [ist] zumindest dann entschädigungslos hinzunehmen, wenn die Grundstücke eine anderweitige ausreichende Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz besitzen. Ein Ersatzweg ist nicht erst dann ausreichend, wenn er der bisherigen Zuwegung in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Ausreichend ist eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit.“ Auch besteht nach BVerwG (21.10.2003 - 4 B 93/03 – Rd.Nr. 7) kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücknutzung von besonderem Vorteil ist. Unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe ist auch unter Beschränkung der Ausfahrt aus der Hübnerstraße nach Westen von einer zumutbaren Erreichbarkeit auszugehen. Denn eine gleichwertige Wegebeziehung ist nicht erforderlich.

Zudem besteht nach dem Rechtsabbiegen aus der Hübnerstraße nach wenigen Fahrmetern die Möglichkeit über einen U-Turn zurück zu fahren, um dann entweder Richtung Osten die Halderstraße zu nutzen oder Richtung Süden abzubiegen in die Straße über die ehemaligen Ladehöfe der Deutschen Bahn (s.o. C III 3.5). Dieser Umweg von wenigen Fahrkilometern ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde angesichts der o.g. Rechtsprechung zu Ersatzzuwegungen zumutbar.

13. Radverkehr

Einleitend ist festzustellen, dass es sich beim Verfahren zum Umbau des Hauptbahnhofs im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg um ein Infrastrukturprojekt zur Verbesserung des ÖPNV mit Verknüpfung zum Schienenpersonenverkehrs handelt. Deshalb beschränken sich die Folgemaßnahmen auch hinsichtlich des Fahrradverkehrs auf den Planfeststellungsumgriff. Die Stadt Augsburg als kommunaler Planungsträger verfolgt aber ergänzend bei allen Planungen auch die Förderung des Radverkehrs und die Erweiterung des Angebots an Infrastrukturanlagen für den Radverkehr.

Im Bereich des Planfeststellungsumgriff standen auf Grund der vorhandenen, dichten Bebauung nur eng begrenzte Flächen für Verkehrsanlagen insgesamt zur Verfügung, so dass eine Aufteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsarten nicht in jedem Fall gemäß den idealen

Vorstellungen des Radverkehrs erfolgen kann. Wesentliches Ziel der Planung war daher, im Rahmen der örtlich zur Verfügung stehenden begrenzten Verkehrsflächen eine verkehrssichere Radwegführung zu ermöglichen, die Konflikte mit der Straßenbahnführung vermeidet und gleichzeitig möglichst auch eine Verbesserung für den Radverkehr bringt. Die festgestellte Planung zum Umbau des Hauptbahnhofs steht somit im Einklang mit der Radverkehrsplanung der Stadt Augsburg. Dies gilt vor allem nachdem die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen bezüglich der Radwegführung in der Rosenaustraße zu einer Überarbeitung der Planunterlagen (Tektur) geführt haben, in deren Verlauf diese überarbeitet und angepasst wurde. (s. u. C III 13.3.)

13.1 Ost-West-Verbindung

Die von Einwendungsführern im Anhörverfahren geforderte Ost-West-Verbindung durch den unterirdischen Bahnhofstunnel kann aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden.

Ursache hierfür ist zum einen, dass die Radfahrer im Tunnel West zusammen mit oder neben den Fußgängern geführt werden müssten. Somit gelangt der Radverkehr jedoch in die sog. Verteilerebene (Minus - 1 - Ebene) und gerät dort in Konflikt mit dem pulkartig auftretenden Fahrgästen, welche von den ebenerdigen DB-Bahnsteigen bzw. der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene in die Verteilerebene strömen. Die so entstehende Konfliktsituationen zwischen den Fahrgästen und dem vergleichsweise schnell fahrenden Radverkehr sind sowohl aus verkehrsplanerischen als auch aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen im Interesse der Fahrgäste als auch der Radfahrer abzulehnen. Auch eine Verpflichtung zum Absteigen für Radfahrer, die erfahrungsgemäß auch nicht immer eingehalten wird, würde an dem zusätzlichen Personenaufkommen (durch Radfahrer, die die Ost-West-Verbindung nutzen) in der Minus - 1 -Ebene, die darauf nicht ausgerichtet ist, nichts ändern.

Um also eine sichere Führung des Fahrradverkehrs in der Minus - 1 -Ebene zu ermöglichen, wäre eine getrennte Ausweisung von Geh- und Radweg erforderlich. Um dennoch die für die ermittelten Reisendenzahlen und die getrennten Geh- und Radwege baurechtlich erforderlichen Mindestbreiten sicherstellen zu können, müsste das Bauwerk deutlich aufgeweitet werden. Die hierfür anfallenden Mehrkosten stünden einer möglichst wirtschaftlichen Herstellung des Bauwerks entgegen. Dies gilt umso mehr als den in der Verteilerebene angekommenen Radfahrern zudem die Durchfahrt zum Bahnhofsvorplatz verwehrt ist, weil das östliche Ende der Verteiler-Ebene mit einer Treppen- bzw. Fahrtreppenanlage abschließt, die in das Bahnhofsgebäude, jedoch nicht auf den Bahnhofsvorplatz führt.

Um den zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Bahnhofsvorplatz bestehenden Höhenunterschied zu überwinden, wären für die Gestaltung von Auf- bzw. Abfahrtsrampen ausreichende Entwicklungslängen erforderlich, welche nicht gegeben sind und auf Grund des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes auch nicht ohne Weiteres hergestellt werden könnten. Ein Zugang zur Minus - 1 - Ebene am Bahnhofsvorplatz wurde aus anderen Gründen bereits verworfen (s. o. C III 3.2) Zudem wären hier auf Grund der erforderlichen Aufweitung des

Querschnitts der Minus - 1 -Ebene zusätzliche Eingriffe in die bestehenden Kellerräume des Bahnhofsgebäudes erforderlich - auch in diesem Fall wäre wiederum der Denkmalschutz betroffen.

Nicht zuletzt ist festzuhalten, dass der Tunnel West als Zuwegung zu einer Verkehrsanlage (gemeinsame Verteilerebene von Straßenbahn- und Schienenverkehr) geplant wurde, und nicht als durchgängige Stadtteilverbindung. Deshalb ist auch insbesondere seitens der Deutschen Bahn die Führung des Radverkehrs durch die neue Bahnhofoberführung oder eine direkte Führung zum Bahnhofsvorplatz nicht erwünscht.

Die im Hinblick auf verkehrsplanerische und verkehrssicherheits-technische Aspekte gemachten Ausführungen gelten auch für den im Anhörungsverfahren eingebrachten Vorschlag einer Radwegeverbindung durch die Verlängerung des südlichen Verteilertunnels nach Westen. Auch hier sind Konflikte zwischen den umsteigenden Fahrgästen und den Radfahrern vorprogrammiert und eine getrennte Ausweisung von Geh- und Radwegen zur Führung des Fahrradverkehrs im südlichen Verteilertunnel würde erforderlich.

Der Ausbau bzw. die Ertüchtigung des Verteilertunnels Süd ist zudem nicht Teil des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg und damit auch nicht Inhalt dieses Planfeststellungsverfahrens (s. o. C III 10.3).

Desweiteren ist festzustellen, dass die Eröffnung der Möglichkeit, mit dem Fahrrad in unmittelbare Nähe der DB Bahnsteige und der unterirdischen Straßenbahnstation zu kommen, die Gefahr birgt, dass Fahrräder in der Verteilerebene, auf den DB Bahnsteigen oder der unterirdischen Straßenbahnstation - ähnlich wie bereits heute auf dem Bahnhofsvorplatz - wild abgestellt werden, die Durchgangsbreiten verringern und den reibungslosen Fahrgastwechsel zwischen Bahn und Straßenbahn behindern.

Die Führung des Radverkehrs in die Verteilerebene wird im Übrigen auch von der Interessensvertretung der Fahrradfahrer unter Verweis auf eine realistische Kosten-Nutzen-Betrachtung für einen notwendigen separaten Tunnel abgelehnt.

