



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München

Az: 65140-611pph/023-2300#003
Datum: 19.08.2016

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**„Neubau der Bahnsteige A bis E, Sanierung der südlichen
Personenunterführung und Rückbau der Rampen des Posttunnels“,
im Bahnhof Augsburg Hbf**

**Ergänzende Maßnahmen zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg
(MDAE)**

**Vorhabenträger:
DB Station & Service AG,
Regionalbereich Süd,
Goethestraße 4,
80336 München**

Abkürzungsverzeichnis

AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
BE-Fläche	Baustelleneinrichtungsfläche
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BGebG	Gesetz über Gebühren und Auslagen des Bundes
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
dB	Dezibel
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsche Industrienorm
DSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
MDA	Ergänzende Maßnahmen Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Abgesetztes elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FFH	Flora-Fauna-Habitat (Richtlinie der Europäischen Union)
GG	Grundgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IVE	Institut für Verkehrswesen Eisenbahnbau und -betrieb
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEW	Lechwerke AG
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MDA	Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof
MDAE	Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof Ergänzungsmaßnahmen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PU	Personenunterführung
Ril	Richtlinie der DB AG
Rbf	Rangierbahnhof
RST-Augsburg	Regio-Schienen-Takt Augsburg
SG	Sachgebiet
SGV	Schienengüterverkehr
SO	Schienenoberkante
STU	Schalltechnische Untersuchung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr

StVO	Straßenverkehrsordnung
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TE	Tiefenentwässerung
TEN	Transeuropäisches Eisenbahnnetz
TSI-PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Personen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VHTin	Vorhabenträgerin
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwKostG	Verwaltungskostengesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	5
A.1	Feststellung des Plans	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen	9
A.3.1	Konzentrationswirkung	9
A.3.2	Wasserrechtliche Erlaubnisse	10
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise	11
A.4.1	Unterrichtungspflichten	11
A.4.2	VV BAU und VV BAU-STE	11
A.4.3	Abweichung vom Regelwerk	11
A.4.4	Weitere Nebenbestimmungen und Hinweise	11
A.4.4.1	Allgemein	11
A.4.4.2	Straßen, Wege, Zufahrten	12
A.4.4.3	Boden und Abfallwirtschaft/Wasserwirtschaft	12
A.4.4.4	Natur-/Landschaftsschutz	15
A.4.4.5	Immissionsschutz	17
A.4.4.6	Leitungsträger	21
A.4.4.7	Brandschutz	21
A.4.4.8	Denkmalschutz	22
A.4.4.9	Bauausführung	23
A.4.4.10	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)	24
A.4.4.11	Geschäftsbereiche der DB AG	24
A.4.4.12	Stadtwerke Augsburg	26

A.4.4.13	Sonstige Auflagen und Hinweise	27
A.4.4.14	Umweltfachliche Bauüberwachung	28
A.4.4.15	Vollzugskontrolle	28
A.4.4.16	Hinweise	28
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	31
A.6	Kosten	31
B.	Begründung	32
B.1	Sachverhalt	32
B.1.1	Gegenstand des Vorhaben	32
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	33
B.1.3	Anhörungsverfahren	33
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	37
B.2.1	Rechtsgrundlagen	37
B.2.2	Zuständigkeit	37
B.3	Umweltverträglichkeit	38
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	43
B.4.1	Planrechtfertigung	43
B.4.2	Planungsalternativen	45
B.4.3	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	45
B.4.4	VV BAU und VV BAU-STE	120
B.5	Gesamtabwägung	121
B.6	Kostenentscheidung	122
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	122
D.	Fertigungen des Planfeststellungsbeschlusses	123

Auf Antrag der DB Station & Service AG, Regionalbereich Süd (Vorhabenträgerin), erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Neubau der Bahnsteige A bis E, Sanierung der südlichen Personenunterführung und Rückbau der Rampen des Posttunnels“, im Bahnhof Augsburg Hbf, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzanlagen festgestellt.

Das Bauvorhaben hat die Erneuerung der Bahnsteige A bis E mit Sanierung der südlichen Personenunterführung und Rückbau der Rampen des Posttunnels im Augsburger Hauptbahnhof sowie eine damit zusammenhängende Spurplananpassung in beiden Bahnhofsköpfen Richtung Buchloe/Bobingen und Augsburg-Oberhausen an die geänderten Bahnsteigformen, zum Gegenstand.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus 3 Planordnern mit folgenden Unterlagen

Ordner 1:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Abkürzungsverzeichnis	Nur zur Information
2. 2.1	Erläuterungsbericht (51 Seiten) vom 15.03.1013 Übersicht über die Variantenbewertung vom 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PPR-000-_-_-01-_-	Nur zur Information
3	Übersichtspläne	Zur

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.1	Systemskizze Hbf Augsburg, o.M., vom 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSE-000-LP-_-01-_-	Information
3.2	Topografische Übersichtskarte, o.M., vom 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-02-_-	
4	Bestandspläne	Zur Information
4.1	Lagepläne Bestand	
4.1.1	Lageplan Sparten, M = 1:500, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-03-_-	
4.1.2	IvI-Lageplan Bestand, M = 1:1000, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-05-_-	
4.2	Bauwerkspläne Bestand	
4.2.1	Bestandsplan Posttunnel Rampen, M = 1:200, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-3000-4-PBS-000-LP-_-07-_-	
4.2.2	Bestandsplan PU Süd, M = 1:1000/1:100, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-300-4-PBS-000-LP-_-08-_-	
5	Technische Planung	
5.1	Verkehrsanlagen Trassierung	
5.1.1	Lageplan Trassierung, M = 1:1000, v. 15.03.2013, PlanNr. A10-375-4-PLP-000-LP-_-20-_-	
5.1.2	Regelquerprofil Gleis 24, M = 1:50, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-375-4-PSN-000-_-_-32-_-	
5.1.3	Regelquerprofil Gleis 25, M = 1:50, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-375-4-PSN-000-_-_-31-_-	
5.1.4	Regelquerprofil Gleis 55, M = 1:50, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-375-4-PSN-000-_-_-33-_-	
5.2	Verkehrsanlagen Bahnsteige	
5.2.1	Bahnsteige Endzustand, M = 1:500, v. 15.05.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-B01-LP-_-40-_-	
5.2.2	Ausstattungs-lageplan Süd, M = 1:250, v. 15.05.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-B02-LP-_-41-_-	
5.2.3	Ausstattungs-lageplan Nord, M = 1:250, v. 15.05.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-B02-LP-_-42-_-	
5.2.4	Regelquerschnitt Bahnsteig Treppe, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSN-B06-_-_-45-_-	
5.2.5	Regelquerschnitt Bahnsteig mit Dach, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSN-B07-_-_-46-_-	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5.2.6	Regelquerschnitt Bahnsteig ohne Dach, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSN-B08-_-_-47-_-	
5.2.7	Regelquerschnitt Bahnsteig Böschung, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSN-B09-_-_-48-_-	
5.2.8	Regelquerschnitt Bahnsteig Stumpfgleis, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PSN-B10-_-_-49-_-	
5.3	Ingenieurbauwerke	
5.3.1	Bauwerksplan Rampen Posttunnel, M = 1:50, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-300-4-PLP-000-LP-_-_-61-_-	
5.3.2	Bauwerksplan PU Süd, M = 1:100, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-300-4-PLP-000-LP-_-_-60-_-	
5.4	Bahnstromleitungen	
5.4.1	Oberleitungslageplan Süd, M = 1:500, v. 22.02.2013, PlanNr. T04-440-4-PLP-000-LP-_-_-01	
5.4.2	Oberleitungslageplan Nord, M = 1:500, v. 22.02.2013, PlanNr. T04-440-4-PLP-000-LP-_-_-02	
5.4.3	Anschlussplan 50 Hz Süd, M = 1:250, v. 22.02.2013, PlanNr.. T04-440-4-PLP-B01-MA	
5.4.4	Anschlussplan 50 Hz Nord, M = 1:250, v. 22.02.2013, PlanNr.. T04-440-4-PLP-B02-MA	
5.4.5	Querschnitt Beleuchtung Dach, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. T04-440-4-PAN-B01-MA	
5.4.6	Querschnitt Beleuchtung Stumpfgleis, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. T04-440-4-PAN-B02-MA	
5.4.7	Querschnitt Beleuchtung Böschung, M = 1:25, v. 22.02.2013, PlanNr. T04-440-4-PAN-B03-MA	
5.5	Leit- und Sicherungstechnik	
5.5.1	Systemskizze, o.M., v. 22.02.2013, A10-540-4-LST-001	
5.6.1	Baustelleneinrichtung Hbf Augsburg, M = 1:1000, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-_-70-_-	
5.6.2	Baustelleneinrichtung Augsburg-Oberhausen, M = 1:1000, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-_-71-_-	
6.1	Bauwerksverzeichnis vom 15.05.2013 (Seiten 1-8)	
6.2	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis, M = 1:500, v. 15.05.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-_-90-_-	
7	Grunderwerb	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1	Grunderwerbsverzeichnis (Seiten 1-5), v. 15.05.2013	
7.2	Grunderwerbsplan Hbf Augsburg, M = 1:1000, v. 15.05.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-92-_-	
7.3	Grunderwerbsplan Augsburg-Oberhausen, M = 1:1000, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-000-4-PLP-000-LP-_-91-_-	
8	bleibt frei	
9	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
9.1	Erläuterungsbericht (Seiten 1-27), v. 22.02.2013	
9.2	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, v. 30.11.2012 (Seiten 1-15)	
9.3	Bestands- und Konfliktplan, M = 1:1000, v. 15.05.2013, PlanNr. A06-000-4-PLP-B01-LP-AU-40-01	
9.4	Maßnahmenplan, M = 1:1000, v. 15.05.2013, PlanNr. A06-000-4-PLP-B01-LP-AU-40-02	
10	Regelung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte	Nur zur Information
10.1	Erläuterung wasserwirtschaftlicher Sachverhalte (Seiten 1-10), v. 15.05.2013	
10.2	Entwässerungslageplan, M = 1:500, v. 22.02.2013, PlanNr. A10-410-4-PLP-000-LP-_-80-_-	
10.3	Hydraulische Berechnung Entwässerungsleitung, v. 18.12.2012	
10.4	Bemessung Rückhaltebecken Abschnitt Bahnsteig A Nord (5 Seiten), v. 18.12.2012	
11	bleibt frei	
12	Gutachten und Untersuchungen	Nur zur Information
12.1	Schalltechnische Untersuchung	
12.1.1	Schalltechnische Untersuchung nach § 16. BImSchV	
12.1.2	Schalltechnische Untersuchung Baulärm	
12.2	Erschütterungstechnische Stellungnahme	
12.3	Gutachten zum Brand – und Katastrophenschutz	
	Teil 1: Ganzheitliches Brandschutzkonzept Bf Augsburg Hbf	
	Teil 2: Gutachten über Notwendigkeit von Ersatzmaßnahmen bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung in der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf	
	- Graphisches Brandschutzkonzept Verkehrsstation	
	1. Lageplan Bahnsteige, M = 1:500	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	2. Lageplan Verteilerebene-1, M = 1:500 3. Lageplan Verteilerebene-2, M = 1:250 4. Lageplan Verteilerebene-1, M = 1:250 5. Längsschnitt MDA, M = 1:250 6. Lageplan Bahnsteige, Bauzustand, M 1:500 - Grafisches Brandschutzkonzept Empfangsgebäude 1. Grundriss Kellergeschoss, M = 1:150 2. Grundriss Erdgeschoss, M = 1:150 3. Grundriss Zwischengeschoss, M = 1:150 4. Grundriss 2. Obergeschoss, M = 1:150 5. Grundriss Dachgeschoss, M = 1:150 6. Grundriss 1. Obergeschoss	
12.4	Baugrundgutachten/Geotechnischer Bericht	
12.5	Altlastenuntersuchung und Entsorgungsrelevanz/BoVEK	

Hinweis zu den Plänen Anlage 5.1.1 und 5.2.1, 6.2 und 7.2:

Die dort planerisch dargestellten Bahnsteignutzlängen an Gleis 024 von 75m entsprechen nicht der tatsächlichen Nutzlänge von 85m, die herzustellen ist. Ebenso sind die Standorte der Zugdeckungssignale 61-29b und 61-28c planerisch nicht korrekt angegeben. Die endgültigen Standorte werden noch festgelegt.

Die Plankorrekturen haben spätestens in der Ausführungsplanung zu erfolgen.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Eine Auflistung der durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzten Entscheidungen anderer Behörden ist grundsätzlich nicht notwendig. Die entsprechenden Fachbehörden sind gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG im Verfahren gehört worden und deren Stellungnahmen sind in den Plan sowie in die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde eingeflossen. Lediglich in Bezug auf wasserrechtliche Entscheidungen ist aufgrund von § 19 WHG im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss über die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse nach dem WHG explizit zu entscheiden. Das WHG weicht von der Konzentrationswirkung nach § 75 Abs. 1 VwVfG für Zuständigkeit, Verfahren und Entscheidung insofern ab, als in § 19 Abs. 1 WHG ausdrücklich die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse oder Bewilligungen für vorhabenbezogene Gewässerbenutzungen durch die Planfeststellungsbehörde festgelegt ist.

In der vorliegenden Planfeststellung sind die notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnisse unter nachfolgender Ziffer A.3.2.1 ausgesprochen. Die Herstellung des Benehmens mit der zuständigen Wasserbehörde (§ 19 Abs. 3 WHG) erfolgte im Rahmen deren Beteiligung im Planfeststellungsverfahren.

A.3.2.1 Wasserrechtliche Erlaubnis:

Dem Vorhabenträger werden auf Grundlage der unter A.2 aufgeführten Planunterlagen die gehobenen Erlaubnisse gemäß § 15 Abs. 1 WHG für das gesammelte Abführen von Niederschlagswasser von Gleis- und Bahnsteiganlagen über herzustellende Entwässerungsanlagen (Kastentrassen, Fallleitungen von den Bahnsteigdächern und Sammelleitungen) und Anordnung der Rückhaltebecken unter den Bahnsteigen Richtung Nord, erteilt.

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend.

Der Vorhabenträgerin wird vorsorglich eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Ableiten (Abpumpen) von Grundwasser und Schichtenwasser während der Bauzeit gemäß §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG i.V.m. § 10 WHG und Art. 15 BayWG erteilt.

Die Erlaubnis wird gemäß Art. 15 BayWG als beschränkte Erlaubnis erteilt, weil die Benutzung des Gewässers nur vorübergehend während der Bauzeit erforderlich ist.

Die zu den wasserrechtlichen Belangen ergangenen Auflagen und Bedingungen sind in nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen in Ziffer A.4.4.3 aufgeführt.

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München und der Stadt Augsburg möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.3 Abweichung von Regelwerken

Abweichungen von der TSI und nationalen Regelwerken sind nicht vorgesehen.

A.4.4 Weitere Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.4.1 Allgemein

Die an den Baumaßnahmen Beteiligten sind in ihrem Wirkungskreis verantwortlich für die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik, der DIN-Vorschriften, der öffentlich-rechtlichen Vorschriften und der aufgrund dieser Vorschriften erlassenen Anordnungen.