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens von Einwendungsführern geforderte Darstellung der Radwegplanung der Stadt Augsburg für die Ost-West-Achse in der Pferseer Unterführung und deren Fortführung nach Westen in der Pferseer Straße ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Verfahrens (s. u. C III 13.3.). Diese Radwegeplanung obliegt der Stadt Augsburg im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit. Sie ist zudem auch von der endgültigen Trassenentscheidung über die Straßenbahnlinie 5 (s. o. C III 8.5) und dem Genehmigungsverfahren für die unterirdischen Wendeschleife westlich des Hauptbahnhofes (s. o. C III 8.2) im Rahmen einer Gesamtplanung für den Radverkehr zwischen der Luitpoldbrücke und der Pferseer Unterführung abhängig. Danach kann in einem straßenrechtlichen Planungsverfahren erforderlichenfalls auch der Knoten Rosenaustraße/ Pferseer Straße hinsichtlich der Flächen für den Individualverkehr neu gestaltet und die weitere Radwegführung bis zur Luitpoldbrücke geregelt werden.

13.2 Radfahrerführung Ostseite Hauptbahnhof Augsburg

Im Bereich der Halderstraße ist hinsichtlich der Aufteilung des Straßenraums für den Kraftfahrzeugverkehr ebenso wie für den Radverkehr eine eindeutige Führung vorgesehen. So wurde auf der Südseite der Halderstraße ein Radweg aus Osten vorgesehen, der ab der Einmündung Schrankenstraße, ab der eine Querung für den Radverkehr aus der Schrankenstraße vorgesehen ist, bis zum Anwesen Halderstraße 29 auch gegenläufig befahren werden darf. An der Ecke des Anwesens Halderstraße 29/Bahnhofsvorplatz Ost mündet der gegenläufige Radweg in den Bestand.

Die Fahrbahn nördlich der Rampe in der Halderstraße dient nur der Erschließung der anliegenden Grundstücke sowie dem Straßenbahn- und Busverkehr. Die hierfür vorgesehene Fahrbahnbreite ermöglicht nicht die Einrichtung eines Radfahrstreifens zur Führung des Radverkehrs in Richtung Hauptbahnhof in diesem Bereich.

Die im Rahmen der Anhörung geforderte gesicherte Quermöglichkeit für den Radverkehr über die Viktoriastraße/Halderstraße, die auch im Bestand nicht vorhanden ist, wird Bestandteil der Aufgabenstellung zur Gestaltung des Straßenraums im Rahmen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs sein (s. o. C III 3.1 und C III 3.2.). Im Rahmen dieses Wettbewerbs wird auch die Gestaltung des Verkehrsraumes vor dem sog. Salewa-Haus in der Bahnhofstraße 29 zu klären sein, wenn die geplante, lichtsignalgesicherte Fußgängerquerung auch für den Radverkehr geöffnet werden soll.

Die von Einwendungsführern im Planfeststellungsverfahren geforderte Freigabe des Posttunnels für den Radverkehr, um für Radfahrer einem möglichst direkten Zugang zu den DB Bahnsteigen zu ermöglichen, ist zur Erschließung der Bahnsteige nicht erforderlich. Über die Aufzüge im Stationsbauwerk sind die Bahnsteige auch für Fahrräder gut erreichbar.

13.3 Radfahrerführung Westseite Hauptbahnhof Augsburg

Im Rahmen der Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr will die Stadt Augsburg mittelfristig auch eine durchgängige Führung des Radverkehrs über die derzeit im Bau befindliche Ost-West-Achse vom Jakobertor bis zum Hauptbahnhof herstellen. Eine Weiterführung nach Westen wird mit Hilfe der unabhängig von der Maßnahme MDA-Hauptbahnhof geplanten und vom Stadtrat im Grundsatz beschlossenen Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radweges in der Pferseer Unterführung möglich (s. o. C III 13.1). In diesem Zusammenhang ist auch die Weiterführung des Radverkehrs auf beiden Seiten der Pferseer Unterführung zu klären. Die Planung der Radwegeführung in der Pferseer Straße ist aber nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens zum Umbau des Hauptbahnhofs (s. o. C III 13).

Durch die geplante Führung der Gleistrasse in der Pferseer Straße werden auch die Verhältnisse für den stadtauswärtigen Radverkehr nicht verschlechtert. Der Mindestabstand zwischen dem rechten Gleis der stadtauswärtsführenden Gleistrasse und dem Bordstein wird über 1 m betragen und damit für Radfahrer keine Gefährdung darstellen. Die

Situation wird sich gegenüber dem Bestand verbessern. Derzeit kann in dem Bereich der zukünftigen Gleisverschwenkung am Straßenrand geparkt werden. Der Radverkehr ist somit regelmäßig gezwungen ist, in den fließenden Kraftfahrzeugverkehr auszuweichen, was mit nicht unerheblichen Gefährdungen der Radfahrer einhergeht. Auf Grund der Führung der Gleistrasse wird ein Parken von Kraftfahrzeugen in diesem Bereich zukünftig nicht mehr möglich sein, womit für den Radverkehr auch die o. g. Gefährdungssituation entfällt.

Die von Einwendungsführern kritisierte Konfliktsituation zwischen Radfahrern und Straßenbahn im Bereich der Gleisverschwenkung in der westlichen Pferseer Straße stadtauswärts wird durch eine entsprechende Schaltung der Lichtsignalanlagen am Knoten Pferseer Straße/Rosenaustraße unterbunden. So erhalten Radfahrer, die aus der Pferseer Unterführung kommend stadtauswärts fahren, Rotlicht, wenn eine Straßenbahn aus der Rosenaustraße stadtauswärts in die Pferseer Straße einbiegt. Der stadtauswärts befindliche Radverkehr wird auf dem Fahrradstreifen geradlinig über den o. g. Knotenpunkt geführt und kann erst mit der Freigabe des stadtauswärtigen Verkehrs auf der Pferseer Straße in westlicher Richtung in der nächsten Grünphase weiterfahren. Durch die zeitlich vorgezogene Vorrangschaltung für die Straßenbahn wird auch verhindert, dass ein Radfahrer vom Radfahrstreifen in der südlichen Rosenaustraße aus links abbiegt und in Konflikt mit der ebenfalls abbiegenden Straßenbahn gerät.

Wie unter C III 13 bereits dargestellt haben die im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen bezüglich der Radwegführung in der Rosenaustraße zu einer Überarbeitung der Planunterlagen (Tektur) geführt, in deren Verlauf die Radfahrerführung überarbeitet und angepasst wurde. Dabei konnte auf der Ostseite der Rosenaustraße der von den Einwendungsführern geforderte durchgehende gemeinsame Geh- und Radweg geschaffen werden. Auf der Westseite wird der Zweirichtungsverkehr auf dem vorhandenen Radweg aufgegeben und durch einen gemeinsamen Geh- und Radweg ersetzt. Die durch die bisherige Planung erforderliche Querung der Rosenaustraße auf Höhe des Sebastian-Buchegger-Platzes entfällt damit. Vor dem Knotenpunkt Rosenaustraße/Pferseer Straße wird der Radverkehr in nördlicher Fahrtrichtung über eine Schleuse auf einen Schutzstreifen im Straßenraum geführt.

Die ebenfalls im Rahmen des Anhörungsverfahrens angeregte Einrichtung eigener Radfahrspuren wurde im Rahmen der Tektur erneut geprüft. Auf Grund der engen Platzverhältnisse entlang der Rosenaustraße ist dies aber nicht möglich. Am westlichen Fahrbahnrand stehen nach Erstellung eines Gehweges mit der Mindestbreite von 2,5 m nur ca. 1,42 m für den Radverkehr zur Verfügung. Zur getrennten Führung der Radfahrer ist die Erstellung eines Schutzstreifens mit einer Mindestbreite von 1,5 m erforderlich. Am östlichen Fahrbahnrand steht in der Rosenaustraße nach Erstellung eines Gehweges mit der Mindestbreite von 2,5 m nur noch 1 m für den Radverkehr zur Verfügung. Diese Breite ermöglicht keine separate Radverkehrsführung (s. u. C III 16.3).