Während der Baumaßnahme sind die Baustelle und Baustelleneinrichtung in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Die Verkehrssicherungspflicht im Baustellenbereich mit den Zu- und Abfahrten auf öffentlichen Wegen und Straßen ist zu beachten.

A.4.4.2 Straßen, Wege, Zufahrten

Die für das Bauvorhaben genutzten Straße und Wege sowie Zufahrten sind nach den Bauarbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen.

Verschmutzungen der Fahrwege durch Fahrzeuge nach Verlassen der Baustelle sind zu vermeiden. Aufgrund der Baumaßnahme verschmutzte Straßen und Wege sind von der Vorhabenträgerin oder deren Beauftragten ordnungsgemäß wieder zu reinigen.

Die Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum ist vorab mit dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau, der Stadt Augsburg abzustimmen.

Für die ggf. notwendigen verkehrsrechtlichen Änderungen im Rahmen der Baumaßnahmen, z.B. Sperrungen oder Einschränkungen auf öffentlichen Straßen sowie die sich hieraus ergebenden Belange der Verkehrssicherung im Baustellenbereich, ist rechtzeitig vor Baubeginn bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Augsburg die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu erwirken.

Im Bereich des Kobelweges (zwischen B 17 und Bertha-von-Suttner-Straße) sind in den Planunterlagen derzeit nicht bestehende Zu-/Abfahrtsmöglichkeiten eingezeichnet.

Die Zufahrt hierüber darf nicht linksabbiegend vom Kobelweg aus erfolgen. Behinderungen der Verkehre auf dem Kobelweg durch ein-/ausfahrende Fahrzeuge sind auszuschließen.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss bei der Aufstellfläche für die Betonpumpe und die Transportmischer im Bereich der Frölichstraße entlang der Straße jederzeit ein Streifen mit einer Mindestbreite von 2,50m für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

A.4.4.3 Boden und Abfallwirtschaft/Wasserwirtschaft

Bauabfälle, Bau- und Betriebsstoffe sind so zu lagern, dass weder Vermischungen mit vorliegendem Bodenmaterial noch dessen Beeinträchtigung erfolgen kann.

Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes und anderer abfallrechtlicher Bestimmungen sind zu beachten.

Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen.

Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu beseitigen.

Zur Behandlung von altlastverdächtigen Flächen wird auf die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999, hingewiesen.

Bei Erdarbeiten ist generell darauf zu achten, ob eventuell künstliche Auffüllungen, Altablagerungen o.ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend die Stadt Augsburg einzuschalten, die alle weiteren erforderlichen Schritte in die Wege leitet.

Sollten Hinweise vorliegen, dass schadstoffbelastetes Bodenmaterial im Zuge Baumaßnahmen nicht entfernt wird, ist dieses horizontal und vertikal abzugrenzen und das Gefährdungspotential nach BBodSchV zu ermitteln.

Es ist sicherzustellen, dass es zu keiner Umweltgefährdung kommen kann.

Sollten im Rahmen der Baumaßnahme Altlasten oder schädliche Bodenveränderungen festgestellt werden, die eine Grundwassergefährdung besorgen lassen, ist die Stadt Augsburg sowie das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth unverzüglich einzubinden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass verunreinigtes Bodenmaterial ordnungsgemäß separiert, untersucht und je nach Belastung ordnungsgemäß und gegen Nachweis entsorgt wird.

Sofern im Rahmen der Errichtung von Zwischenlagerflächen Bodenbewegungen erfolgen, ist zu klären, ob ggf. anfallendes Bodenmaterial schadstoffbelastet ist. Die Verwertung ist mit dem Umweltamt, Referat 2 der Stadt Augsburg abzustimmen.

Für die Errichtung der Zwischenlagerfläche ist darauf zu achten, dass die gesicherte Fläche (hier: 250m²) für das anfallende schadstoffbelastete Material ausreichend ist.

Zur Verwertung bzw. Entsorgung von belastetem Bodenaushub wird auf die Vorgaben der „Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA)“ Merkblatt M 20, hingewiesen.

Bei der Verwertung anfallendem und zwischengelagertem Abfallmaterial sind auch Belastungen durch Pflanzenschutzmittel zu berücksichtigen.

Aufgrund der Altlastsituation ist der Zugang zu der vorhandenen Brunnenanlage unmittelbar nördlich des Geländes und zu den Grundwassermessstellen am Bahndamm für weitere Untersuchungszwecke jederzeit zu ermöglichen und darauf zu achten, dass die Entnahmestellen erhalten bleiben.

Bei Zwischenlagerung von belastetem Material (>Z 1.2 bzw. >RW1 gem. ZtVwwG) ist sicherzustellen, dass es zu keinem Schadstoffeintrag durch Niederschlagswasser kommen kann. Um mögliche Schadstoffverfrachtungen durch direktes Einwirken von Niederschlägen und Wind zu verhindern, sind die zwischengelagerten Haufwerke mit stabilen Folien/Planen (PE-Folien), die sturmsicher zu fixieren sind, abzudecken. Hierzu sind Abklärungen mit dem Tiefbauamt Abt. „Wasser und Brückenbau – Lagerung wassergefährdender Stoffe“ und der Abteilung „Stadtentwässerung“ vorzunehmen.

Das LfK/LfW-Merkblatt Nr. 3.4/2 (Anforderungen an die Entsorgung von Gleisschotter, aktueller Stand) sowie das LfW-Merkblatt Nr. 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch, Ausbauasphalt und pechhaltigem Straßenaufbruch, aktueller Stand) aktueller Stand sind zu beachten.

Im Falle von Einbau von RC-Material (Baustoffe aus Recyclingmaterial), ist dem Umweltamt vor Einbau nachzuweisen, dass die Randbedingungen gemäß RC-Leitfaden (2005)/ZTVwwGBy(2005) eingehalten sind. Das Umweltamt ist vorab zu informieren.

Wasserwirtschaft:

Baumaschinen und Baugeräte sind gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern.

Gefährdungen des Grundwassers und Oberflächengewässer im Zuge des Baubetriebes sind auszuschließen.

Ein Antrag zur Herstellung einer Grundstücksentwässerungsanlage und zur Einleitung von Abwasser in die öffentliche Kanalisation ist rechtzeitig vor Baubeginn unter Vorlage von entsprechenden Entwässerungsplänen bei der Stadtentwässerung Augsburg zu stellen.

Wasserhaltung:

Aufgrund der geringen Durchlässigkeit der erkundeten Tone und damit verbundenen Gefahr der Bildung von Stau- und Schichtwasser sind vorsorglich offene Wasserhaltungsmaßnahmen (Pumpen) für die Bauausführung vorzuhalten

A.4.4.4 Natur-/Landschaftsschutz

Die baulichen Maßnahmen sind landschaftsschonend auszuführen. Flurschäden sind zu vermeiden, unvermeidbare Flurschäden (insbesondere durch die Baustellenzufahrt) sind nach den baulichen Maßnahmen zu beseitigen, verbleibende Flurschäden sind nach den Richtlinien des Bayerischen Bauernverbandes den Eigentümern angemessen zu entschädigen.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung mit den darin vorgesehenen Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen und Schutzmaßnahmen sowie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung mit den artenschutzrechtlich begründeten Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Planunterlagen. Die beschriebenen Vermeidungs-/Minderungs-/Schutzmaßnahmen sind durchzuführen, insbesondere sind

- die Inanspruchnahme für das Baufeld sowie die Zufahrten auf die unbedingt erforderliche Flächengröße zu begrenzen,
- alle bauzeitlich betroffenen Flächen außerhalb des engeren Bahnhofsbereichs (Baufeld, Zufahrtswege) von Fremdstoffen rückstandsfrei zu räumen und ggf. Verdichtungen des Bodens zu lockern,
- Beeinträchtigungen des Bodens, des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch fachgerechten Umgang mit Treib-, Öl- und Schmierstoffen zu vermeiden sowie Bodenverdichtungen zu minimieren.

Eine ökologische Baubetreuung ist zur Berücksichtigung allgemeiner Schutzvorkehrungen durchzuführen.

Monitoring:

Um die Funktionsfähigkeit der Maßnahme zu überprüfen ist ein Monitoring durchzuführen.

Unterrichtungspflicht:

Der Beginn der Bauarbeiten ist der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg anzuzeigen.

Nach Fertigstellung der Arbeiten ist eine gemeinsame Abnahme der wiederhergestellten naturschutzrelevanten Flächen mit der Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

Artenschutz:

Hinsichtlich des Artenschutzes, sind insbesondere die artenschutzrechtlichen Regelungen der §§ 44 ff BNatSchG zu beachten, da mit dem Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Arten, wie hier Mauereidechsen, an bestehenden Bahnanlagen zu rechnen ist. Bahndämme und Bahnhöfe dienen als sekundäre Lebensräume, wobei flächige Bereiche mit eingestreuter Bebauung wie Bahnhöfe wahrscheinlicher besiedelt werden als freie Strecke.

Als Schutzmaßnahme für die Mauereidechse sind die im LBP vorgesehenen artspezifischen Maßnahmen zur Bauzeitenbeschränkung erforderlich, die Baufeldfreimachung außerhalb der Gelezeiten durchzuführen.

Arbeiten, die mit Eingriffen am Gleis oder in den Boden verbunden sind, wie z.B. Weichenumbauten, Rückbau oder Verlegung von Gleisen und Überbauungen vorhandener Gleisabschnitte oder Schotterverkleidungen sind im Zeitraum Mitte März bis Ende April, ggf. auch Mitte August bis Mitte September zu beginnen.

Neue Bauabschnitte im Zuge der abschnittsweisen Maßnahmenumsetzung sind ausschließlich während der Mobilitätsphase der Mauereidechsen im Sommerhalbjahr in Betrieb zu nehmen.

Für die Baustelleneinrichtung und Lagerflächen sind solche Flächen zu wählen, die keinen Lebensraum für Mauereidechsen darstellen.

A.4.4.5 Immissionsschutz

Baubedingte Lärmimmissionen:

Bei der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten wird auf die Pflicht zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (BAnz. Nr. 160 vom 01.09.1970) verwiesen.

Hinsichtlich der Benutzung der Geräte und Maschinen bei der Baudurchführung wird auf die entsprechenden Vorschriften der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hingewiesen.

Die eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.

Zur Abwicklung eines möglichst geräuscharmen Baustellenbetriebes sind lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren einzusetzen, die hinsichtlich Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

Die Baustellen sind so zu betreiben, dass Geräusche weitgehend verhindert werden.

Der Vorhabenträger hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Der Vorhabenträger hat dabei ebenfalls sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften insbesondere bzgl. Lärm, Erschütterung, Staub, Wasserreinhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen hat der Vorhabenträger durch spezielle Baustellenkontrollen sicherzustellen.

Das „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ der Stadt Augsburg ist während der gesamten Bauzeit zu beachten. Bei Arbeiten, bei denen mit Staubeentwicklungen zu rechnen ist, sind Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befeuchtung usw.) vorzusehen.

Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vor einwirkenden Geräuschen und Belästigungen durch die geplante Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche im Bereich des Kobelweges in Augsburg-Oberhausen ist der südliche Baustellenflächenbereich mittels Schüttung eines Lärmschutzwalles oder Errichtung einer temporären Lärmschutzwand zu umschließen.

Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten sind diese ortsüblich bekannt zu geben.

In einzelnen stark belasteten Wohnbereichen sind die betroffenen Anwohner persönlich über Art und Umfang der Bauarbeiten zu informieren.

Für Arbeiten an Sonn- und Feiertagen wird auf das Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) hingewiesen.

Sofern für Baumaßnahmen an Sonn- und Feiertagen eine Befreiung nach dem Bayerischen Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz – FTG) erforderlich sein sollte, ist diese bei der Stadt Augsburg einzuholen.

Es ist ein Lärmschutzbeauftragter zu benennen. Dieser Immissionsschutzbeauftragte hat als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen und zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.

Notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft vor Baulärm sind durch den Immissionsschutzbeauftragten zu benennen und durchzuführen.

Als geeignete baubetriebliche Maßnahmen zur Minderungen und Begrenzung der Belästigungen seien genannt:

1. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle (Positionierung und Einsatz von Baumaschinen, die an festen Standorten betrieben werden, möglichst weit entfernt von schutzbedürftigen Wohngebäuden).
2. Verwendung geräuscharmer Maschinen und Bauverfahren.
3. Beschränkungen der Betriebszeit soweit möglich, mit Umsetzung von Pausen sowie Einhaltung von Ruhezeiten etc.
4. Überwachung des Baulärms.

5. Information der Anwohner

6. Bewertung der Maßnahmen durch messtechnische Begleitung der Baumaßnahme an festgelegten Standorten zur Dokumentation der Lärmeinwirkungen auf die Nachbarschaft.

Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten zur Nachtzeit sind auf das betrieblich unumgängliche Maß zur Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs zu beschränken und den betroffenen Anwohnern rechtzeitig bekannt zu geben.

Der Immissionsschutzbehörde bei der Stadt Augsburg und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, sind solche Bauarbeiten möglichst frühzeitig vor Beginn schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige soll folgende Angaben beinhalten:

- Bauort (km-Angabe „von ... bis ...“)
- Dauer der Arbeiten
- Art der Arbeiten
- zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte
- Bauleiter bzw. sonstiger Ansprechpartner mit Telefonnummer
- ggf. geplante Maßnahmen zum Schutz der Anwohner.

Die Notwendigkeit der Nachtarbeit ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

Insbesondere vor notwendigen Arbeiten zur Nachtzeit sind neben Polizei und Presse die betroffenen Anwohner direkt zu informieren. Als Nachtzeit gilt hier der Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

Bei den nächtlichen Arbeiten an der Rampe des Posttunnels i.V. mit der Baustelleneinrichtungsfläche östlich des Hauptbahnhofes sind erhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. Nächtliche Arbeiten sind daher zu unterlassen, deren Unvermeidbarkeit nicht zu erkennen ist.

Ausnahmen sind nur in rechtzeitig angezeigten und detailliert begründeten Einzelfällen für kurze Zeiträume in Abstimmung mit dem Umweltamt Augsburg möglich.

Während der besonders schutzbedürftigen nächtlichen Kernzeit von 0.00 Uhr bis 5.00 Uhr dürfen lärm- und/oder erschütterungsintensive Arbeiten nur in unumgänglichen Ausnahmefällen stattfinden. In diesen Fällen hat der Vorhabenträger einen Immissionsschutzbeauftragten (anerkannten Sachverständigen für Schall- und

Erschütterungsfragen) einzusetzen, der die Baustelle schall- und erschütterungstechnisch überwacht und dokumentiert. In den übrigen Fällen ist eine Überwachung und Dokumentation zumindest in stichprobenartigem Umfang oder grundsätzlich bei Beschwerdefällen durchzuführen. Der Immissionsschutzbehörde bei der Stadt Augsburg und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, sind Name, Telefon- und Faxnummer des vom Vorhabenträger einzusetzenden Immissionsschutzbeauftragten rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

Baubedingte Erschütterungen:

Hinsichtlich erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen sind die Vorschriften der DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie die DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) aktueller Stand, zu beachten.

Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen sind an ausgewählten Gebäuden in der unmittelbaren Nachbarschaft zur Baumaßnahme gebäudetechnische Beweissicherungen durchzuführen.

Zur Minderung von baubedingten Erschütterungen für Wohngebäude im Umkreis der Baumaßnahme, sind die erschütterungsintensiven Bautätigkeiten, nach Möglichkeit nur tags und nicht an Sonn- und Feiertagen durchzuführen.

Insbesondere bei lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten in der Nacht sind neben Polizei und Presse die betroffenen Anwohner direkt zu informieren.

Als Maßnahmen insbesondere für Anwohner sind zu nennen:

- Umfassende Informationsweitergabe über Baumaßnahmen und Dauer an betroffene Anwohner
- Aufklärung über die Unvermeidbarkeit von Erschütterungen infolge der Baumaßnahme und Information über die Erschütterungswirkung auf die Gebäude
- Benennung einer Ansprechstelle an die sich Anwohner wenden können
- Nachweis der tatsächlich auftretenden Erschütterungen durch Messungen sowie deren Beurteilung an ausgewählten Gebäuden

A.4.4.6 Leitungsträger

Allgemein:

Vor Beginn der Arbeiten ist mit den Leitungsträgern der im Baubereich befindlichen Leitungen und Kabel bezüglich Lage und Abgleichung Kontakt aufzunehmen, um zur Vermeidung von Sachschäden ggf. Maßnahmen zur Sicherung bzw. Verlegung der Leitungen und Kabel festzulegen.

Deutsche Telekom AG:

Im Falle Betroffenheit der Telekom-Anlagen im Planbereich, sind diese zu sichern oder zu verlegen.

Sollten es erforderlich werden die Telekommunikationsanlagen umzuverlegen, ist mindestens 3 Monate vor Baubeginn die Deutsche Telekom AG mit der Umplanung zu beauftragen, damit die Bauvorbereitung und notwendigen Arbeiten ausgeführt werden können.

A.4.4.7 Brandschutz

Allgemein:

Der Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes, Stand 01.03.2011 sowie dessen Erläuterungen hierzu (Stand November 2014) ist zu beachten. Weiterhin wird auf die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.11.2012, hingewiesen.

Für die weiteren allgemeinen Festlegungen bezüglich der Bauaufsicht und technischen Aufsicht wird auf die entsprechenden Verwaltungsvorschriften, verwiesen.

Bauausführung:

Zu den Belangen des Brandschutzes hat der Vorhabenträger den Planunterlagen ein ganzheitliches Brandschutzkonzept beigefügt, das im Zuge der Maßnahme MDA -

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf - erstellt wurde (23.08.2010) und auch die hier ergänzenden Maßnahmen an den Bahnsteigen A bis E mit seinen Zugängen berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Bauausführung dem Sachbereich 2 des EBA ein aktuelles fortgeschriebenes Brandschutzkonzept vorzulegen in dem auch die die ergänzenden Maßnahmen an den Bahnsteigen A bis E berücksichtigt sind.

Im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauausführung sind Rettungswege und Zuwegungen zu den Bahnanlagen darzulegen.

A.4.4.8 Denkmalschutz

Sollten bei den Bauarbeiten Bodendenkmäler zu Tage treten bzw. archäologische Befunde oder/und Funde auftreten, ist dies unverzüglich an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden (Art. 8 Abs. 1, 2 BayDSchG).

Die Einhaltung der gesetzlichen Meldepflicht ist vom Vorhabenträger zu überwachen.

Alle Erdarbeiten im Vorfeld der Baumaßnahme müssen von archäologischem fachkundigem Personal beobachtet werden.

Im Bereich der geplanten BE-Fläche auf dem Sportplatz am Kobelweg ist das Bodendenkmal D-7-7631-0352 bekannt. Zum Schutz der Denkmäler sind Erdarbeiten zu vermeiden und Aufschüttungen vorzusehen.

Soweit Arbeiten außerhalb des Gleisbereichs notwendig werden und/oder Oberbodenarbeiten im Bereich der BE-Fläche erfolgen, ist eine denkmalrechtliche Erlaubnis (Art. 7 DSchG) erforderlich. Diese kann bei der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Augsburg eingeholt werden.

Für den Oberbodenabtrag muss geeignetes Gerät eingesetzt werden.

Archäologische Befunde/Funde sind in einer wissenschaftlichen Ansprüchen genügenden Ausgrabung dokumentiert und geborgen werden.

Für Ausstattung und sachgemäßes Arbeiten gelten die durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege herausgegeben „Vorgaben zu archäologischen Ausgrabungen in Bayern“ sowie die vom Verband der Landesarchäologen in der

Bundesrepublik Deutschland e.V. herausgegebenen Richtlinien und im Handbuch für Grabungstechnik festgelegten Regeln. Die Grabung ist im Einvernehmen mit der Stadtarchäologie und dem bayerischen Landesamt für Denkmalpflege durchzuführen. Der Vorhabenträger hat der Stadtarchäologie eine qualifizierte Fachkraft als verantwortlichen Grabungsleiter vor Ort zu benennen.

Fachliche Anweisungen der Stadtarchäologie und des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sind zu befolgen.

Das Grabungsareal ist durch den Vorhabenträger gegen unbefugtes Betreten zu sichern.

Grabungsbeginn und –schluss bzw. längere Unterbrechungen der jeweiligen Untersuchung sind der Stadtarchäologie schriftlich anzuzeigen. Über den Fortschritt der Arbeiten ist die Stadtarchäologie laufend zu unterrichten.

Soweit Feldarbeiten durchzuführen sind hat der Vorhabenträger spätestens 3 Monate nach Ende der Feldarbeiten der Stadtarchäologie einen Grabungsbericht vorzulegen.

Die Art der Grabungsdokumentation, insbesondere die Anwendung von digitalen Methoden ist mit der Stadtarchäologie verbindlich abzusprechen.

A.4.4.9 Bauausführung

Bahnsteig

Für den gesamten Hauptbahnhof sind die gleichen Ausstattungselemente zu verwenden wie in der unterirdischen Haltestelle, insbesondere das Geländer für die Treppen der Unterführung Süd sollte dem Geländer für die mittleren Treppenaufgänge im Rahmen des MDA entsprechen.

Die Beleuchtung des Bahnsteigs und das Lichtkonzept des unterirdischen Bauwerks sind aufeinander abzustimmen.

Im Sinne eines stimmigen Gesamtkonzepts für den Hbf soll die komplette Bahnsteigunterführung Süd einheitliche Boden-und Wandbeläge, Vitrinen und Leuchten erhalten.

Barrierefreiheit

Bei der Erneuerung des Bodenbelags ist ein taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte vorzusehen.

A.4.4.10 Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

Die Standorte der Zugdeckungssignale sind mit der BEG abzustimmen.

A.4.4.11 Geschäftsbereiche der Deutsche Bahn AG

DB Netz AG:

Die Fachbereiche der DB Netz AG sind im Rahmen der weiteren Planung zu beteiligen.

Die Bahnsteigdächer sind so zu errichten, dass sie die regelkonforme Signalsicht nicht beeinträchtigen.

Während des Umbaus der Bahnsteigdächer ist sicherzustellen, dass alle relevanten Signale gesichert werden und in Betrieb bleiben.

Vor Baubeginn ist eine Kabeleinweisung durchzuführen.

Die Lage der in Betrieb befindlichen Kabel ist festzustellen, Kabel und Kabelsteine sind zu sichern, ggf. ist die Lage mittels Suchschlitzen festzustellen.

Bei Arbeiten an Anlagen, die ggf. die Verfügbarkeit von elektrischen Anlagen der OB Netz beeinträchtigen, ist die Fachlinie EEA (50 Hz) zu beteiligen.

Die Gleise 021, 024, 025 und 055 sind als Trassengleise ausgewiesen. Sollte dort künftig eine Abstellung vorgesehen sein, sind dort Elektranten vorzusehen. Dies betrifft auch das Abstellgleis 053.

Bei Gleis-/Weichenumbauten sind Bodenuntersuchungen in diesem Bereich erforderlich.

Messungen an Bahnsteigen sind zu dokumentieren und wöchentlich dem Anlagenverantwortlichen unaufgefordert zu übergeben.

Pläne der Bauzustände sind den Anlagenverantwortlichen mindestens 6 Wochen vor Beginn der Arbeiten zu übergeben.

DB Energie GmbH:

1) Stromversorgung

Kabel der Stromversorgungsanlage und des Stromversorgungsnetzes sind während der Baumaßnahme zu sichern.

Sofern eine Umlegung der Bauphasen erforderlich wird, ist eine Abstimmung zwischen DB Energie GmbH, DB Station & Service AG sowie weiteren Anschlussnehmern zu veranlassen.

2) Zugvorheizanlage:

Die Zufahrt zur Zugvorheizanlage im Posttunnel von der Pferseer Straße kommend ist jederzeit zu gewährleisten.

Die Kabel der Zugvorheizanlage und Anschlussständer sind während der Baumaßnahme zu sichern.

Sollte eine zeitlich befristete Stilllegung der Anlage bzw. einzelner Anlagenteile notwendig werden, ist rechtzeitig eine Abstimmung mit der DB Regio AG/DB Energie GmbH einzuleiten (Abstellplan).

Bei Rückbau der Stutzengleise ist eine Abstimmung mit DB Netz AG, DB Regio AG hinsichtlich des Entfalls der Zugvorheiz-Elektranten und damit verbundener Ersatzmaßnahmen herbeizuführen. Die DB Energie GmbH ist wegen der Anschlusspunkte der Elektranten zu beteiligen.

Die Zugänglichkeit der Anlagen einschließlich der Rettungszufahrt ist auch während der Bauphasen zu gewährleisten.

Aufgrund von weiteren Planungen bzw. Baumaßnahmen (Projekt MDA, Projekt RST), können sich jederzeit Änderungen ergeben.

Anfragen zu Detailabsprachen/Kabeleinweisungen sind an den zuständigen Fachbereich der DB Energie GmbH zu richten.

DB Bahnbau GmbH:

Das Gleis und die Rampe kann im Untermietverhältnis zur Verfügung gestellt werden, wenn die Voraussetzung erfüllt wird, dass der Nutzer sich eine Woche im Voraus mit der DB Bahnbaugruppe abstimmt und keine Materiallagerung auf der Rampe betreibt.

Es können keine Lagerflächen zur Verfügung gestellt werden.

Es werden alle Abstellgleise benötigt. Die DB Bahnbaugruppe kann keine Kapazitäten zur Verfügung stellen.

A.4.4.12 Stadtwerke Augsburg

Der Vorhabenträger, die DB Station & Service AG, hat sich mit den Stadtwerken Augsburg abzustimmen und die Einbindung hat frühzeitig hinsichtlich technischer und gestalterischer Schnittstellen sowie der Termine, insbesondere hinsichtlich einer ggf. gemeinsamen bzw. überschneidenden Bauabwicklung zu erfolgen. Vorrang muss dabei das bereits weiter fortgeschrittene Bauvorhaben MDA Hbf haben.

Hinsichtlich der BE-Fläche auf dem südlichen Geh- und Radweg Fröhlichstraße nördlich der Pferseer Unterführung darf grundsätzlich der städtische ÖPNV (Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 32) nicht durch den Baustellenverkehr behindert werden. Ein Streifen mit einer Mindestbreite von 2,5 m für den Fußgänger- und Radverkehr muss zur Verfügung stehen, damit der Verkehr nicht auf die Straße ausweichen muss.

Die Baustelleneinrichtungsfläche Bahnhofsvorplatz, Kobelweg und Nutzung Militärladerampe Oberer Schleisweg kann erst nach Nutzung durch das Projekt MDA Hbf benutzt werden, da diese Flächen bereits durch das Projekt MDA Hbf benötigt

werden. Eine Nutzung durch das Projekt MDAE ist erst nach Projektende MDA Hbf oder nach frühzeitiger Abstimmung ggf. möglich.

Kabeltiefbaumaßnahmen und Entwässerungsplanung sind mit dem Projekt MDA abzustimmen.

A.4.4.13 Sonstige Auflagen, Hinweise und Unterrichtungspflichten

Unterrichtung:

Die von den Baumaßnahmen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind in die weiteren Planungen, insbesondere im Rahmen der Erstellung des baubetrieblichen Konzeptes und hinsichtlich der bauzeitlichen Gleissperrungen miteinzubinden bzw. möglichst frühzeitig davon zu unterrichten.

Grundinanspruchnahme und sonstige Eigentumsbetroffenheiten:

Der Vorhabenträger hat im Rahmen des §§ 22, 22a AEG i.V.m. dem BayEG die betroffenen Eigentümer und Pächter wegen der vorübergehenden Inanspruchnahme zum Zwecke der Nutzung deren Flächen für Baustelleneinrichtungen, Zwischenlagerungen und Baustellenzufahrten zu entschädigen.

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken angefahren werden können. Sofern dies in Ausnahmefällen zeitweise nicht möglich sein sollte, sind die Betroffenen rechtzeitig zu unterrichten.

Um etwaige auftretende Bauwerksschäden feststellen und regulieren zu können, sind vom Vorhabenträger Beweissicherungsverfahren an Gebäuden, bei denen aufgrund ihrer Lage und ihrer Bausubstanz Beeinträchtigungen durch das planfestgestellte Vorhaben nicht mit hinreichender Sicherheit vollständig ausgeschlossen werden können, durchzuführen.

A.4.4.14 Umweltfachliche Bauüberwachung

Für die Durchführung des Vorhabens wird die Einrichtung einer Umweltfachlichen Bauüberwachung nach den Maßgaben des „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen – Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung“ des Eisenbahn-Bundesamtes angeordnet. Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass die dort genannten Aufgaben erfüllt werden. Die organisatorischen Vorgaben sind zu beachten. Insbesondere sind die Unabhängigkeit, ihr unmittelbarer Zugang zur Projektleitung sowie die ordnungsgemäße Wahrnehmung der Berichtspflichten zu gewährleisten.

A.4.4.15 Vollzugskontrolle

Die Fertigstellung des genehmigten Bauvorhabens ist dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Dazu ist der vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellte Vordruck zu verwenden. Mit dieser Anzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass sie die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies vom Vorhabenträger gesondert aufzuführen und zu begründen

A.4.4.16 Hinweise

Grundinanspruchnahmen:

Dauerhafte Grundinanspruchnahme Dritter ist für die Baumaßnahme nicht erforderlich.

Vorübergehende Grundinanspruchnahmen sind für den bauzeitlichen Bedarf zur Durchführung der Bauarbeiten von Dritten erforderlich. Dabei ist in der Gemarkung Augsburg eine Fläche von 420m² zur Aufstellung von Fahrzeugen für Betonagezwecke erforderlich. Hiervon sind 5 Flurstücke ganz oder teilweise betroffen.

In der Gemarkung Oberhausen werden 6.500m² Fläche auf einem bestehenden Sportplatz bauzeitlich benötigt. Davon werden 4000m² für Baustelleneinrichtung,

2400m² für Zwischenlagerung und Bereitstellung von Material sowie 100m² für Baustellenzufahrten genutzt.