13.4 Fahrradabstellmöglichkeiten, Parkhäuser

Gegen die vorliegende Planung wurde von verschiedenen Seiten eingewandt, dass keine Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz Ost bzw. dem westlichen Zugang eingeplant worden sind. Dem ist zunächst entgegen zu halten, dass entsprechende Fahrradstationen nicht der Planfeststellung unterliegen. Darüber hinaus wurde aber von der Stadt Augsburg als kommunalem Planungsträger die große Bedeutung des Fahrrads als Zubringer zum Hauptbahnhof und der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle und der daraus resultierende Bedarf von ausreichend dimensionierten Fahrradabstellmöglichkeiten erkannt.

Aus diesem Grunde ist im unmittelbaren Umfeld des Westzugangs ein Fahrradparkhaus mit ca. 1.000 Plätzen seitens der Stadt Augsburg vorgesehen. Gemeinsam mit den weiteren erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Fahrgastinformation, Kiss & Ride, Taxistand, etc.) wird das Fahrradparkhaus Gegenstand eines Architektenwettbewerbs zur Gestaltung der Bahnhofsvorplätze, der 2012 ausgelobt werden soll (s. o. C III 3.1 und C III 3.4). Um diesen Wettbewerb nicht unnötig einzuengen, beschränkt sich das vorliegende Planfeststellungsverfahren auf die für den Straßenbahnbetrieb erforderlichen Verkehrsanlagen.

Auch der Bedarf für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf dem Bahnhofsvorplatz Ost ist sehr hoch. Auf Grund der vielfältigen Nutzungen auf dem Bahnhofsvorplatz ist eine einzelne zentrale Abstellmöglichkeit allein auf Grund einer fehlenden zusammenhängenden Fläche nicht zu schaffen. Die Stadt Augsburg hat jedoch bereits in der Vergangenheit eine abgeschlossene und überdachte Abstellanlage geschaffen. Dies erfolgte vor einigen Jahren mit der Einrichtung einer Radstation im Bohus-Center, das südlich an den Bahnhofsvorplatz anschließt. Hier können ca. 400 Fahrräder eingestellt werden, die Station ist voll ausgelastet und könnte, sofern geeignete Standorte gefunden werden, erweitert werden. Entsprechende Ansätze hierzu soll der auch für die Ostseite des Bahnhofs geplante Architektenwettbewerb bringen (s. o. C III 3.1 und C III 3.2). Ggf. kann hier - wie von einem Einwander angeregt - das Untergeschoss des Fuggerstadt-Centers auf der Nordseite des Bahnhofsvorplatzes als privat genutzte Immobilie mit einbezogen werden.

14. Sonstige öffentliche und private Belange

14.1 Verkehrssicherheit

Dem geplanten Vorhaben stehen auch Belange der Verkehrssicherheit nicht entgegen.

So wurde eingewandt, dass durch die Trassenführung in der Rosenaustraße, insbesondere den eigenen Gleiskörper stadteinwärts und die geringe Entfernung der Gleistrasse zu den Hausfassaden stadtauswärts die Unfallgefahr beim Ausfahren aus den Hinterhöfen der auf der Ostseite gelegenen Anwesen auf Grund des Wegfalls des Radweges und durch den straßenbündigen stadtauswärtigen Gleiskörper auch die

Behinderung des Straßenbahnlinienbetriebs durch ausfahrende Pkw zunehmen werde.

Dem ist entgegenzuhalten, dass durch die Tektur auf der Ostseite der Rosenaustraße im Planungsbereich ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,90 m geschaffen wurde, der ein konfliktfreies Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern in diesem Bereich gewährleistet. Durch den Entfall der Baumreihe auf der Ostseite der Rosenaustraße verbessern sich neben den räumlichen Verhältnissen auch die Sichtbedingungen für die aus den Hofeinfahrten ausfahrenden Pkw auf den gesamten Verkehrsraum erheblich. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Durch den eigenen Gleiskörper stadteinwärts ist ein Linksabbiegen in die oder aus den Grundstückszufahrten unterbunden. Dies ist zwar für die Anlieger mit gewissen Umwegen verbunden. Die dadurch erreichten Rechtsabbiegevorgänge sind jedoch weit weniger gefahrenträchtig als das Linksabbiegen, bei dem neben den auf dem Geh- und Radweg befindlichen Fußgängern und Radfahrern auch noch der Gegenverkehr berücksichtigt werden muss. Beim Ausfahren aus den Hofeinfahrten auf der Ostseite der Rosenaustraße nach links (Richtung Süden) wäre neben den Fußgängern und Radfahrern auch noch der Autoverkehr auf zwei gegenläufigen Fahrspuren zu beachten zuzüglich des Straßenbahnverkehrs in beiden Fahrtrichtungen. Auch insofern dient die Umsetzung der Planung einer Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Rosenaustraße.

Die Erreichbarkeit der östlich gelegenen Grundstücke aus Fahrtrichtung Norden vom Knoten Pferseer Straße/Rosenaustraße ist durch die Wendemöglichkeit am Sebastian-Buchegger-Platz sichergestellt.

Die im Rahmen der Tektur auf Grund von Forderungen von Einwendungsführern eingeplante signalisierte Quermöglichkeit für Fußgänger über die Rosenaustraße auf der Nordseite des Sebastian-Buchegger-Platzes ermöglicht eine optimale fußläufige Anbindung des Thelottviertels und der Rosenaustraße an den Hauptbahnhof, da mit einem deutlich erhöhten Fußgänger-Querungsbedarf nach Öffnung des westlichen Zugangs zum Hauptbahnhof zu rechnen ist. Auch sichere die neue Lichtsignalanlage die Straßenbahnausfahrten in/aus Richtung Hauptbahnhof-Tunnel.

Die Signalisierung ist dabei in die gesamte Signalisierung des Sebastian-Buchegger-Platzes eingebunden und eine Freigabe kann gemeinsam mit dem Fahrverkehr der Nebenrichtung erfolgen (s. Stellungnahme von *gevas humberg & partner* zur Koordinierung der Lichtsignalanlagen, Anlage 13 der Tekturunterlagen). Dadurch entstehen keine Verluste für die Hauptrichtung auf der Rosenaustraße.

Die Führung des Radverkehrs ist eindeutig vorgesehen. Die Annahme, dass Fahrradfahrer gegen die getroffenen Regelungen und gegen die Straßenverkehrsordnung verstoßen könnten, indem sie den Überweg oder Radwege in falscher Richtung benutzen, rechtfertigt nicht die Forderung, den Überweg deshalb aus der Planung herauszunehmen. An jedem Knotenpunkt besteht das Problem, dass Radfahrer eine nicht in ihrer Fahrtrichtung freigegebene Furt benutzen könnten.

Die signalisierte Quermöglichkeit für Fußgänger über die Rosenaustraße auf der Nordseite des Sebastian-Buchegger-Platzes ist nicht als eine eigene Fußgängerschutzanlage (Fußgängerüberweg) zu sehen, sondern als nördliche signalisierte Furt des Einmündungsbereiches des Sebastian-Buchegger-Platzes in die Rosenaustraße.

Seitens des Polizeipräsidiums Schwaben Nord wurde im Rahmen der Anhörung darauf hingewiesen, dass durch die Neuaufteilung der MIV-Spuren am Knoten Rosenaustraße/Pferseer Straße die Linksabbiegemöglichkeit aus Norden kommend in Fahrtrichtung Ost zur Pferseer Unterführung und Innenstadt entfällt und deshalb der Knoten Rosenaustraße/Schletterer Straße zusätzlich diese Linksabbieger aufnehmen muss. Der vorgenannte Knoten sei jedoch bereits heute hoch belastet und als Unfallschwerpunkt bekannt.