Zu den Grundinanspruchnahmen wird auf Anlage 7 der planunterlagen hingewiesen.

Barrierefreiheit:

Die Bahnsteige A-E werden barrierefrei erschlossen.

Der Bahnsteig wird mit Leiteinrichtung für sehbehinderte Personen gem. DIN 32984 und Ril 813 als auch gem. TSI-PRM ausgestattet.

Der Blindenleitstreifen wird außerhalb des Gefahrenbereichs angeordnet. Die Blindenleitplatten werden über die gesamte Bahnsteiglänge geführt. Im Bereich der Zugänge werden Aufmerksamkeitsfelder integriert.

Die Leitstreifen werden allgemein als Bodenindikatoren mit Rippenstruktur ausgeführt. Ausnahme sind hier die Bereiche der Böschung an den Bahnsteigkanten Gleis 3 (nördlich und südlich), Gleis 5 (südlich) und 7 (nördlich).

Blindenleitsysteme für Blinde und Sehbehinderte sind an allen Bahnsteigen gemäß Ril 813.0205 vorgesehen.

Entlang der Treppen wird ein zweiteiliger Edelstahlhandlauf gemäß TSI und DIN 18024-1 inkl. Braille-Schrift vorgesehen. Die Treppenzugänge werden mit Markierungen an allen Stufen sowie nach den Zwischenpodesten gem. DIN 32984 hergestellt.

Eine umfassende Beschreibung zur Barrierefreiheit ist dem Erläuterungsbericht Seite 23 ff zu entnehmen.

Bahnsteiglängen:

Die Länge der Bahnsteige wurde anhand prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt und erfüllt die Festlegungen zu Baulängen für den Fern- und Regionalverkehr bzw. des TEN-HGV und TEN konventionell.

Länge der Bahnsteigdächer:

Die Länge der Bahnsteigdächer wurde entsprechend der zwingend einzuhaltenden Kriterien der LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit geplant.

Es ist vorgesehen, das Bahnsteigdach „Zwiesel“ oder gleichwertig (Bodenheim) einzubauen.

Bei der Wahl des Bahnsteigdaches zählen insbesondere wirtschaftliche Kriterien.

Kapazitätsbetrachtung:

Die Einschränkung der Kapazität der Strecke ist durch die Rückbaumaßnahme nicht zu erwarten.

Der Vorhabenträger hat im Erläuterungsbericht der Planunterlagen in Punkt 4.4 „Kapazitätsbetrachtung aufgrund von Gleisrückbauten“ die derzeitige und künftige Situation mitgeteilt. Die Leistungsfähigkeit der Strecke wird durch die Rückbaumaßnahmen nicht verschlechtert.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, hat bereits mit Schreiben vom 23.05.2013, Az. 611pph/023-2300#003, die beabsichtigte bauliche Maßnahme des Vorhabenträgers im Internet öffentlich bekannt gemacht.

Ab der Veröffentlichung besteht für einen Zeitraum von 4 Wochen die Möglichkeit zur Stellungnahmen bzw. für Rückfragen Dritter zu den konkreten Anträgen.

Hierdurch erhält das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wichtige Informationen zur Einschätzung, ob ggf. Interesse an einer künftigen Nutzung dieser Anlagen durch Dritte (Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs)) besteht.

Im Rahmen der Veröffentlichung der Maßnahme hat sich kein Dritter zu dem Vorhaben geäußert und Interesse an der Nutzung der zurückzubauenden Anlagen bekundet.

Bauausführung:

Zum Hinweis der BEG in deren Stellungnahme zu dem Vorhaben, die Bahnsteignutzlänge von Gleis 024 sei im Erläuterungsbericht mit 85m in den Plänen hingegen nur mit 75m als Abstand zwischen Prellbock und Bahnsteigende angegeben, sagt die Vorhabenträgerin zu, dass dies korrigiert wird und ist spätestens in der Ausführungsplanung richtig (mit 85m) dargestellt wird.

Weiterhin sagt die Vorhabenträgerin zu, die Standorte der Zugdeckungssignale mit der BEG abzustimmen. Dies ist der Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen auferlegt und wird auch durch die Vorhabenträgerin mit der BEG in der weiteren Projektbearbeitung abgestimmt.

Gemäß Vorhabenträgerin kann dies zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht erfolgen, da sich im Projekt MDA (Kreuzungsmaßnahme der Stadtwerke Augsburg) erhebliche Verzögerungen ergeben haben und dieses Vorhaben vorab realisiert wird. Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt für dieses Projekt MDAE auch noch keine baubetrieblichen Maßnahmen abgestimmt bzw. angemeldet worden.

Die endgültigen Standorte der Oberleitungsmaste stehen noch nicht fest, da die DB Netz AG die komplette Erneuerung der Oberleitung im Augsburger Hbf in einem eigenen Projekt realisieren wird. Dieses Projekt befindet sich noch in der Planungsphase. (vgl. zu obigen Ausführungen Schreiben der DB Netz AG vom 10.08.2016, Az. I.SV-S-I(S)).

Der Hinweis der BEG auf Versetzung der Oberleitungsmaste 61-29b und 61-28c im Bereich der Bahnsteigkante von Gleis 4 ist vom Vorhabenträger zugesagt und ist spätestens in der Ausführungsplanung richtig darzustellen.

Die Bitte der BEG am Bahnsteig E eine Bahnsteiglänge von 180m vorzusehen ist, wird zwischen Vorhabenträgerin und BEG nochmals abgestimmt. Hier wird auf die überarbeiteten und erweiterten Stellungnahmen der Vorhabenträgerin in den zu den Äußerungen der Träger öffentlicher Belange mit Datei vom 23.06.2015 an die Regierung von Schwaben (Anhörungsbehörde) verwiesen.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6. Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt der Vorhabenträger. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse für Kunden der Deutsche Bahn AG und den Augsburger Straßenbahnlinien planen die Stadtwerke Augsburg den Bau eines Straßenbahn- und Fußgängertunnels inklusive Haltestelle unter dem Augsburger Hauptbahnhof.

Dieser ca. 405m lange Straßenbahntunnel ist Teil des geplanten Drehkreuzes zur Verbindung des innerstädtischen Augsburger ÖPNV (öffentlicher Nahverkehr) und den Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr. Das Projekt wird als „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf“ (MDA) bezeichnet.

Im Rahmen von ergänzenden Maßnahmen beabsichtigt die DB Station & Service AG die Qualität der Bahnsteige in gleicher Weise anzuheben. Dieses Vorhaben wird zwar als „ergänzende Maßnahmen Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf (MDAE)“ bezeichnet, ist aber unabhängig von der Maßnahme MDA zu sehen und wird als eigenständiges Vorhaben durchgeführt.

Hierbei sollen die bestehenden Bahnsteigabschnitte inklusive Bahnsteigdächer und Ausstattung außerhalb des Kreuzungsbereichs grundlegend erneuert und die Engstellen an den Bahnsteigenden regelkonform umgebaut werden.

Folgende Maßnahmen sind zu realisieren:

- Anpassung der Bahnsteiglängen an künftige Betriebsführung,
- Erneuerung der Bahnsteigkanten, Entwässerungsleitungen, Kabelführung und Ausstattung auf den Bahnsteigen A-E,
- Erneuerung des Bahnsteigbelages inklusive taktilem Leitsystem,
- Aufhöhung von Bahnsteig E auf eine Kantenhöhe von 76cm über SO,
- Rückbau und Neubau der Bahnsteigdächer,
- Erneuerung der Bahnsteigbeleuchtung,
- Rückbau der Stumpfgleise 022, 023, 052 und 054,
- Rückbau der Weichen W202, W352, W505 und W752,

- Umbau der Gleislage der Stumpfgleise 024, 025, 053 und 055,
- Lageanpassung der Weichen W302 und W402,
- Sanierung der Personenunterführung Süd (PU Süd) mit Erneuerung der Treppenaufgänge zu den Bahnsteigen, Erneuerung der Bauwerksabdichtung, Entwässerung und Kabelführung, Erneuerung der Bodenbeläge, Beleuchtung und Ausstattungsgegenstände,
- Rückbau und Verfüllung der Rampen zum ehemaligen Posttunnel bis zum Tunnelabschluss.

Die hierzu durchzuführenden Einzelbaumaßnahmen sind im Erläuterungsbericht Kapitel 4 der Planunterlagen (Anlage 2) umfassend geschildert.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Station & Service GmbH (Vorhabenträgerin), hat mit Antrag vom 28.02.2013, Az. I.BV-S-P(V.4), eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Mobilitätsdrehscheibe Augsburg – Ergänzende Maßnahmen (MDAE)“ beantragt. Der Antrag ist am beim Eisenbahn-Bundesamt, am 01.03.2013, eingegangen.

Mit E-Mail vom 24.05.2013, wurde die Vorhabenträgerin um Ergänzung der Planunterlagen gebeten.

Mit Schreiben 05.06.2013 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Schwaben als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gem. § 18a AEG i.V.m. § 73 VwVfG gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die Regierung von Schwaben (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierung von Schwaben Sachgebiet 10 (Sicherheit und Ordnung) Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Sachgebiet 51 (Naturschutz) Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft)
2.	Stadt Augsburg – Referat Oberbürgermeister
3.	Stadt Augsburg Behindertenbeirat
4.	Stadt Augsburg – Tiefbauamt Abteilung Wasser- und Brückenbau
5.	Stadt Augsburg - Stadtentwässerung
6.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
7.	Bay. Landesamt für Denkmalpflege
8.	LEW Verteilnetz GmbH, Betriebsstelle Buchloe
9.	LEW Telnet GmbH
10.	Deutsche Telekom AG
11.	Vodafone D2 GmbH
12.	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
13.	DB Service Immobilien GmbH
14.	DB Kommunikationstechnik GmbH
15.	DB Energie GmbH
16.	DB Netz AG
17.	DB Bahnbau Gruppe GmbH
18.	DB Regio AG
19.	Augsburger Lokalbahn
20.	Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH
21.	Bund Naturschutz Landesverband Bayern
22.	Industrie- und Handelskammer Schwaben
23.	Landesbund für Vogelschutz in Bayern
24.	Berufsfeuerwehr Augsburg

Folgende Träger öffentlicher Belange äußerten sich nicht zu dem Vorhaben bzw. stimmten dem Vorhaben zu:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	LEW Verteilnetz GmbH
2.	Vodafone D2 GmbH
3.	Stadtentwässerung Augsburg
4.	Stadt Augsburg Behindertenbeirat
5.	Stadt Augsburg – Tiefbauamt Abteilung Wasser- und Brückenbau
5.	Berufsfeuerwehr Augsburg
6.	Landesbund für Vogelschutz in Bayern
7.	Regierung von Oberbayern SG 10 (Sicherheit und Ordnung) SG 51 (Naturschutz) SG 52 (Wasserwirtschaft)

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Regierung von Schwaben, Sachgebiet 50 (technischer Umweltschutz) Stellungnahme mit E-Mail vom 06.07.2015
2.	Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 01.07.2014, Az. P-2005-95-5_S3
3.	Stadt Augsburg, Beschluss 24.07.2014 Referat 1 Wirtschaftsförderungen, Referat 2 Umweltamt Referat 3 Kinder, Jugend und Familie Referat 5 Kunstsammlung und Museen Referat 6 Tiefbauamt
4.	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Stellungnahme vom 25.07.2014, Az. 4-3535-StA-10921/2014
5.	Deutsche Telekom AG Stellungnahme vom 26.07.2014
6.	Augsburger Lokalbahn Stellungnahme vom 31.07.2014, Az. GE/My
7.	IHK Schwaben Stellungnahme vom 31.07.2014
8.	Bayer. Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) Stellungnahme vom 31.07.2014, Az. JK
9.	Deutsche Bahn AG, Gesamtstellungnahme DB Immobilien, Region Süd, mit Schreiben vom 22.08.2014, Az. FRI-S-L(A) Güt TÖB-MÜ-14-5877 zu DB Netz AG DB Energie GmbH DB Immobilien GmbH DB Regio AG DB Bahnbau GmbH
10.	Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH Stellungnahme vom 31.07.2014, Az. VN/Mm

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Regierung von Schwaben (Anhörungsbehörde), in der Stadt Augsburg, Tiefbauamt, vom 01.07.2014 bis 31.07.2014 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Augsburg am 13.06.2014 ortsüblich im Amtsblatt und in der Augsburger Allgemeinen Zeitung am 14.06.2014 bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 14.08.2014.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 10 Einwendungsschreiben von privat Betroffenen eingegangen, wobei bei 9 Einwendungen keine rechtliche Betroffenheiten vorgetragen oder nachgewiesen werden.

B.1.3.3 Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde benachrichtigt innerhalb der Frist des § 73 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes die vom Bund oder Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, (Vereinigungen) von der Auslegung des Plans und gibt ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Benachrichtigung erfolgt durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes in den Gemeinden nach Nummer 1. Unbeschadet davon bleibt die Beteiligung anderer Vereinigungen nach den allgemeinen Vorschriften.

Anerkannte Naturschutzvereine sowie sonstige Vereinigungen haben bis auf den Bund Naturschutz in Bayern e.V. keine Stellungnahme abgegeben.

B.1.3.4 Erörterung

Nach Einholung der Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Erwiderung des Vorhabenträgers hierauf, hat die Anhörungsbehörde in Ausübung deren pflichtgemäßen Ermessens auf einen Erörterungstermin verzichtet.

B.1.3.5 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 07.07.2015, Gz: RvS-SG23-3535.1-27/1, wurde die abschließende Stellungnahme durch die Anhörungsbehörde (Regierung von Schwaben) gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

Mit der Planung besteht Einverständnis, wenn die abschließende Stellungnahme in die Abwägung einbezogen und in angemessener Weise berücksichtigt wird.

Die Regierung von Schwaben hat unter der Voraussetzung, dass die unter Ziffer III der abschließenden Stellungnahme genannten Einwendungen und Stellungnahmen sowie die vorgeschlagenen Auflagen der Träger öffentlicher Belange von der Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) in deren abschließender Entscheidung angemessen berücksichtigt werden, keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Insbesondere sollten die Anregungen und Auflagenvorschläge des Sachgebiets 50 (technischer Umweltschutz) der Regierung von Schwaben berücksichtigt werden.

Die Planfeststellungsbehörde wird gebeten, zu entscheiden ob die notwendige artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Mauereidechse im Rahmen der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsverfahrens erteilt werden kann.

Nach Abgleich mit der Planung des MDA werden keine Widersprüchlichkeiten gesehen zumal beide Vorhabenträger der des MDA (Stadtwerke Augsburg) und des MDA-E (DB Station & Service AG) regelmäßige Abstimmungen in der baulichen Umsetzung beider Projekte zugesagt haben.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig

(§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der DB Station & Service AG und der DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das antragsgegenständliche Vorhaben ist nach § 18 Satz 2 AEG in Verbindung mit §§ 2, 3 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und der Nummer 14.8 der Anlage 1 zu § 3 UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Zur Überprüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, d.h. ob aufgrund der baulichen Maßnahmen sich erhebliche Beeinträchtigungen für die in § 2 UVPG aufgezählten Schutzgüter

1. Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
 2. Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
 3. Kulturgüter und sonstigen Sachgüter
- sowie
4. die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern

ergeben könnten, war für das Vorhaben daher eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3c UVPG (Screening-Verfahren) erforderlich.

Gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) stellt die zuständige Behörde, hier das Eisenbahn-Bundesamt, auf der Grundlage geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den

§§ 3 b bis 3 f für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Im Rahmen der Einzelfallprüfung gem. § 3c UVPG (Screening) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) hat das Eisenbahn-Bundesamt mit verfahrensleitender Verfügung vom 23.05.2013, Az.: 61131-611pph/023-2300#003 festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Umweltrelevante Belange werden durch das Vorhaben während der Bauzeit berührt und führen jedoch zu keinen dauerhaften Beeinträchtigungen.

Die Beeinträchtigungen erreichen nicht die Qualität oder Größenordnung, nach der sie als entscheidungserhebliche nachteilige Umweltauswirkungen anzusehen wären. Nach Überzeugung des Eisenbahn-Bundesamtes können die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Umwelt durch geeignete Maßnahmen vermieden oder zumindest minimiert werden.

Auf das Schutzgut Mensch können durch die baulichen Maßnahmen während der Bauzeit Staub- und Lärmemissionen einwirken.

Die Einhaltung der für die Baustellen geltenden Richtlinien und Vorschriften bezüglich Schall, Staub, Wasserhaltung und Schutz von angrenzenden Flächen ist durch spezielle Baustellenkontrollen sicherzustellen.

Hinsichtlich der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten wird auf die Pflicht zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (BANz. Nr. 160 vom 01.09.1970) verwiesen.

Bei der Baudurchführung dürfen Geräte und Maschinen nur entsprechend den Vorschriften des § 7 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) verwendet werden.

Die eingesetzten Baumaschinen müssen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.

Bezüglich der Lärm- und/oder erschütterungsintensive Bauarbeiten, die durch den Einsatz von Baumaschinen nicht zu vermeiden sind, hat der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht Maßnahmen aufgeführt, die zur Minderung des Baulärms beitragen.

Die Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf Baulärm, Schall und Erschütterung sind in einer schalltechnischen Untersuchung, die den Planunterlagen in Anlage 12.1 beigefügt ist, beschrieben und bewertet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Baumaßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) darstellt. Durch die Erneuerung des Bahnsteiges wird kein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg vorgenommen. Lärmschutzmaßnahmen sind für das Bauvorhaben nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Baulärms, sind im Bereich des Hauptbahnhofs bis zur Inbetriebnahme Baulärmimmissionen zu erwarten bei der die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zum Teil überschritten werden. Je nach Art der Bautätigkeit, ergeben sich Einwirkzeiträume von 6 Wochen (Rückbau Rampe Posttunnel) bis hin zu 45 Wochen (Bahnsteig E).

Zu den Einwirkungen aus Erschütterungen zeigt sich, dass von keiner wesentlichen Zunahme der Erschütterungsimmissionen auszugehen ist.

Hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung des Baulärms sind je nach Bautätigkeit in der direkten Nähe zu den Teilbaustellen die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zum Teil überschritten. Jedoch zeigt sich, dass bereits vorhandene Vorbelastung im Bereich des Hauptbahnhofs durch den Zugverkehr zu Emissionspegeln von 65 bis 70 dB(A) nachts führt, so dass die durch den bauverursachten temporären Lärmpegel zumutbar erscheinen.

Bezüglich der Baustellenfläche im Bereich des Kobelweges in Oberhausen sind für angrenzende Gebäude die Schüttung eines Lärmschutzwalles oder die Errichtung einer temporären Lärmschutzwand vorzunehmen.

Dem Vorhabenträger sind im verfügbaren Teil dieser Planfeststellung in den Nebenbestimmungen zum Baulärm (vgl. Punkt A.4.4.5 „Immissionsschutz“) Maßnahmen auferlegt, die zur Minderung des Baulärms geeignet sind. Hierzu zählen u.a. als Maßnahmen die Schüttung eines Lärmschutzwalles für die Baustelleneinrichtung im Bereich des Kobelweges zur Verbesserung der Immissionssituation für die nördlichen Wohngebäude, weiterhin die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und –verfahren wie auch die rechtzeitige Benachrichtigung der Anwohner über Bauarbeiten durch ortsübliche Bekanntmachung und bei lärmintensiven Arbeiten in einzelnen stark belasteten Wohnbereichen, die persönliche Information der betroffenen unmittelbaren Anwohner

über Art und Umfang der Bauarbeiten und Benennung einer Ansprechstelle für Betroffene.

Einwirkungen auf die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten. Bau- bzw. Bodendenkmale sind nicht zu erwarten.

B.3.2 Eingriffe in Natur und Landschaft gem. §§ 13 ff BNatSchG

Die Baumaßnahme ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) verbunden.

Gemäß § 15 Abs. 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Gemäß § 15 Abs. 2 sind unvermeidbare Eingriffe auszugleichen oder zu ersetzen.

Die Beeinträchtigungen und Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), der Bestandteil der Planunterlagen ist, ausführlich dargestellt und bewertet, hierauf wird verwiesen.

Eingriffe in Natur und Landschaft gem. § 14 Abs. 1 BNatSchG, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind durch die bauliche Maßnahme nicht zu erwarten bzw. lassen sich durch geeignete Maßnahmen vermeiden.

Einwirkungen durch die bauliche Maßnahme:

Von dem Vorhaben gehen bau- und anlagebedingte Wirkungen aus, wobei baubedingt die temporäre Flächeninanspruchnahme, Bodenverdichtungen durch Baufahrzeuge und Bautätigkeit sowie temporäre Emissionen in Form von Schall, Staub, Abgasen durch Bauarbeiten und Baustellenverkehr erfolgen.

Anlagebedingt sind hingegen die Versiegelung und dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bahnsteig und Bahnsteigneuverlegung.

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen:

Mit der Baumaßnahme gehen keine erheblichen nachhaltigen und/oder dauerhaften Beeinträchtigungen einher. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

Bau- oder anlagebedingte Verluste von mittel- oder hochwertigen Vegetationsstrukturen sind nicht zu erwarten. Sowohl temporär als auch anlagebedingt werden voll- und teilversiegelte Flächen sowie Vegetationsstrukturen geringer Bedeutung wie z.B. artenarme Ruderalfluren beansprucht.

Eine Kompensation der Eingriffe i.S.d. § 15 Abs. 2 BNatSchG ist nicht erforderlich.

Als planungsbegleitende Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen sind die Reduzierung der baubedingten Eingriffe durch temporäre Flächeninanspruchnahme für Baufeld, Baustelleneinrichtungsflächen sowie Zufahrtswege auf ein Mindestmaß.

Dies erfolgt durch Arbeiten vorrangig vom Gleis aus sowie die Inanspruchnahme von Flächen die bereits versiegelt sind. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind außerhalb des Bahnhofsbereichs in Augsburg-Oberhausen angesiedelt, wobei hierfür möglichst versiegelte Flächen bzw. wenig sensible Flächen vorgesehen sind.

Allgemeine Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind in Anlage 8 der Planunterlagen (vgl. dort Seite 7) aufgeführt.

B.3.3 Artenschutz und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung:

Das Vorkommen für Tierarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sowohl streng als auch besonders geschützte Arten wurde untersucht. Als Tierart des Anhang IV der FFH-Richtlinie ist die Mauereidechse betroffen. Trotz vorsorglicher festgelegter Vermeidungsmaßnahmen (vgl. V1 des Maßnahmenblattes zum LBP) - als Vermeidungsmaßnahme von baubedingter Verletzung oder Tötung der artenschutzrechtlich geschützten und im Baubereich vorkommenden Mauereidechse ist die jahreszeitliche Beschränkung der Bauzeit mit Arbeiten die mit Eingriffen am Gleis oder in den Boden verbunden sind, ab Mitte März bis April (ggf. auch von Mitte August bis Mitte September) vorgesehen (vgl. auch Anlage 8, Seite 7 der Planunterlagen sowie Artenblatt Anhang zu Anlage 9.2 der Planunterlagen „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“, Seite 13 ff), kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass einzelne Individuen im Eingriffsbereich verbleiben und während der Bauphase verletzt oder getötet werden. Daher wird vorsorglich durch den Vorhabenträger eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt.

Daher bedurfte das Projekt einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG.

Durch das EBA wird eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs.7 BNatSchG vom Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG ausgesprochen, die im Rahmen der planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung erteilt wird (vgl. hierzu nachfolgenden Punkt B.4.3.5).

B 3.4 FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG

Gemäß § 34 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen.

Soweit Beeinträchtigungen im Sinne des Art. 6, Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG bzw. nach § 34 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden können, ist zunächst zu prüfen, ob die Tatbestände erfüllt sind, die eine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich machen.

Dies geschieht in Form einer FFH-Vorprüfung. Diese war jedoch nicht erforderlich, da sich hierfür keine Anhaltspunkte ergeben haben.

Im Wirkraum des Vorhabens liegt kein Natura 2000-Gebiet.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Der Hbf Augsburg ist einer der wesentlichen deutschen Knotenpunkte im Transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN).

Der Großraum Augsburg mit rund 700 000 Einwohnern in Augsburg und einem hohen Pendleraufkommen verfügt derzeit über ein unattraktives Angebot an Nahverkehrszügen.

Zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse für Kunden der DB und Augsburger Straßenbahnlinien ist durch die Stadtwerke Augsburg der Bau eines Straßenbahn- und Fußgängertunnels inklusive Haltestelle unter dem Augsburger Hauptbahnhof vorgesehen.

Der 405m lange Straßenbahntunnel (inkl. Stationsbauwerk, ohne Rampenbauwerke) ist Teil des geplanten Drehkreuzes zur Verbindung des innerstädtischen Augsburger öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und dem Schienenpersonennah- und Fernverkehr. Dieses Projekt wird als Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf (MDA) bezeichnet.

Im Rahmen der ergänzenden Maßnahmen zur MDA beabsichtigt die Station & Service AG die Qualität der Bahnsteige in dem nicht von dem Projekt MDA betroffenen Bereich des Hbf Augsburg in gleicher Weise anzuheben.

Dazu sollen die bestehenden Bahnsteigabschnitte A bis E inkl. Bahnsteigdächer und Ausstattung grundlegend barrierefrei erneuert werden und Engstellen an den Bahnsteigenden regelkonform umgebaut werden, da sich u.a.

- die Bahnsteige inkl. Dächer, Ausstattung und Bahnsteigkanten in einem teilweise sehr schlechten Zustand befinden,
- die bestehenden Bahnsteigkanten einen nicht mehr regelkonformen Abstand zur Gleisachse aufweisen,
- die Bahnsteigbreiten zum Teil unter 2,00m liegen.

Zur Steigerung der Attraktivität und Beseitigung des schlechten Zustands der Bahnsteiganlagen ist die geplante Maßnahme dringend erforderlich und im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“.

Mit den Vorhaben Regio-Schienen-Takt (RST) Augsburg und Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof ergeben sich zwar Schnittstellen, jedoch wird diese Maßnahme als eigenständiges Projekt durchgeführt und die bereits planfestgestellten Maßnahmen des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof und RST, lediglich ergänzen.

Durch die spätere Realisierung des Projektes MDAE nach der Durchführung der MDA ergeben sich keine Zusammenhangsmaßnahmen.

Jedoch erfolgen ständige Abstimmungen zwischen den Vorhabenträgern des Projektes MDAE und der Projekte MDA und RST. Gemäß den Äußerungen des Vertreters der Vorhabenträgerin dieser Baumaßnahme arbeiten die Vorhabenträger der Projekte MDA, MDAE und RST seit Jahren auf der Basis einer Planungsvereinbarung zusammen so dass gegenseitige Abstimmungen auch bezüglich des zeitlichen Ablaufs ständig stattfinden.

B.4.2 Planungsalternativen

Das Eisenbahn-Bundesamt hat geprüft, ob die vom Vorhabenträger gewählte Planung den Erfordernissen aus den Minimierungs- und Optimierungsgeboten entspricht oder eine andere Variante vorzugswürdig wäre. Diese Prüfung hat ergeben, dass andere Planungsvarianten als diejenige, die der vorliegenden Planfeststellungsentscheidung zugrunde liegt, nicht zu bevorzugen sind. Auch das durchgeführte Planfeststellungsverfahren hat nicht ergeben, dass zwingend andere Planungsvarianten als die hier planfestgestellte Vorhabenplanung näher in Betracht zu ziehen wären oder sich gar aufdrängen würden.

B.4.3 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Im Interesse eines möglichst ausgewogenen Planes müssen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen werden. Daneben sind auch die Belange der Umwelt zu beachten.

Die hier berührten öffentlichen Belange sind, durch die Beteiligung der im Abschnitt B.1.3.1 aufgeführten Behörden und Trägern öffentlicher Belange sowie Verbände und sonstigen Stellen und Sparten Träger, mit Berücksichtigung deren Anregungen und Bedenken bzw. deren vorgeschlagener Auflagen und Hinweise in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie durch Abwägung der der Planung entgegenstehenden Belange mit dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens, entsprechend gewürdigt und in die planungsrechtliche Entscheidung einbezogen.

Gegen die plangemäße Realisierung des Vorhabens wurden privaten Einwendungen erhoben, die im Rahmen der planungsrechtlichen Entscheidung zu würdigen waren. Hierzu wird auf nachfolgenden Punkt B.4.3.20 „Private Einwendungen“ verwiesen.

B.4.3.1 Allgemeine Belange

Die Vorhabenträgerin steht in der Erarbeitung ihres Planes weitgehend Gestaltungsfreiheit zu, deren Schranken sich jedoch u.a. aus den Rechtsnormen zwingenden Rechts wie auch aus den anerkannten Regeln der Technik ergeben. Der

Vorhabenträger ist daher auch verantwortlich für die Einhaltung dieser Vorschriften und Normen.

Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die gesetzlichen Regelungen, Regeln der Technik und DIN-Vorschriften, insbesondere auch die für die bauliche Maßnahme einschlägigen Verwaltungsvorschriften beachtet werden und durch die ausführenden Baufirmen auch eingehalten werden.

Schon gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist der Vorhabenträger verpflichtet die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten.

Insbesondere hat er auch die Auswirkungen seines Vorhabens gegenüber der Nachbarschaft zu berücksichtigen und diese unmittelbar vor Beginn seiner Baumaßnahme zu unterrichten.

B.4.3.2 Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg hat zum Vorhaben unter Federführung des Tiefbauamtes mit Beschluss BSV/14/01982, vom 24.07.2014, zu dem Vorhaben nach der Beteiligung der städtischen Dienststellen Stellung genommen. Die entsprechenden abgegebenen Stellungnahmen sind als Gesamtstellungnahme abgegeben worden und im Rahmen des Verfahrens zu berücksichtigen.

Die Stadt unterstützt die Erneuerung der Bahnsteige A bis E im Hauptbahnhof als Voraussetzung für die Erweiterung des Angebots im Regio-Schienen-Takt.