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Schlettererstraße wurde durch die *gevas humberg & partner* im März 2011 überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Schlettererstraße ohne Signalisierung nicht mehr ausreichend sein wird und auf Grund der dadurch auftretenden Verkehrsbehinderungen die Leistungsreserven des benachbarten Knoten Rosenaustraße/Pferseer Straße nur noch bei ca. 1 % liegen werden. Da der Knoten Schlettererstraße nicht im Umgriff der Planfeststellung liegt und die Notwendigkeit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit nicht durch die Umplanung bedingt ist, sondern bereits heute erforderlich ist (bereits im Status Quo ist die rechnerische Leistungsfähigkeit nicht gegeben), wird hier von der Stadt Augsburg als kommunale Planungsträgerin eine gesonderte Lösung angestrebt.

14.2 Wirtschaft

Der Planung begegnen auch im Hinblick auf die Belange der Wirtschaft keine Bedenken. Die IHK Schwaben begrüßt grundsätzlich das Vorhaben zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg und die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren angestrebten Maßnahmen. Der Umbau sei das zentrale Element im Rahmen des Gesamtprojektes der Mobilitätsdrehscheibe und sei daher nun zügig umzusetzen. Zu den Anmerkungen in Sachen Bahnsteig F, Südtunnel, Betrieb des Regio-Schienen-Taktes und künftige Gestaltung des Regionalbusverkehrs am Hauptbahnhof und die Einrichtung eines Baustellenmanagements ist auf die entsprechenden Ausführungen unter C III 10.4, C III 10.3, C III 9, C III 8.6 sowie die Auflage A XI 6 zu verweisen.

14.3 Belange der Versorgungsunternehmen

Den Belangen von Versorgungsunternehmen wurde durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen. So wurden unter A VIII 1 Auflagen zur Sicherung einer Ersatztrasse der Fernmeldekabelleitung xeg 20264/7 der Lechwerke AG festgelegt sowie unter A VIII 2 eine Pflicht zur Sicherstellung des Betriebs der Kabelleitungen gegenüber der LEW TeilNet.

Bezüglich der Sparten des Verwaltungsgebäudes der Lechwerke AG in der Hübnerstraße 3 (Fl.Nr. 4840, Gemarkung Augsburg) wurde die

Aufgabenträgerin mit Auflage A VIII 5 verpflichtet, die erforderlichen Arbeiten zur Verlegung der dort vorhandenen Sparten mit der LEW abzustimmen.

Den Interessen der Stadtwerke Holding GmbH im Hinblick auf deren Ver- und Entsorgungsleitungen auf Höhe „Westecke Salewa-Haus“ in der Halderstraße, der Fernwärmetrasse unter dem Bahnhofsvorplatz und der sonstigen Sparten wurde durch entsprechende Auflagen unter A VIII 3 Rechnung getragen, die die Vorhabensträgerin u.a. zur Wiederherstellung der Fernwärmetrasse über die Halderstraße sowie zur Einhaltung von Mindestabständen bei Ersatzpflanzungen in der Nähe oder über Sparten der Stadtwerke Holding GmbH verpflichten.

Zur Wahrung der Interessen der Deutschen Telekom AG wurde der Vorhabensträgerin unter A VIII 4 auferlegt, vor dem Baubeginn die weiteren Maßnahmen mit der Deutschen Telekom AG eng abzustimmen.

14.4 Denkmalpflege

Das Vorhaben trägt auch den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung. Nach Mitteilung der Abteilung für Vor- und Frühgeschichte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD) ist auf Grund der bereits in der Vergangenheit erfolgten Bauaktivitäten (Eisenbahnbau 1844 – 1846) nicht mit Funden des im Planungsbereich ehemals befindlichen Gräberfeldes AELIA AVGVSTA zu rechnen, allenfalls mit erhaltenen Überresten zwischen dem westlichen Tunnelportal und den westlichsten Schienensträngen der DB. Auf die allgemeine Meldepflicht von unerwarteten Bodenfunden nach § 8 DSchG und die rechtzeitige Information der Stadtarchäologie Augsburg vor Beginn der Bauarbeiten wurde dennoch hingewiesen. Danach sind evtl. aufgefundene Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher frei gibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Diesen denkmalpflegerischen Belangen wurde durch die Auflagen unter A IX 1 bis A IX 5 Rechnung getragen.

Die Abteilung Bau- und Kunstdenkmalpflege des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege erhebt aus baudenkmalpflegerischer Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben. Die Festsetzung von Auflagen zum Schutz von Baudenkmalern war daher nicht erforderlich.

15. Eingriffe in das Eigentum

Bei der Überprüfung des gegenständlichen Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Gemäß § 30 PBefG ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach den §§ 28, 29 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist.

Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind zwingend notwendig, um die Baumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen (Art. 1 Abs. 1 des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung (BayEG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 1978 (BayRS 2141-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.12.2002 (GVBl S. 962) Die einzelnen zu erwerbenden bzw. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis und im Grunderwerbsplan (Anlage 5.1 der Planunterlagen und 5.2. T der Tekturunterlagen) enthalten.

Die gesamte Baumaßnahme nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht.

Die Regelung eines Ausgleichs für die notwendigen Eingriffe ist den nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Art und Höhe der Entschädigungen sind in den Grunderwerbsverhandlungen oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Denn für unmittelbar durch Grundabtretung entstehenden Rechtsverlust aber auch andere Vermögensnachteile gilt ausschließlich Entschädigungsrecht nach Art. 8 ff BayEG, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Im Rahmen des Enteignungsverfahrens ist Entschädigung gemäß Art. 10 und 11 BayEG zu leisten.

16. Sonstige Forderungen Träger öffentlicher Belange

Im Folgenden werden im Wesentlichen nur die Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen gegen die Planfeststellung nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Vereinbarungen mit der Vorhabensträgerin oder dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

16.1 Stadt Augsburg

Die vorliegende Planung zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof wird von der Stadt Augsburg ausdrücklich begrüßt. Sie hat mit jeweiliger Unterschrift auch sämtliche Planunterlagen freigegeben. Die Maßnahme ist im Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg (s.o. C III 8.1) enthalten. Zudem hat der Stadtrat mit Beschlüssen vom 27.09.2007, 22.07.2009, 24.06. und 29.07.2010 seine Unterstützung des Vorhabens in vollem Umfang ausgedrückt und die Vorhabensträgerin mit der Umsetzung beauftragt. Eine erneute Beschlussfassung im Bauausschuß oder Stadtrat war zur Tektur gemäß dem Schreiben des Baureferats der Stadt Augsburg vom 03.05.2011 nicht erforderlich.

Ergänzend hierzu wurden die Stellungnahmen der städtischen Dienststellen zum Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs mit Schreiben vom 06.12.2010 übermittelt. Sie enthalten im Wesentlichen Anregungen und Vorschläge, die – soweit sie planfeststellungsrechtlich relevant waren – von der Vorhabensträgerin berücksichtigt und weitgehend umgesetzt werden. Einigen der von den Dienststellen der Stadt

Augsburg erhobenen Einwendungen wurde durch Auflagen unter Abschnitt A dieses Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.

Umweltamt

Dem Wunsch, auf den Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs lärmarmen Asphalt einzubauen, kann nicht Rechnung getragen werden, da dieser Straßenbelag zum einen wesentlich kurzlebiger ist als herkömmlicher Straßenbelag und zudem in dem im Planungsumgriff zulässigen Geschwindigkeitsbereich um 50 km/h kaum Wirkung zeigt. Die im Rahmen des Lärmschutzes ermittelten passiven Schallschutzmaßnahmen sind zudem aus gutachterlicher Sicht auch bei herkömmlichem Straßenbelag als ausreichend befunden worden.