Die Stellungnahmen des Behindertenbeirates der Stadt Augsburg, der Berufsfeuerwehr Augsburg und der fachkundigen Stelle für Wasserwirtschaft im Tiefbauamt sind in dieser Gesamtstellungnahme der Stadt Augsburg nicht enthalten, da diese Fachstellen direkt von der Regierung von Schwaben beteiligt wurden und somit auch deren Stellungnahmen direkt an die Regierung von Schwaben abgegeben haben.

Bei der Würdigung der einzelnen nachfolgenden Belange B.4.3.3 bis B.4.3.10 sind die Stellungnahmen der einzelnen Dienststellen der Stadt Augsburg, soweit hierzu eine Stellungnahme abgegeben wurde, berücksichtigt.

Eine explizite Würdigung der Stellungnahmen der einzelnen Fachreferate der Stadt Augsburg erfolgt daher nicht.

B.4.3.3 Straßen, Wege, Zufahrten

Hinsichtlich der Nutzung öffentlicher Straßen und Wege, insbesondere für den Baustellenverkehr, hat der Vorhabenträger frühzeitig vor Baubeginn mit den örtlich und sachlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden Kontakt aufzunehmen.

Ebenso ist er verpflichtet die sich aus seinem Handeln ergebenden negativen Auswirkungen auf die öffentlichen Belange der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr zu beseitigen und aufgrund der Baumaßnahme verschmutzte Straßen und Wege ordnungsgemäß wieder zu reinigen und den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.

Soweit hier straßenverkehrsrechtliche Regelungen erforderlich werden - die Zufahrt zur Baustelle soll über öffentliche Straßen und Wege erfolgen - ist vor Baubeginn vom Vorhabenträger rechtzeitig die verkehrsrechtliche Anordnung von der örtlichen Verkehrsbehörde, einzuholen.

Die Baustellenerschließung ist im Bereich des Hauptbahnhofs über die Fröhlichstraße vorgesehen.

Die Baustelleneinrichtungsfläche in Oberhausen soll über den Kobelweg und die Bertha-von-Suttner-Straße erreicht werden. Am Kobelweg befinden sich auch die Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche für die Maßnahmen am Hauptbahnhof. Die Nutzung der bestehenden Militärladerampe wurde mit den Nutzern abgestimmt. So kann sowohl die Anlieferung von Baumaterialien als auch der Abtransport von ausgebautem Material per LKW zum bzw. von der Baustelleneinrichtungsfläche aus erfolgen.

In Inningen werden die Baustelle und BE-Fläche über die Benediktbeurerstraße erreicht.

Zu den Baustelleneinrichtungsflächen und Erschließung der Baustellen- bzw. Bereitstellungsflächen hat sich die Stadt Augsburg, Referat 6 Tiefbauamt, geäußert.

Die Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und vor allem deren Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum (Herstellung und Rückbau) ist vorab zwischen dem Vorhabenträger und dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau abzustimmen.

Hierzu teilt der Vorhabenträger mit, dass die Anmelde- und Abstimmungspflicht als Auflager in den Ausschreibungsunterlagen für die Bauausführung aufgenommen werde.

Insoweit besteht Benehmen mit dem Tiefbauamt. Dennoch wurde im verfügenden Teil der Planfeststellung in Punkt A.4.4.2 „Straßen, Wege, Zufahrten“ eine entsprechende Auflage aufgenommen.

Das Tiefbauamt stellt weiterhin fest, dass im Bereich des Kobelweges (zwischen B17 und Bertha-von Suttner-Straße) zusätzlich – derzeit nicht bestehende – Zu-/Abfahrtsmöglichkeiten zum Kobelweg in den Planunterlagen eingezeichnet sind.

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass die Zufahrt nicht linksabbiegend vom Kobelweg aus erfolgen darf. Außerdem ist sicherzustellen, dass Behinderungen der verkehre auf dem Kobelweg durch Baufahrzeuge ausgeschlossen werden.

Dies sagt die Vorhabenträgerin in deren Äußerung zu und nimmt dies in ihre Ausschreibungsunterlagen zur verbindlichen Festsetzung für das Bauunternehmen auf.

Eine entsprechende Auflage ist auch in den verfügenden Teil der Planunterlagen (Punkt A.4.4.2 „Straßen, Wege, Zufahrten“) aufgenommen.

Das Tiefbauamt teilt in deren Stellungnahme zu dem Vorhaben auch mit, dass die beabsichtigte Aufstellfläche für Betonpumpe und Transportmischer im Bereich der Fröhlichstraße (nicht „Pferseer Straße) neben dem Fuggercenter nicht wie in Anlage 5.6.1 in den Planunterlagen eingezeichnet, zur Verfügung gestellt werden kann. Aus Gründen der Verkehrssicherheit muss entlang der Fröhlichstraße jederzeit ein streifen mit einer Mindestbreite von 2,50m für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

Als Hinweis wird noch mitgeteilt, dass eine Genehmigungswirkung der Planfeststellung hinsichtlich straßenverkehrlicher Genehmigungen und Erlaubnisse grundsätzlich auszuschließen sei. Dies gelte auch im Hinblick auf § 45 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung (StVO).

Der Vorhabenträger äußert zu den Bedingungen der Nutzung der Fläche für Betonpumpe und Transportmischer, dass im Vorfeld eine Abstimmung am 07.05.2011 mit der Stadt Augsburg stattfand und im Rahmen der Entwurfsplanung mit der Stadt definiert werde. Hier sei ggf. auch eine geringere Aufstellfläche ausreichend.

Eine Breite von 3,50m für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr könne freigehalten werden.

Um den ÖPNV (Straßenbahn, Buslinien) nur minimal zu beeinträchtigen, erfolgen Abstimmungen zu den Andienzeiten.

Es sei nicht ausgeschlossen, die Baustelle auch nachts in der Betriebsruhe des ÖPNV anzudienen.

Dies werde im Rahmen der Ausführungsplanung vertieft geprüft.

Die geforderten 2,50m Mindestbreite für den Fußgänger- und Radverkehr, die zur Verfügung stehen müssen, sind als Auflage in den verfügenden Teil der Planfeststellung aufgenommen. Soweit hier gemäß Aussage des Vorhabenträgers eine breite von 3,50m für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen sollen, ist dies umzusetzen.

Eine Verlegung des Andienverkehrs der Baustelle auf die Nachtzeiten ist aus Gründen des Baulärms für die Anwohner zu vermeiden.

Hinsichtlich der Genehmigungswirkung der Planfeststellung im Hinblick auf den § 45 Abs. 6 Straßenverkehrsordnung (StVO) hat die Vorhabenträgerin vor Beginn der Arbeiten von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Augsburg eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung zu erwirken, die die verkehrliche Regelung während der Bauzeit festlegt.

Dies ist dem Vorhabenträger auch so im verfügenden Teil (Punkt A.4.4.2 „Straßen, Wege, Zufahrten“) auferlegt.

Bei Umsetzung der Hinweise und Auflagenvorschläge des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg sowie Beachtung der Auflagen im verfügenden Teil der Planfeststellung, sind die Belange zu dem Punkt Straßen, Wege, Zufahrten ausreichend berücksichtigt.

B.4.3.4 Boden und Abfallwirtschaft/Wasserwirtschaft

Boden und Abfall:

Die Auswirkungen auf Boden durch Bodenaushub und beanspruchte Bauflächen sowie die Zwischenablagerung von Bauschutt ist vorübergehend während der Bauzeit und führt zu keinen dauerhaften Belastungen.

Flächeninanspruchnahme konzentriert sich auf bereits erheblich veränderte oder versiegelte Flächen im Bahnhofsbereich. Die Inanspruch genommenen Flächen für Baustelleneinrichtung und Bereitstellungsflächen werden nach Bauende wieder in

deren ursprünglichen Zustand verbracht. Neuversiegelungen und dauerhafte Beeinträchtigungen des Bodens sind nicht vorgesehen.

Gemäß den Planunterlagen befinden sich im Baufeld keine Altlastverdachtsflächen.

Die Ergebnisse der aktuellen Boden- und Baugrunduntersuchung zeigen keine Belastungen in der Unterfüllung der Bahnsteige, Bahnsteigkanten und Asphaltreste der Unterfüllungen. Ein Großteil der Aushub- und Abbruchmaterialien kann jedoch nicht wieder verwendet werden und ist fachgerecht zu entsorgen.

Zur Bereitstellung der in den Rampen zum Posttunnel wieder einbaubaren Aushubmaterialien (Z 0) sowie der hoch belasteten Bahnsteigkanten wird eine ca. 1350m² große Fläche benötigt, von der 250m² gegen mögliche Schadstoffeinträge durch eine Asphaltierung oder spezielle Folienlage geschützt werden soll.

In Anlage 12.4 hat die Vorhabenträgerin den Planunterlagen einen geotechnischen Bericht beigefügt in dem die Baugrundverhältnisse im Bereich der Bahnsteige A bis E dargestellt sind. Gegenstand der Untersuchung war u.a. auch die Beurteilung der abfalltechnischen Untersuchung der anfallenden Auffüllungen. Die beprobten Auffüllungen sind dem Zuordnungswert Z 0 zuzuordnen.

Hinsichtlich dem fachgerechten Umgang mit den im Zuge des Bauvorhabens anfallenden Aushub- und Ausbaumaterialien und deren ordnungsgemäßen Lagerung, Verwertung und Entsorgung hat die Vorhabenträgerin in Anlage 12.5 den Planunterlagen ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK) beigefügt, in dem unter anderem die im Zusammenhang mit dem Vorhaben anfallenden Materialien und deren Mengen mit Einstufung in die jeweilige LAGA-Klassifizierung beschrieben sind und Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise im Umgang mit den Materialien gegeben werden. Hierauf wird im Einzelnen verwiesen.

Zu der Thematik Altlasten hat sich im Rahmen des Verfahrens das Umweltamt (Referat 2) der Stadt Augsburg geäußert.

Das Umweltamt fordert, dass aufgrund der Altlastensituation der Zugang zu der vorhandenen Brunnenanlage unmittelbar nördlich des Geländes und zu den Grundwassermessstellen am Bahndamm für weitere Untersuchungszwecke jederzeit ermöglicht wird. Weiterhin ist darauf zu achten, dass die Entnahmestellen erhalten bleiben.

Sollten im Rahmen der Errichtung der Zwischenlagerflächen Bodenbewegungen erfolgen ist zu klären, ob ggf. anfallendes Bodenmaterial schadstoffbelastet ist und die Verwertung ist mit dem Umweltamt abzustimmen.

Zu den Punkten Altlasten und Abfallentsorgung hat das Umweltamt der Stadt Augsburg Hinweise und Auflagen erteilt, die der Vorhabenträgerin bekannt gemacht sind und gemäß Äußerung der Vorhabenträgerin beachtet werden und umgesetzt werden.

Im Hinblick auf die abfalltechnische Untersuchung werden die Materialien umweltgerecht entsprechend den Zuordnungswerten entsorgt.

Die auszubauenden Stoffe sind zu begutachten und im Falle einer Kontamination fachgerecht unter Vorlage des Entsorgungsnachweises zu beseitigen.

Die auszubauenden Böden sind nach den Ergebnissen des Baugrundgutachtens entsprechend der Klassifizierung der LAGA in Klasse Z0 einzuordnen.

Die Materialien werden umweltgerecht entsprechend den Zuordnungswerten entsorgt.

Die auszubauenden Stoffe sind zu begutachten und im Falle einer Kontamination fachgerecht unter Vorlage des Entsorgungsnachweises zu beseitigen.

Alle ausgebauten Stoffe sollen vor Ort wieder verwendet werden.

Die Einhaltung der Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) wurde dem Vorhabenträger in den Nebenbestimmungen dieses Bescheides auferlegt.

Bei Altlastenverdacht ist umgehend das Umweltamt der Stadt Augsburg zu benachrichtigen.

Bei plangemäßer Durchführung der baulichen Maßnahme und Beachtung der Hinweise und Auflagenvorschläge des Umweltreferats der Stadt Augsburg, die gemäß Äußerung der Vorhabenträgerin auch beachtet werden auch durch die Beachtung der entsprechenden Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss in Punkt A.4.4.3 „Boden und Abfallwirtschaft/Wasserwirtschaft“ sind keine dauerhaften Belastungen zu erwarten.

Wasserwirtschaft:

Hinsichtlich der wasserrechtlichen Belange ist der Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses auferlegt, Baumaschinen und Baugeräte gegen Öl- und Treibstoffverluste zu sichern und Gefährdungen des Grundwassers im Zuge des Baubetriebes auszuschließen.

Zu den wasserwirtschaftlichen Belangen hat sich das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth in deren Stellungnahme an die Anhörungsbehörde geäußert. Es wird mitgeteilt, dass sich aus den Baugrund- und Bodenuntersuchungen kein Handlungsbedarf ableiten lässt und weitere Abstimmungen mit der Stadt Augsburg durchzuführen seien.

Das Referat 6 Tiefbauamt der Stadt Augsburg teilt mit, dass zur Herstellung einer Grundstücksentwässerungsanlage und Einleitung von Abwasser in die öffentliche Kanalisation nach §10 der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg rechtzeitig vor Baubeginn ein Entwässerungsantrag bei der Stadtentwässerung zu stellen sei.

Diese Maßgabe wurde der Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen des Beschlusses auferlegt. Die Einleitung von Abwasser nach § 10 Entwässerungssatzung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Es ist gesondert rechtzeitig vor Baubeginn unter Vorlage von entsprechenden Entwässerungsplänen bei der Stadtentwässerung Augsburg ein Entwässerungsantrag zu stellen.

Gemäß der Auffassung der Vorhabenträgerin in deren Äußerung zu den wasserwirtschaftlichen Belangen wird davon ausgegangen dass die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen als Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens beantragt wurden. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse werden zwar mit der Planfeststellung erteilt, jedoch ohne eigenständige Antragstellung der Vorhabenträgerin.

Die hier erforderliche Einleitgenehmigung in den öffentlichen Abwasserkanal der Stadt Augsburg ist bei der Stadtentwässerung zu beantragen. Die Einleitungserlaubnis in den Mischwasserkanal der Stadtwerke Augsburg unterliegt nicht der Konzentrationswirkung der Planfeststellung und wird auch nicht durch das EBA im Rahmen einer wasserrechtlichen Genehmigung oder Erlaubnis erteilt.

Der Entwässerungsantrag ist gemäß § 10 der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg bei der Stadtentwässerung zu stellen und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Ergänzend sei noch festzustellen, dass nach Auffassung der Vorhabenträgerin die geplanten Einleitungen lediglich eine Erhöhung der Wassermenge auslösen, da der jeweilige Anschluss des bahneigenen Vorfluters (Mischwasserkanal bzw. Bauwerksentwässerung) ohne bauliche Änderung am bestehenden Einleitpunkt an das städtische Netz erfolgt.

Ausgehend von den vorhandenen hydrologischen Verhältnissen sind im Rahmen der baulichen Maßnahme zwar keine gesonderten Maßnahmen zur Wasserhaltung erforderlich, jedoch wird auf der Grundlage des geotechnischen Berichts wegen der Gefahr der Bildung von Stau- und Schichtwasser empfohlen offene Wasserhaltungsmaßnahmen (Pumpen) für die Bauwasserhaltung vorsorglich vorzuhalten. Daher wird der Vorhabenträgerin vorsorglich eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Ableiten (Abpumpen) von Grundwasser und Schichtenwasser während der Bauzeit gemäß §§ 8 Abs. 1 und 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG i.V.m. § 10 WHG und Art. 15 BayWG erteilt.

Zu den wasserwirtschaftlichen Belangen sei noch angemerkt, dass sich das Vorhaben außerhalb von Wasserschutzgebieten und Überschwemmungsgebieten befindet.

Oberflächengewässer befinden sich im Bereich der Maßnahme nicht.

Bei plangemäßer Durchführung der Maßnahmen zur Entwässerung und Beachtung der Auflagen zu den wasserwirtschaftlichen Belangen des Beschlusses sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

B.4.3.5 Natur-/Landschaftsschutz

1. Allgemein:

Die baulichen Maßnahmen sind landschaftsschonend auszuführen. Flurschäden sind zu vermeiden, unvermeidbare Flurschäden (insbesondere durch die Baustellenzufahrt) sind nach den baulichen Maßnahmen zu beseitigen, verbleibende Flurschäden sind nach den Richtlinien des Bayerischen Bauernverbandes den Eigentümern angemessen zu entschädigen.

Nach Beendigung sind die Eingriffsflächen zu renaturieren.

Gehölz- und Rückschnittarbeiten sind nur in der Zeit von Oktober bis Ende Februar zulässig.

Der „Landschaftspflegerische Begleitplan“ zum Vorhaben vom 22.02.2013 mit Maßnahmenblättern, Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan und

Maßnahmenplan sowie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) sind Bestandteil der Planunterlagen, zu beachten und umzusetzen.

Eine ökologische Baubetreuung ist durchzuführen.

Der Beginn der Bauarbeiten ist der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg anzuzeigen. Nach Fertigstellung der Arbeiten ist eine gemeinsame Abnahme der wiederhergestellten naturschutzrelevanten Flächen mit der Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen.

Mit den Ausführungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans besteht Einverständnis. Die Beeinträchtigungen aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand herzustellen.

Bei landschaftsschonender Durchführung der Maßnahme sowie Beachtung und Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan der Planunterlagen aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe und Einhaltung der in den Nebenbestimmungen und Hinweisen der Planfeststellung aufgeführten Auflagen und Hinweisen wird den Belangen von Natur und Landschaft in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

2. Artenschutz

Rechtsgrundlagen:

Zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten vor Beeinträchtigungen durch den Menschen sind auf gemeinschaftsrechtlicher und nationaler Ebene umfangreiche Vorschriften erlassen worden. Europarechtlich ist der Artenschutz in den Artikeln 12, 13 und 16 der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG) sowie in den Artikeln 5 bis 7 und 9 der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG) verankert. Im nationalen deutschen Naturschutzrecht ist der Artenschutz in den Bestimmungen der §§ 44 und 45 BNatSchG geregelt.

Das BNatSchG unterscheidet hierbei besonders geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG) und streng geschützte Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG). Die streng geschützten Arten bilden dabei eine Teilmenge der besonders geschützten Arten. Bei Vorhaben, die der Eingriffsregelung unterliegen, sind gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2

BNatSchG nur die Europäischen Vogelarten (besonders geschützte Arten) und die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie (streng geschützte Arten) relevant.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält für die besonders geschützten und streng geschützten Arten folgende Verbotstatbestände (Zugriffsverbote):

- Verbot des Nachstellens, Fangens, Verletzen oder Töten von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen von wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- Verbot der erheblichen Störung von wildlebenden Tieren der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG),
- Verbot der Entnahme von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihrer Entwicklungsformen, Verbot der Beschädigung oder Zerstörung von wild lebenden Pflanzen der besonders geschützten Arten sowie Verbot der Beschädigung oder Zerstörung ihrer Standorte (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG, sogenannte CEF-Maßnahmen („continuous ecological functionality-measures“), oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen.

Wie bereits unter vorgenannten Punkt B.3.3 „Artenschutz und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ ausgeführt, und der den Planunterlagen beigefügten artenschutzrechtlichen Prüfung vom 30.11.2012 zu entnehmen ist, ergibt sich aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population der Mauereidechse.

Als Vermeidungsmaßnahmen sind vorgesehen:

- 1) Arbeiten und Baumaßnahmen sind vorzugsweise im Zeitraum von Mitte März bis Ende April ggf. im Zeitraum von Mitte August bis Mitte September zu beginnen um

Beeinträchtigungen, Verletzungen und Tötungen von Einzelindividuen möglich zu vermeiden. Neue Bauabschnitte sind ausschließlich während der Mobilitätsphase der Mauereidechse im Sommerhalbjahr in Betrieb zu nehmen.

- 2) Für die Baustelleneinrichtung und Lagerflächen sind solche Flächen auszuwählen, die keinen Lebensraum für Mauereidechsen darstellen.

Da sich jedoch trotz vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen situationsbedingt nicht ausschließen lässt, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Lebensraum dort noch befindliche einzelne Individuen verletzen oder töten, muss von einer möglichen Verletzung des Verbots des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgegangen werden.

Vorsorglich ist daher eine Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG im Rahmen der Planfeststellung durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde zu erteilen.

3. Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Wird ein Verbot gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt und kann eine Verbotsverletzung auch nicht durch Maßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG (CEF-Maßnahmen) oder Vermeidungsmaßnahmen vermieden werden, ist eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu erteilen.

Eine Ausnahme kann nur zugelassen werden, wenn

- das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten ist,
- keine zumutbaren Alternativen existieren
- und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert bzw. die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Wie oben bereits ausgeführt, kann für die Mauereidechse eine Verbotsverletzung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Verletzen oder Töten von Tierarten) trotz der umfangreichen Vermeidungsmaßnahmen nicht ausgeschlossen werden.

Im vorliegenden Fall kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden Interesses eine Ausnahme von der Verbotsverletzung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zugelassen werden. Die Voraussetzungen, unter denen eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden kann, liegen nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes vor:

Das Vorhaben ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses geboten. Mit dem Vorhaben ist beabsichtigt die Qualität der Bahnsteige in dem nicht von dem Projekt MDA betroffenen Bereich des Hbf Augsburg anzuheben. Dazu sollen die bestehenden Bahnsteigabschnitte A bis E inkl. Bahnsteigdächer und Ausstattung grundlegend barrierefrei erneuert werden und Engstellen an den Bahnsteigenden regelkonform umgebaut werden

Die vorliegend planfestgestellten Baumaßnahmen sind auch erforderlich, um den Eisenbahnbetrieb im Hauptbahnhof Augsburg betriebssicher und pünktlich abwickeln zu können und die für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs notwendigen Leistungsreserven sicherzustellen. Das Vorhaben leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs einschließlich der Verbesserung des Betriebsablaufs im Schienenverkehr.

Gleichfalls existieren auch keine zumutbaren Alternativen für die beabsichtigte Erneuerung der Bahnsteige A bis E. Grundsätzlich besteht eine räumlich begrenzte, allochthone Population der Mauereidechse im gesamten Bahnhof Augsburg. Der aktuell bekannte, besiedelte Bereich reicht von knapp südlich der Gögginger Brücke nach Norden bis etwa zur Wertachbrücke und umfasst vermutlich den gesamten Gleisbereich sowie die randlichen Böschungen einschließlich Böschungsfuß.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesene Vermeidungsmaßnahme stellt sicher, dass es bei deren Durchführung zu keiner Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes der Population kommt, weil der Eingriffsumfang im Verhältnis zu den verbleibenden Lebensräumen gering ist.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Naturschutz:

Das Sachgebiet 51 (Naturschutz) der Regierung von Schwaben erklärte mit Schreiben vom 18.08.2014, dass, aus naturschutz- und artenschutzfachlicher Sicht gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen.

Es wird jedoch mitgeteilt, dass die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG für die Mauereidechse bestünden.

Das Umweltamt der Stadt Augsburg weist hinsichtlich des Artenschutzes darauf hin, dass eine Betroffenheit der Mauereidechse bzgl. des Tötungs- und Verletzungsverbotes nicht ausgeschlossen werden kann, jedoch eine realistische Alternative der Bauausführung nicht gegeben sei. Eine Ausnahmegenehmigung gem.

§ 45 Abs. 7 BNatSchG sei zu beantragen. Die Zuständigkeit liege bei der Regierung von Schwaben – Höhere Naturschutzbehörde.

Dem ist hinzuzufügen, dass zuständige Behörde zur Erteilung der Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG die Planfeststellungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt, ist.

Beteiligung der Naturschutzbehörden und Verbände:

Zu den naturschutzrechtlichen Belangen haben sich im Rahmen der Anhörung die beteiligten Naturschutzbehörden – und Verbände mit Ausnahme des Bundes Naturschutz nicht geäußert.

Der Bund Naturschutz hat sich aus naturschutzfachlicher Sicht nicht zu dem Vorhaben geäußert und stellt lediglich fest, dass die geplante Verkürzung der Bahnsteigüberdachungen von etwa 240m auf 180m erfolgt. Es gebe hierfür keinen vernünftigen Grund für verkürzte Bahnsteigdächer, im Gegenteil diese sollten verlängert werden, insbesondere aufgrund der wartenden Senioren und Familien mit Kleinkindern.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass den Belangen der Umwelt und des Landschafts- und Naturschutzes ist im Rahmen der Durchführung der Planung und bei Beachtung der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss Rechnung getragen wird.

B.4.3.6 Immissionsschutz:

Lärmschutzansprüche nach der § 16.BImSchV

Für den Verkehrswegebau bilden die §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 - 43 BImSchG sowie die 16. BImSchV und die 24. BImSchV den (weiteren) gesetzlichen Rahmen zur Wahrung der Belange des Lärmschutzes. Aus diesen Vorschriften ergeben sich die rechtlichen Anforderungen für den Lärmschutz. § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet den Vorhabenträger, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen Vorsorge zu treffen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2

BlmSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die Berechnungsgrundlagen ergeben sich aus §§ 2, 3 der 16. BlmSchV sowie der Anlage 2 zu dieser Vorschrift. § 3 der 16. BlmSchV legt fest, dass die Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 der Verordnung zu berechnen sind. Messungen von Schallpegeln zur Beurteilung der schalltechnischen Situation und zur Bemessung eines Lärmschutzkonzeptes sind grundsätzlich nicht heranzuziehen, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann, Pegelschwankungen durch klimatische Faktoren auftreten können und bei geplanten Verkehrswegen nicht gemessen werden kann (Begründung zur 16. BlmSchV, Bundesrats-Drucksache 661/89). Die 16. BlmSchV unterscheidet hinsichtlich des Vorliegens bzw. des Prüfens eines (grundsätzlichen) Anspruchs auf Lärmschutzmaßnahmen zwischen dem Bau und der baulichen Veränderung eines Schienenweges. Im Falle einer Veränderung des Schienenweges durch einen „erheblichen baulichen Eingriff“ ist eine Anspruchsberechtigung nur auf den unmittelbaren auswirkungserheblichen Bereich dieser „Baugrube“ begrenzt – und zwar nur auf die Gebäude, an denen eine „wesentliche Änderung“ ermittelt werden kann. Darüber hinausgehende Ansprüche bestehen nicht, denn die Anwendung der 16. BlmSchV ist nach dem Willen des Gesetzgebers bewusst an das Vorliegen einer (erheblichen) baulichen Maßnahme gekoppelt. Hierdurch soll die „Lärmvorsorge“ deutlich zu der „Lärmsanierung“ abgegrenzt werden und nicht jede Baumaßnahme, Erhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahme oder auch betriebliche Maßnahme ohne weiteres in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung fallen (Begründung zur 16. BlmSchV, Bundesrats-Drucksache 661/89).

Zur Ermittlung und Beurteilung, ob der Anwendungsbereich der 16. BlmSchV durch das Bauvorhaben eröffnet ist, hat der Vorhabenträger schalltechnische Untersuchungen für den Bereich der „Ergänzenden Maßnahmen zur Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hbf“ (MDAE) erarbeiten lassen. Diese liegen den Planfeststellungsunterlagen als Anlagen 12.1.1 (Schalltechnische Untersuchungen nach § 16. BlmSchV des Büro A.I.T GmbH vom 14.11.2012) bei.

Bei diesen ergänzenden Maßnahmen handelt es sich zum größten Teil um die Erneuerung der Bahnsteige A bis E. Weiterhin werden die Stumpfgleise des jeweiligen Bahnsteigs inkl. Weichen zurück- bzw. umgebaut.

Die vorgenommene schalltechnische Untersuchung führt zum Ergebnis, dass sich im Umfeld der Baumaßnahme keine schutzbedürftige Wohnbebauung befindet. Östlich an den Hausbahnsteig A grenzt das Bahnhofsgebäude mit nördlich und südlich

anschließenden Nebengebäuden. Westlich in einem Abstand von ca. 200m befinden sich die nächstgelegenen Gebäude mit Wohnnutzung im Bereich der Pferseer Straße.

Der Bau von Bahnsteigen ist nicht als erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg zu werten. Eine Gradientenänderung erfolgt nicht, die Streckengleise werden lediglich an die Sollgleislage angepasst.

Die Gleisanlagen der als Abstellgleise dienenden Stumpfgleise werden verschoben und auf einer Gesamtlänge von 340m zurückgebaut. Bedingt durch die Kleinräumigkeit der Maßnahmen an den Stumpfgleisen in Verbindung mit der lediglich sporadischen Nutzung durch Abstellvorgänge ist eine wesentliche Änderung auszuschließen. Im Zuge des Projektes MDAE erfolgt keine Verlagerung der Verkehre in Richtung Westen und somit in die Nähe der Wohnbebauung.

Bezogen auf

- die Emissionen der Zugprogramme 2015 der „Streckengleise“ (Strecken 5300, 5302, 5305,5306 und 5503)
- dem großen Abstand der Bahnsteige/Stumpfgleise zur Wohnbebauung
- der Kleinräumigkeit der baulichen Änderung an den Stumpfgleisen in Verbindung mit der geringen Zahl der Abstellvorgänge
- den Rückbau von 340m Stumpfgleis
- das Verschieben von Stumpfgleisen Richtung Osten zum Bahnhofsgebäude hin

kann eine Erhöhung der Lärmbelastung um mindestens 3 dB(A) oder eine Erhöhung auf 70 dB(A) Tags oder 60 dB(A) nachts ausgeschlossen werden.

Zu dem gegenständlichen Vorhaben ist grundsätzlich festzustellen, dass die Baumaßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) darstellt. Es wird kein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg vorgenommen. Lärmschutzmaßnahmen sind für das Bauvorhaben nicht erforderlich.

Zum Thema Schienenlärm hat sich auch keiner der am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange geäußert.

Immissionen während der Bauphase (Baulärm)

Während der Baumaßnahmen ist insbesondere mit Baulärm und Staubimmissionen in der Luft zu rechnen, wobei die auftretenden Staubimmissionen jedoch unerheblich und vorübergehender Natur sind. Der Verbreitung von Staub kann z.B. durch Benetzung mit Wasser oder der Einsatz von Planen etc. entgegengewirkt werden. Entsprechende Maßnahmen sind dem Vorhabenträger in den Nebenbestimmungen des Beschlusses auferlegt.