Amt für Brand- und Katastrophenschutz

Die aus brandschutztechnischen Gründen geforderte Einhaltung bestimmter Abstände bei der Positionierung von Hydranten obliegt in Planung und Vollzug der Stadt Augsburg und konnte daher nicht der Vorhabensträgerin auferlegt werden. Der Belang ist zudem nicht planfeststellungsrelevant.

Stadtplanungsamt

Die Beleuchtung des Fuß- und Radwegs in Verlängerung der Meringer Straße erfolgt bewusst lediglich in den Abschnitten, in denen eine ansonsten alternativlose Verbindung zwischen dem Stadtteil Hochzoll und Friedberg West hergestellt wird. Eine Beleuchtung der gesamten Strecke steht nicht zuletzt dem primären Nutzungszweck als Ausgleichsfläche entgegen. Andere Nutzungen, insbesondere zu verkehrlichen oder Erholungszwecken, haben dahinter zurückzustehen.

16.2 Polizeipräsidium Schwaben

Das Polizeipräsidium Schwaben hat in seiner Stellungnahme vom 11.10.2010 auf die große verkehrstechnische Bedeutung des Umbaus des Augsburger Hauptbahnhofs als größtes Teilprojekt der „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ hingewiesen. Der Tekturplanung hat die Polizei mit Schreiben vom 20.06.2011 ausdrücklich zugestimmt.

Soweit die Planung dahingehend kritisiert wird, dass sie einen ganzheitlichen Lösungsansatz missen lässt, ist dem entgegenzuhalten, dass die für eine gesamtverkehrlich optimale Lösung erforderlichen Randbedingungen im Zeitpunkt der Planerstellung nicht vorgelegen haben und auch bis jetzt nicht vorliegen. Diese Randbedingungen zu schaffen liegt außerhalb der Möglichkeiten und Zuständigkeiten der Vorhabensträgerin.

Aus Sicht des ÖPNV ist anzumerken, dass die Aufgabenstellung unter den insbesondere seitens der Stadtplanung vorgegebenen, einengenden Rahmenbedingungen durch die vorliegende Planung bestmöglich erfüllt worden ist. Auch die direkt aus dem Vorhaben erwachsenden Aufgabenstellungen insbesondere den (motorisierten) Individualverkehr betreffend, wurden im Rahmen der vorgegebenen Möglichkeiten gut gelöst.

Darüber hinaus wurde das Verkehrskonzept zum Hauptbahnhof auf das engste mit dem des Bebauungsplans 500 der Stadt Augsburg (s. o. C III 12.2) abgestimmt. Weiterhin sind in die verkehrlichen Planungen zum Umbau des Hauptbahnhofs auch die Überlegungen für die künftigen, insbesondere auch verkehrlichen Entwicklungen auf den ehemaligen Ladehöfen der DB mit eingeflossen. Damit sind alle relevanten Verkehrsplanungen im Umfeld des Hauptbahnhofs miteinander koordiniert worden. Den Leistungsfähigkeitsberechnungen für die im Planungsumgriff relevanten Verkehrsknoten lagen die verkehrlichen Auswirkungen der o. g. Planungen zu Grunde.

16.3 Behindertenbeauftragter der Stadt Augsburg

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Augsburg hat bereits im Vorfeld des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Rahmen-Förderantrag für die MDA (Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen) die grundsätzliche Zustimmung zum gegenständlichen Vorhaben als barrierefreie Lösung erklärt. Die Umsetzung hält er in manchem Details aber nicht für optimal.

Zunächst ist festzuhalten, dass das Vorhaben als öffentliche Verkehrsanlage gemäß § 8 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen - BGG - vom 27.04.2002 (BGBl I S. 1467 f), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.12.2007 (BGBl I S. 3024) weitmöglichst barrierefrei gebaut wird. Maßgeblich ist insbesondere die Ausgestaltung der Baumaßnahme. Nach § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche dann barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. So ist der Zugang über Aufzüge zu Verkehrstationen auf unterschiedlichen Ebenen, wettergeschützte Unterstände ebenso Standard wie Wegeleitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder.

Zu den Forderungen des Behindertenbeirats zu weitergehenden Verbesserungen im Bereich der Fest- und Fahrtreppen, Aufzüge, Bahnsteige, Bahnsteigdächer, Warteräume, Wegeleitsystem und Anordnung von Aufmerksamkeitsfeldern ist auf die Ausführungen unter C III 10.1 und C III 10.2 zu verweisen.

Der Forderung, dass der Behindertenbeirat in die weiteren Planungsphasen für das Vorhaben detailliert eingebunden wird, wird durch Auflage A XII 9 Rechnung getragen.

Darüber hinaus hat der Behindertenbeauftragte Verbesserungen beim Übergang vom Bahnsteig E zum Bahnsteig F (s. o. C III 10.4), eine ausreichende Anzahl von Behindertenparkplätzen sowie die Verbindung von Behindertenparkplätzen in den anliegenden (öffentlichen) Tiefgaragen mit der Verteilerebene, ein Behinderten-WC in der Verteilerebene sowie Service-Points der DB in der Verteilerebene und am westlichen Tunnelportal angesprochen. Schließlich wurden Vermietungs- und Vermarktungsflächen in der Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) angeregt

und der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Ostseite der Rosenaustraße als nicht barrierefrei kritisiert.

Der Übergang vom Bahnsteig E zu Bahnsteig F ist für die Fahrgäste nur über die Verteilerebene möglich, da nur am Bahnsteig F ein durchgehender Aufzug von der Oberfläche bis zur Straßenbahnhaltestelle in der Minus - 2 -Ebene zur Verfügung steht. Die durchgehenden Aufzüge, die eine komplexere Planung des gesamten Bauwerks bedingen und zudem sehr kostenintensiv sind, wurden im Bereich des Bahnsteigs F vorgesehen, weil hier die überwiegende Anzahl der Umsteiger vom Schienenpersonennahverkehr auf die Straßenbahn zu erwarten sind. Deshalb macht auch eine Verlegung des durchgehenden Aufzugs vom Bahnsteig F zum Bahnsteig E keinen Sinn. Zudem gibt es aber auch einen durchgehenden Aufzug im Bereich des Hausbahnsteigs A.

Die Behindertenparkplätze am Bahnhofsvorplatz werden im Rahmen der vorhabenbedingten Baumaßnahmen grundsätzlich im Ursprungszustand wieder hergestellt. Darüber hinaus soll aber auch die Situierung von Behindertenparkplätzen im Osten und Westen des Bahnhofs Gegenstand des jeweils vorgesehenen städtebaulichen Wettbewerbs sein (s. o. C III 3.1).

Eine unterirdische Verbindung von Behindertenparkplätzen zu den umliegenden (öffentlichen) Parkhäusern sowie ein unterirdischer Kiss & Ride-Platz und eine Taxi-Anfahrt würden umfangreiche zusätzliche Tunnelbauwerke erfordern, die erhebliche Mehrkosten mit sich brächten, die wirtschaftlich nicht darstellbar sind. Einer unterirdischen Verbindung stehen aber mit dem Kellergeschoss des Bahnhofsempfangsgebäudes auch bauliche Gründe entgegen. Zudem steht der Bahnhofsvorplatz (samt Untergrund) im Eigentum der DB Station & Service, die einem unterirdischen Zugang zur Verteilerebene, der zur Erreichung des Zwecks der gegenständlichen Maßnahme auch nicht erforderlich ist, ablehnend gegenüber steht (s. o C III 3.2).

Die Anlage eines Behinderten-WCs sowie von Service-Points als Infostellen der DB AG unterliegen nicht der Planfeststellung. Im Rahmen der geplanten städtebaulichen Wettbewerbe (s. o. C III 3.2) sollen aber auch Serviceeinrichtungen (wie Kiosk, Fahrgastinformationen etc.) eingebunden werden.

In der Empfangshalle sind im Vorgriff auf die Maßnahmen der MDA-Hauptbahnhof erst im Jahre 2009 die Verkaufseinrichtungen großzügig neu geplant umgebaut worden. Folgende Gründe machen eine Realisierung von ohnehin nicht der vorliegenden Planfeststellung unterliegenden zusätzlichen Vermietungsflächen in der Verteilerebene (Minus - 1 -Ebene) unmöglich:

Die Verteilerebene dient nach dem Brandschutzkonzept (s. Anlage 10 der Planunterlagen) als Fluchtweg aus der Straßenbahnhaltestelle (Minus - 2 -Ebene). Der Einbau von Vermietungseinheiten engt den lichten Raum ein. Sie wären nur bei erheblicher Verbreiterung des Gesamtbauwerks möglich. Zudem bedingen Vermietungseinrichtungen erhöhte Anforderung an den Brandschutz. Dies würde aber zu unverhältnismäßig hohen Sprungkosten führen, insbesondere zur

Herstellung der brandschutzrelevanten Voraussetzungen im Bau und im laufenden Betrieb, die wirtschaftlich nicht darstellbar sind. Zudem basiert das gesamte Belichtungskonzept bis zur Minus - 2 -Ebene u.a. auf verglasten Bodenbereichen. Durch den Einbau von Vermietungseinheiten würde dieser substanzielle Planungsansatz eliminiert. Ein völlig neues, ausschließlich auf Kunstlicht ausgerichtetes und auch teureres Belichtungskonzept wäre die Folge. Auch eine Nutzung der bisherigen Mittelpassage unter den Bahngleisen als Ladenpassage ist nicht möglich, da sie durch das Neubauvorhaben überplant wird und abgerissen werden muss.

Zum als „nicht barrierefrei“ angesehenen gemeinsamen Geh- und Radweg in der Rosenaustraße ist zuzugestehen, dass dies keine optimale Lösung darstellt. Um jeglichen Konflikt zu vermeiden wäre eine getrennte Führung der Radfahrer die bessere Lösung. Die Verkehrsführung insbesondere für den Radverkehr im Bereich der Rosenaustraße war auf Grund der Einwendungen im Anhörungsverfahren im Rahmen der Tektur der Planung umfassend überprüft worden. Dabei hat die Vorhabensträgerin auch die Anlage eines eigenen Radfahrstreifens oder Radweges geprüft (s. o. C III 13.3). Auf Grund der engen Platzverhältnisse entlang der Rosenaustraße ist dies aber nicht möglich. Deshalb stellt die nun planfestgestellte Lösung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde angesichts der vorgegebenen Platzverhältnisse die verträglichste Lösung dar. Die Mitbenutzung des Gehweges soll zusätzlich erlaubt werden, da die Führung auf der Straße mit darin liegenden Straßenbahngleisen gerade für unsichere Radfahrer, wie Kinder oder ältere Menschen, problematisch ist. Die Kombination aus Fuß-/Radweg erscheint deshalb ergänzend zur Nutzung der Straße als sinnvoll. Der grundsätzliche Vorrang der Fußgänger bleibt davon unberührt. Dennoch wird angeregt, dass im Rahmen der Ausführungsplanung erneut geprüft wird, ob eine Trennung des als gemeinsamen Geh- und Radweg geplanten Wegs in der Rosenaustraße möglich ist (s. A XII 9).

Es hat auch eine Abstimmung der Vorhabensträgerin mit dem Bayer. Blinden- und Sehbehindertenbund e. V. (BBSB) stattgefunden. Ein entsprechendes Protokoll vom 11.07.2011 liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Zur weiteren Absprache in vertieften Planungsstadien ist auf die entsprechenden Ausführungen unter C III 10.1 zu verweisen.

IV. Einwendungen Privater

Im Folgenden werden im Wesentlichen die für die Straßenbahnplanung rechtlich entscheidungserheblichen Einwendungen von Privatpersonen behandelt, die nicht bereits Gegenstand aller bisherigen Abhandlungen waren oder sich nicht auf andere Weise (z. B. durch Vereinbarungen mit dem Vorhabensträgerin oder durch Grunderwerb) erledigt haben oder im Rahmen der Bauausführung abzustimmen sind.

Soweit diesen Forderungen gegen die Planfeststellung nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht sonst erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

Güterzugsdurchfahrtsgleis

Die im Rahmen des Verfahrens erhobene Forderung im Zuge des Umbaus des Augsburger Hauptbahnhofs auch ein Güterzugdurchfahrtsgleis im Personenbahnhof zu realisieren ist zunächst festzuhalten, dass diese komplexe Aufgabenstellung grundsätzlich ein umfassendes Verfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz erforderlich machen würde. Die Zuständigkeit nach dem PBefG wäre hierfür nicht mehr gegeben (s. o. C II 1).

Darüber hinaus erfordert ein Güterzugsdurchfahrtsgleis einen finanziell gesehen unrealistischen Komplettumbau des Hauptbahnhofs Augsburg (geschätzte Kosten 250 Mio. €) mit großräumigen Eingriffen in alle Eisenbahninfrastrukturanlagen bzw. unter Aufgabe einer Bahnsteigkante. Letzteres widerspricht aber den Erfordernissen des Regio-Schienen-Taktes und damit einhergehend dem Projekt Bahnsteig F (s. o. C III 10.4), wonach zwei zusätzliche Bahnsteigkanten benötigt werden zur leistungsfähigen Abwicklung des Betriebsprogramms im 15-Minuten-Takt.

Die Schaffung eines Güterzugdurchfahrtsgleises würde eine gewaltige Änderung des Spurplans bedeuten. Diese Änderungen würden sich auch nicht nur auf den unmittelbaren Hauptbahnhofbereich erstrecken, sondern hätten Auswirkungen zwischen Augsburg - Oberhausen bis Augsburg - Hochzoll und würden die Entbehrlichkeit etlicher Nebengleise im Güterbahnhof voraussetzen. Der Umbau würde sich auch nicht nur auf den Gleisbau beschränken, sondern auch den Umbau/Neubau der Oberleitungsanlagen, des Stellwerks mit Innen- und Außenanlagen usw. erfordern. Zu berücksichtigen ist hierbei auch die Topographie mit dem Geländehöhen sprung von rund 2 m zwischen Personen- und Güterbahnhof als Zwangspunkt. Entgegen der Darstellung von Einwendungsführern erfordert das gegenständliche Vorhaben auch keinen Komplettumbau zwischen den Gleisen 6 und 14, so dass ein Güterzugsdurchfahrtsgleis „mitgebaut“ werden könnte. Es wird lediglich im Zuge der Erstellung des Bahnsteigs F im Rahmen des Regio-Schienen-Taktes das Gleis 12 geringfügig verschoben.

Radius Wendeschleife Hübnerstraße sowie Verlegung Haltestelle Hübnerstraße in Mittellage

Im Rahmen der Einwendungen wurde auch bemängelt, dass der Radius der Wendeschleife in der Hübnerstraße mit 22,5 m den vorgeschriebenen Mindestradius von 25,00 m unterschreitet, obgleich die Wendeschleife dem regelmäßigen Linienbetrieb für die Straßenbahnlinien 4 und 6 dient.

Die Wendeschleife in der Hübnerstraße war bei ihrem Bau nicht für den Dauerbetrieb vorgesehen, sondern als Betriebsgleis für Störungsfälle. In Umsetzung des städtischen und regionalen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2006 (s. o. C III 8.1) wurde die Straßenbahnlinie 4 zum Hauptbahnhof geführt. Die zusätzliche regelmäßige Befahrung der Wendeschleife in der Hübnerstraße mit der Linie 6 ist nur bis zur Umsetzung der MDA Hauptbahnhof vorgesehen. Nach Umsetzung des Vorhabens fährt die Linie 6 über den Knoten Rosenau-/Pferseer Straße Richtung Osten über die Pferseer Unterführung und die Viktoriastraße zurück zum Königsplatz und nach Friedberg (s. o. C III 8.2).

Die Linie 4 kann diesen Linienweg nicht nutzen, weil der Knoten Rosenaustraße/Pferseer Straße keine ausreichende Leistungsfähigkeit für das Befahren einer weiteren Straßenbahnlinie im 5-Minuten-Takt besitzt. Mittelfristig

soll aber auch die Linie 4 die unterirdische Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof bedienen. Dafür ist aber eine noch zu erstellende Wendemöglichkeit westlich der neuen Haltestelle erforderlich, die Planungen hierfür sind in Vorbereitung (s. o. C III 8.2). Ab diesem Zeitpunkt wird die oberirdische Wendeschleife Hübnerstraße nur noch im Störfall und bei Sonderverkehren benutzt. Die Abweichung vom Mindestradius gemäß den BOStrab-Trassierungsrichtlinien wird somit auf Grund der Zwangspunkte vom Infrastrukturbetreiber akzeptiert, gerade weil langfristig die Frequentierung gering ist.

Eine im Rahmen des Anhörungsverfahrens aus städtebaulichen Gründen angeregte Verlegung der Haltestelle in der Hübnerstraße in die Mittellage unter dem Gesichtspunkt des Zugangs zur Innenstadt über die Bahnhofstraße ist ebenfalls abzulehnen. Unter den Gesichtspunkten des ÖPNV besteht kein Bedarf für eine Verlegung der Haltestelle. Zudem müsste für die angeregte Verlegung der vorhandene Mindestradius beim Gleisbogen von der Hübnerstraße in die Bahnhofsstraße gemäß der BOStrab-Trassierungsrichtlinien von 25,00 m deutlich unterschritten werden, überdies wäre eine Haltestelle in Mittellage ohne Anlage eines entsprechenden Bahnsteigs nicht mehr barrierefrei. Für städtebauliche Weiterentwicklungen ist auf die vorgesehenen Ideenwettbewerbe (s.o. C III 3.1) zu verweisen.

Wertminderung Grundstücke

Einwendungsführer haben in der Anhörung geltend gemacht, dass durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und die betriebsbedingten Erschütterungen aus dem Straßenbahnverkehr eine deutliche Wertminderung ihrer Anwesen entsteht. Wie bereits unter C III 4.2.1 ausgeführt, werden zum einen Erschütterungen aus dem Straßenbahnbetrieb durch die Anordnung eines sog. „leichten Masse-Feder-Systems“ soweit es technisch möglich ist, gesenkt. Zum Anderen besteht bereits jetzt durch die vorhandene Nutzung der Rosenaustraße als Durchgangsstraße (s.o. C III 3.4) und den damit verbundenen Schwerlastverkehr in diesem Bereich eine erhebliche Belastung durch das vorhandene Verkehrsaufkommen. Die zusätzliche Straßenbahntrasse wirkt sich hier nicht maßgeblich aus. Eine durch den zusätzlichen Verkehrsträger auftretende Minderung des Verkaufswerts der Immobilie ist daher nicht gegeben. Vielmehr kann sich die verbesserte Anbindung der Immobilie an das ÖPNV-Netz und das überregionale Schienennetz über den neu geschaffenen Westzugang zum Bahnhof durchaus wertsteigernd für eine Immobilie in diesem Bereich auswirken.

Zudem sind geringe Beeinträchtigungen der Wohnqualität oder Wertminderungen von Grundstücken im öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Straßenbahnprojektes hinzunehmen (Art. 14 Abs. 2 GG). Die Eigentumsgarantie von Art. 14 GG erhält lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Veränderungen der Grundstückslage sind Ausdruck der Situationsgebundenheit und –bedingtheit der konkreten Eigentumsposition. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes der Grundstücke stehen dem Eigentümer nicht zu (siehe auch BVerwG, 21.03.1996, 4 C 9.95). Ein enteignender Eingriff liegt nicht vor.

Gestaltung und Geschwindigkeitsbeschränkung Pferseer Straße

Die von Einwendungsführern geforderte Fortsetzung der Tempo-30-Regelung aus der Augsburgener Straße für die Pferseer Straße kann aus verschiedenen Gründen nicht umgesetzt werden. So unterscheiden sich die baulichen und ver-

kehrlichen Randbedingungen der Pferseer Straße von denen in der Augsburger Straße. Die Augsburger Straße konnte im Rahmen der Sanierung der Gleise der Straßenbahn auf ganzer Länge umgestaltet und mit einem relativ engen Querschnitt von ca. 7,5 m versehen werden. Demgegenüber ist der Straßenquerschnitt der Pferseer Straße mit knapp 14 m sehr breit. Eine Geschwindigkeit von 30 km/h lässt sich rechtmäßig nur unter den Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung anordnen. Diese straßenverkehrsrechtliche Anordnung wird grundsätzlich nicht im Rahmen der Planfeststellung festgelegt. Sie erfolgt eigenverantwortlich durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Geschwindigkeitsbeschränkung in Rosenaustraße

Auch die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Rosenaustraße bestimmt sich nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung. Für die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist, wie oben ausgeführt, die Straßenverkehrsbehörde zuständig, nicht die Planfeststellungsbehörde.

Künftige Verkehrsführung Rosenaustraße und Thelottviertel, sowie im Pferseer Tunnel

Zur Organisation des zum Westzugang des Hauptbahnhofs zuströmenden Such- und Parkverkehrs wurde in der Anhörung vorgeschlagen, eine Einbahnstraßenregelung „der parallel in kurzem Abstand verlaufenden Achsen Rosenaustraße, in Süd-Nord-Richtung ab Schießstättenstraße, und gegenläufig Holzbach-/Perzheimstraße“ zu prüfen, da in Verlängerung der Perzheimstraße ein leistungsfähiger B-17-Anschluss zur Verfügung stehe. Ebenso wurde eine Einbahnstraßenregelung für den Pferseer Tunnel nach den im Rahmen dieser Planfeststellung vorgesehenen Rückbau des stadtauswärtigen Gleises angeregt.

Die gegenständliche Planfeststellung beurteilt nur die mit dem Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs und der Neuanlage von Straßenbahntrassen einhergehenden Veränderungen bei der Verkehrsführung. Weitergehende insbesondere strukturelle Veränderungen obliegen der Stadt Augsburg als Stadtplanungs- und Straßenverkehrsbehörde. Dabei müssen insbesondere im Rosenau- und Thelottviertel künftige Planungen wie die Straßenbahnlinie 5 (s. o. C III 8.5) und die „Entlastungsstraße West“ hinsichtlich des dann deutlich verringerten Durchgangsverkehrs und der gleichzeitig noch notwendigen Erschließungswirkung (s. o. C III 12.1) mit einfließen. Kurz- bis mittelfristig kann dann die Situation durch eine Änderung der Verkehrsführung (wie beispielsweise die angesprochene Ausweisung eines Einbahnstraßensystems) optimiert und verträglicher gestaltet werden. Dabei sind auch die Situation im ruhenden Verkehr und ggf. auch die Einrichtung einer Quartiersgarage oder eines speziellen Angebotes für Pendler zu prüfen. All diese Aufgaben sind jedoch nicht Teil des gegenständlichen Projekts, sondern von der Stadt Augsburg in eigener Planungshoheit zu bearbeiten.

Parken Hochterrasse

Der im Rahmen der Anhörung vorgetragene Vorschlag, Parkflächen auf der Hochterrasse in der Rosenaustraße beim Westportal auszuweisen, ist nicht umsetzbar. Nach Auskunft der Deutschen Bahn als Grundeigentümerin ist die vorgenannte Hochterrasse mit einer Zufahrtmöglichkeit von der Rosenaustraße Höhe Schießstättenstraße her vollumfänglich als Bahnanlage gewidmet. Eine Ausweisung von öffentlichen Parkflächen bzw. Mitbenutzung vorhandener oder

zukünftiger Parkplätze von Betriebsgebäuden der DB schließt die Deutsche Bahn nach derzeitigem Kenntnisstand aus.

Parkverbot Rosenaustraße

Die Einrichtung eines Park- oder Halteverbots in der Rosenaustraße ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung. Solche verkehrsrechtlichen Anordnungen sind ggf. von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Augsburg zu erlassen.

Sperrung Viktoriastraße

Über die von Einwendungsführern angeregte Sperrung der Viktoriastraße aus städtebaulichen Gründen für den motorisierten Individualverkehr auf Höhe der Bahnhofstraße ist nicht im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung zu entscheiden. Dies obliegt der Stadt Augsburg als kommunaler Planungsträgerin. Entsprechende Überlegungen könnten in den geplanten städtebaulichen Wettbewerb (s. o. C III 3.1 und C III 3.2) einfließen.

Feuerwehrsammelplatz

Die Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3 haben in Ihren Einwendungen gefordert, dass ihnen ein geeigneter Ersatzstandort für den für Ihr Personal im Brandfalle festgelegten Sammelplatz in der Halderstraße 27, welcher nunmehr durch das Trogbauwerk nicht mehr erreichbar ist, genannt wird. Da es sich bei der Auswahl und Festlegung geeigneter Sammelplätze für den Brandfall um eine firmeninterne Organisationsmaßnahme handelt, ist es Sache der LEW AG, den neuen Sammelplatz nach Abstimmung mit der Feuerwehr und den Rettungsdiensten nach den für die Auswahl solcher Standorte maßgeblichen Kriterien selbst festzulegen.

Zufahrt für Rettungsdienst und Feuerwehr

Die Sorge der Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3, dass die Zufahrt von Fahrzeugen und Rettungsdienst beeinträchtigt sein könnte, ist unbegründet. Der Zugang zu allen Anwesen und die Zufahrt von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen wird grundsätzlich dauerhaft aufrecht erhalten.

Keine Straßenausbaukosten

Die Eigentümer des Anwesens Hübnerstraße 3 haben sich im Rahmen ihrer Einwendungen auch dagegen verwehrt, in irgendeiner Form für die Kosten eines Straßenbauvorhabens einschließlich der Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) und Baugesetzbuch (BauGB) veranlagt zu werden. Hierzu ist festzustellen, dass es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben weder um eine Maßnahme im Sinne der Erschließungsbeitragssatzung noch der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Augsburg handelt. Vielmehr erfolgen die Bauarbeiten in diesem Bereich auf Grund eines ÖPNV-Bauprojekts mit Anpassungsmaßnahmen des öffentlichen Straßenraums und auch von Grundstückszufahrten. Vorhabensträgerin ist die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH, die im Namen und auf Rechnung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH handelt. Nach Mitteilung der Stadt Augsburg kommt die Erhebung von Erschließungsbeiträgen oder Straßenausbaubeiträgen deshalb hier nicht in Betracht.

V. Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass das Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie der übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei der planfestgestellten Variante um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Mit dem Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs zu einem Drehkreuz für innerstädtische Straßenbahnen in Verknüpfung mit dem Schienenverkehr der DB AG mit gleichzeitigem Bau eines Fußgängertunnels nach Westen entstehen nicht nur erhebliche Verbesserungen für den ÖPNV, sondern es sind umfangreiche Synergieeffekte mit dem Schienenverkehr durch direkte barrierefreie Hinführung der Kunden des ÖPNV zur Schiene zu erwarten. Einhergehend damit sind Entwicklungschancen für den Städtebau und die stadträumliche Entwicklung. In der Gesamtbetrachtung sind die mit dem planfestgestellten Projekt verbundene Nachteile insbesondere in den Natur- und Landschaftsschutz als nachrangig zu betrachten, zumal sie ausgeglichen werden.

VI. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die Einziehung folgen aus Art. 6, 7 und Art. 8 BayStrWG.

VII. Wasserrechtliche Erlaubnis

Mit dem Projekt Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof sind Eingriffe in das Grundwasser sowie die Ableitung von Bauwasser in die Kanalisation der Stadt Augsburg verbunden als wasserrechtlicher Benutzungstatbestand gemäß §§ 8, 9 sowie 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und § 10 der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg. Die Gestattungsentscheidung hierfür wird zusammen mit der Planfeststellung getroffen (§ 19 Abs. 1 WHG in Verbindung mit Art. 69 Bayerisches Wassergesetz - BayWG).

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth hat mit Schreiben vom 14.12.2010 sowie 28.09.2011 dem Konzept aus wasserwirtschaftlicher Sicht unter Auflagen (s. o. A VI) zugestimmt. Die Abteilung Wasser- und Brückenbau des Tiefbauamts der Stadt Augsburg hat mit Schreiben vom 19.10.2010 unter Auflagen (s. o. A VI) ebenfalls zugestimmt.

Zudem hat die Stadt Augsburg mit Unterzeichnung der Planunterlagen bei Einreichung des Planfeststellungsantrags sowie der Tekturunterlagen ihr Einverständnis zu den Planfeststellungsunterlagen und den damit verbundenen wasserrechtlichen Benutzungen erteilt.

VIII. Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb der Linie

Die Voraussetzungen zu der unter A XIV erteilten Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 PBefG liegen vor. Die Vorhabensträgerin hat das Vorliegen der Voraussetzungen nach § 13 Abs. 1 PBefG nachgewiesen. Im Anhörungsverfahren wurden keine Versagungsgründe bekannt. Deshalb war die Genehmigung gemäß § 16 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 PBefG auf eine Geltungsdauer von 25 Jahren zu erteilen. Die Bedingung sowie die Auflagen beruhen auf den §§ 2, 15 Abs. 3, 17, 21, 36, 37, 39, 40, 54, 54 a PBefG und § 57 Abs. 1 PBefG.

IX. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten und Auslagen stützt sich auf Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1, Art. 5, Art. 6 Abs. 1, Art. 7 und Art. 10 Abs. 1 Nr. 3 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 (GVBl S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14.04.2011 (GVBl S. 150), in Verbindung mit Tarif-Nrn. 5.II.6/1, 5.II.6/8.1, 5.II.6/8.2, und 8.IV.0/1.1.5.3 des Kostenverzeichnisses vom 12.10.2001 (GVBl S. 766), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11.08.2011 (GVBl S. 406, ber. S. 576).

D) Rechtsbehelfsbelehrung, Hinweis

I. Rechtsbehelfsbelehrung

- A. Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung (Bekanntgabe) Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstr. 23, 80539 München, erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf der Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Urschrift oder in Abschrift (Kopie) beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften (Kopien) für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Abweichend davon können sich juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

- B. Gegen die in diesem Beschluss enthaltene Genehmigung der Linie gemäß A XIV kann Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch muss innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides schriftlich (Postanschrift: Regierung von Schwaben, Postfach, 86145 Augsburg) oder zur Niederschrift bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg, eingelegt werden.

Sollte über den Widerspruch ohne zureichenden Grund in angemessener Frist sachlich nicht entschieden werden, so kann Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg, Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg (Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten oder der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage kann nicht vor Ablauf von drei Monaten seit der Einlegung des Widerspruches

erhoben werden, außer wenn wegen besonderer Umstände des Falles eine kürzere Frist geboten ist.

In der Klage muss der Kläger bzw. die Klägerin, der Beklagte (Freistaat Bayern) und der Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnet werden. Ferner soll ein bestimmter Antrag gestellt und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angegeben werden. Der Klageschrift und allen Schriftsätzen soll dieser Beschluss (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

C. Hinweis:

Durch eine E-Mail kann derzeit ein Widerspruch bzw. eine Klage nicht wirksam erhoben werden.

II. Hinweis zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen wären – nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in der örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird in der Stadt Augsburg zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses ortsüblich im Amtsblatt der Stadt Augsburg bekannt gemacht.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Soweit die Zustellung an die Betroffenen gesondert erfolgt, hat die Auslegung dieses Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg (Postfach, 86145 Augsburg), angefordert werden.

Augsburg, 09.12.2011

Sabine Beck
Regierungsdirektorin