Die Immissionen während der Bauphase beinhalten neben den Immissionen durch Staub aus dem Betrieb der Baustelle auch Immissionen aus Baulärm und Erschütterungen durch den Einsatz von Baugeräten und –maschinen, die insbesondere im Rahmen von notwendigen Rammarbeiten auftreten, wobei die tatsächliche Höhe der Erschütterungsemissionen verschiedener Baugeräte von einer Vielzahl von verschiedenen Parametern (Werkzeugzustand, Untergrundbeschaffenheit, eingesetztes Material, etc.) abhängt.

Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann als Maßstab die AVV Baulärm herangezogen werden. Sie legt über Immissionsrichtwerte eine auf die jeweilige Gebietsnutzung bezogene Schwelle fest, bis zu der beim Baulärm auf jeden Fall von zumutbaren Belästigungen ausgegangen werden kann.

1) Gesetzliche Grundlagen:

Ob nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vorliegen, beurteilt sich bei Baulärm nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) vom 19.08.1970, die seinerzeit auf der Grundlage von § 3 Abs. 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Baulärm vom 09.09.1965 erlassen wurde. Auch nach Aufhebung dieses Gesetzes mit Einführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 ist die AVV Baulärm gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG im Rahmen ihres Anwendungsbereichs ausdrücklich weiter maßgebend. Aufgrund der Regelung in § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich daher um eine vom Gesetzgeber vorgegebene Verbindlichkeit dieser Regelungen auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 07.06.1989 – 5 S 3040/87).

Nach AVV Baulärm, Nummer 3. „Immissionsrichtwerte“, gilt der Immissionsrichtwert als überschritten, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet oder der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit von einem oder mehreren Messwerten um mehr als 20 dB(A) überschritten wird.

Während der Nachtzeitraum stellt die AVV Baulärm gesonderte Anforderungen bezüglich des Spitzenpegels (Nr. 3.1.3 AVV Baulärm). Hiernach gilt der Richtwert überschritten, wenn einzelne Geräuschspitzen am Immissionsort den Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Für den Tageszeitraum stellt die AVV Baulärm keine Anforderungen bezüglich des Spitzenpegelkriteriums.

Überschreitet der Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A), sollen nach Nummer 4 der AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden, die in Nr. 4.1 AVV Baulärm aufgezählt sind.

Die Beurteilung nach TA Lärm findet hier keine Anwendung. Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11.11).

Der Vorhabenträger hat den Planunterlagen in Anlage 12.1.2 eine schalltechnische Untersuchung zum Baulärm des Büro A.I.T GmbH vom 27.11.2012, beigelegt. Die Prognostizierung der Geräuschimmissionen wurde auf der Basis der im November 2012 zur Verfügung gestellten Baubetriebsplanung, inkl. der voraussichtlich zum Einsatz kommenden Baumaschinen vorgenommen.

Diese schalltechnische Untersuchung (STU) wurde im Mai 2015 hinsichtlich der angesetzten Schalleistungspegel überarbeitet. Auf die Anlage 1 der überarbeiteten STU wird verwiesen.

In dieser schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen der erforderlichen Bautätigkeiten im Zuge der ergänzenden Maßnahmen zum Projekt MDA dargestellt und beurteilt.

Die Berechnungsergebnisse dienen lediglich der Orientierung, da zum jetzigen Zeitpunkt genaue zeitliche Abläufe einzelner Bauphasen, Ausstattung im Hinblick auf die Baumaschinen sowie eventuelle Sonderbauweisen nicht feststehen.

Abhängig von Arbeit und Umfang der Baumaßnahmen sind im Bereich des Hauptbahnhofes bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2019 Baulärmimmissionen zu erwarten. Je nach Art der Bautätigkeiten ergeben sich Einwirkzeiträume von 6 Wochen (Rückbau Rampe Posttunnel) bis hin zu 45 Wochen (Bahnsteig E).

Aufgrund der engen Vermaschung mit dem Projekt MDA sind die Sperrzeiten vorgegeben. Andere bautechnische oder organisatorische Maßnahmen sind bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, die Baulärmpegel effektiv zu verringern. Temporäre Abschirmeinrichtungen auf den Bahnsteigen sind kein geeignetes Mittel, die Lärmkonflikte im Umfeld zu lösen. Zu berücksichtigen ist, dass eine hohe Vorbelastung im Bereich des Hauptbahnhofs durch Schienenverkehrslärm (Tag- und Nachtzeitraum) vorhanden ist, so dass die durch den Bau verursachten temporären Lärmpegel (Tagzeitraum) zumutbar erscheinen.

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen des Projektes vorgesehen. Die Untersuchungsergebnisse für den Baubetrieb sind nach Planfällen differenziert:

- Sanierung der Bahnsteigkanten der Bahnsteige A bis E (Planfälle 1-5)
- Rückbau der Rampen zum ehemaligen Posttunnel (Planfall 6)
- Sanierung der südlichen Personenunterführung
- Baustelleneinrichtungsflächen (Planfall 7)

Die Schalleistungspegel der einzelnen Baumaßnahmen sind in der schalltechnischen Untersuchung aufgeführt.

Die Sanierung der südlichen Personenunterführung ist in die schalltechnische Untersuchung nicht einbezogen, da die Arbeiten überwiegend im Tunnel stattfinden und die Auswirkungen vernachlässigt werden können.

Für die Planfälle 1-5 kommt es beim Bau der Bahnsteige zumeist an den umliegenden Büro- und Verwaltungsgebäuden auf der Ostseite zu deutlichen Richtwertüberschreitungen. Wohngebäude auf der Westseite sind von geringfügigen Überschreitungen betroffen.

Für Planfall 6 werden die Richtwerte der AVV Baulärm an zahlreichen Gebäuden im Umfeld des Hauptbahnhofs deutlich überschritten.

Für die Gebäude im Bereich der Johannes Rösle Straße und der Pferseer Straße betragen die Überschreitungen bis zu 15 dB(A), auch die Fröhlichstraße 17 und 17-1 (Diakonissenkrankenhaus) sind von Überschreitungen des Richtwertes betroffen.

Der höchste Beurteilungspegel liegt hier bei 42 dB(A).

Der Rückbau der Rampen zum Posttunnel ist für 12 Wochen im Zeitraum von 19 Uhr bis 6 Uhr vorgesehen (vgl. Planfall 6 des Gutachtens).

Im Zuge der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wird eine Verlagerung dieser Bautätigkeit in den Tageszeitraum vorgeschlagen.

Diese Maßnahme trägt umfassend zur Verbesserung der Immissionssituation während der Bautätigkeiten zum Projekt MDAE bei.

Für den Planfall 7 befinden sich im direkten Umfeld der BE-Fläche auf dem Bahnhofsvorplatz das Bahnhofsgebäude und das Einkaufszentrum „Fuggerstadt Center“. Durch die Be- und Entladevorgänge im Tageszeitraum sind keine Richtwertüberschreitungen zu erwarten.

Bezüglich der Baustellenfläche im Bereich des Kobelweges in Oberhausen wird für die südlich angrenzenden Gebäude die Schüttung eines Lärmschutzwalles oder die Errichtung einer temporären Lärmschutzwand vorgeschlagen.

Zu den einzelnen Berechnungswerten wird auf Anlage 3 der STU verwiesen.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat das Eisenbahn-Bundesamt verschiedene Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.4.4.5 „Immissionsschutz“ im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, die zu einer Verminderung der bauzeitlichen Immissionsbelastung der betroffenen Nachbarschaft beitragen sollen.

Hinsichtlich der Bauzeiten ist allgemein festzuhalten, dass grundsätzlich tagsüber zu bauen ist.

Für die Bauarbeiten im Planfall 8 (Posttunnel) im Tageszeitraum ist eine deutliche Verbesserung der Immissionssituation zu erreichen.

Da die Realisierung der vorgesehenen Baumaßnahmen jedoch aufgrund der engen Vermaschung mit dem Projekt MDA erfolgen soll, sind die Sperrzeiten vorgegeben. Hier müssen Arbeiten ggf. auch in den betriebsschwächeren Zeiten in der Nacht oder an Wochenenden erfolgen. Solche Arbeiten zur Nachtzeit und an Wochenenden oder Feiertagen sind jedoch auf das unumgängliche Maß zu beschränken und möglichst frühzeitig vor Beginn dieser Arbeiten der betroffenen Nachbarschaft bekannt zu geben.

Deren Notwendigkeit ist dabei zu begründen. Für Arbeiten an Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen, welche geeignet sind, die Feiertagsruhe zu beeinträchtigen, gilt im Übrigen das bayerische Gesetz über den Schutz der Sonn- und Feiertage (Feiertagsgesetz - FTG).

Erschütterungen:

Eine den Planunterlagen beigefügte erschütterungstechnische Stellungnahme vom 30.11.2012 (Anlage 12.2), bewertet lediglich die von dem Schienenweg ausgehenden Erschütterungsemissionen nach der geplanten baulichen Veränderungen.

Als Ergebnis ist gemäß der Untersuchung davon auszugehen, dass von keiner wesentlichen Zunahme der Erschütterungsimmissionen auszugehen ist.

Aufgrund der vorhandenen Vorbelastung wird jedoch empfohlen, an einigen Stellen (ggf. vorsorglich vor Beginn der Baumaßnahme) die vorhandenen, vom Schienenweg ausgehenden Emissionen bzw. die auf die Bebauung einwirkenden Immissionen messtechnisch zu ermitteln, um somit eine objektive Vergleichsmöglichkeit und Beurteilungsgrundlage für evtl. später vorgetragene Beschwerden zur Verfügung zu haben.

Zu den baubedingten Erschütterungen finden sich in den Schallgutachten keine Aussagen.

Das Umweltamt der Stadt Augsburg äußert sich zu den baubedingten Erschütterungen und weist auf die Beachtung der DIN 4150-2 Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden vom Juni 1999 hin.

Weiterhin soll vor Baubeginn als auch nach Abschluss der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren über Gebäudeschäden an besonders nahe der Trasse gelegenen Anwesen im Baueingriffsbereich durchgeführt werden.

Diese Hinweise zu den baubedingten Erschütterungen sind der Vorhabenträgerin auch in den Nebenstimmungen des Beschlusses als Auflagen erteilt, die zu beachten sind.

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange:

Zu der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung des Büro A.I.T GmbH vom 27.11.2012 sind nach Auffassung des Sachgebiets 50 (technischen Umweltschutz) die dort getroffenen Annahmen über die Emissionen lärmintensiver Baumaschinen zu einen großen Teil fehlerhaft, da sie erheblich zu gering angesetzt wurden.

Hierauf erfolgte eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm durch das Büro A.I.T. vom 22.05.2015.

Hierauf erfolgte mit E-Mail vom 06.07.2015 eine erneute Stellungnahme des Sachgebietes 50 der Regierung von Schwaben.

Zu der überarbeiteten Baulärmuntersuchung wurde dann mitgeteilt, dass keine wesentlichen Einwände bestünden.

Unter Berücksichtigung der in der Untersuchung geforderten Maßnahmen wie Einsatz lärmarmen Baumaschinen und Information der betroffenen Anwohner sowie der großen Unsicherheit der Prognose von Baulärm und dessen temporärem Charakter, wird die Belastung Großteils als noch zumutbar erachtet.

Dennoch sollte zur Beweissicherung ein schalltechnisches Fachbüro zu Beginn der Arbeiten Lärmmessungen an den ungünstigsten Immissionsorten vornehmen und analog der Auflage XI. 1.6 des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011 für das Projekt Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg Hauptbahnhof Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zugestanden werden, da sich die Bauarbeiten der verschiedenen Verfahren in diesem Bereich nicht trennen ließen und dem Immissionsschutzrecht eine Summenpegelbetrachtung zu Grunde liege. Es handle sich im Wesentlichen um die gleichen Immissionsorte.

Auch für die nächtlichen Arbeiten an der Rampe des Posttunnels i.V. mit der Baustelleneinrichtungsfläche östlich des Hauptbahnhofs seien erhebliche und unzumutbare Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zu erwarten. Nächtliche Arbeiten seien daher zu unterlassen. Deren Unvermeidbarkeit sei nicht zu erkennen.

Folgende Auflagen werden von Seiten der Anhörungsbehörde vorgeschlagen:

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

2. In der Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sind lärmintensive Tätigkeiten grundsätzlich nicht zulässig. Ausnahmen hiervon sind nur in rechtzeitig angeteigten und detailliert begründeten Einzelfällen für kurze Zeiträume in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg möglich. In der Begründung ist die Unvermeidbarkeit nächtlicher Bautätigkeit plausibel darzustellen.

Das Umweltamt der Stadt Augsburg nimmt zu dem Vorhaben unter Mitteilung von Auflagenhinweisen Stellung. Diese Auflagenhinweise wurden dem Vorhabenträger zur Äußerung bekannt gemacht und sind auch in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses in Punkt A.4.4.5 „Immissionsschutz“ aufgenommen.

Die Umsetzung dieser Auflagen wird von der Vorhabenträgerin so akzeptiert. Lediglich dieser Auflagenvorschlag, dass für die Fälle, in denen nicht durch Abschirmmaßnahmen, zeitliche Beschränkungen von eingesetzten Maschinen o.ä. Abhilfe geschaffen werden kann, durch die Genehmigungsbehörde im Vorfeld eine entsprechende Entschädigung geprüft und ggf. festgelegt werden kann, wird abgelehnt. Die Vorhabenträgerin erklärt sich bereit auf der Grundlage baubegleitender Messungen, im Beschwerdefall, ggf. die Übernahme von temporären Übernachtungskosten in einem Hotel zu übernehmen.

Weiterhin ist geplant die Bauarbeiten in den Tageszeitraum zu verlegen.

Bei Umsetzung der in den Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz auferlegten Maßnahmen in diesem Beschluss sowie Beachtung der in der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagenen Minderungsmaßnahmen sind die fachtechnischen Stellungnahmen des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Schwaben und des Umweltamtes der Stadt Augsburg sowie die vom Gutachter in der schalltechnischen Untersuchung zum Baulärm gegebenen Maßnahmenempfehlungen und Hinweise entsprechend berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar. Die Planung des Vorhabenträgers sowie die Regelungen dieses Planfeststellungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

B.4.3.7 Belange der Leitungsträger

Vor Beginn der Arbeiten ist mit den Leitungsträgern der im Baubereich befindlichen Leitungen und Kabel bezüglich Lage und Abgleichung Kontakt aufzunehmen, um zur

Vermeidung von Sachschäden ggf. Maßnahmen zur Sicherung bzw. Verlegung der Leitungen und Kabel festzulegen.

Zu den sich im Baufeld befindlichen Leitungen und Kabel der einzelnen Spartenträger wurden diese im Rahmen der Anhörung beteiligt und deren Stellungnahmen, Hinweise und Bedenken dem Vorhabenträger bekannt gemacht.

Soweit dies erforderlich ist, sind die bahnfremden Leitungen und Kabel während der Bauzeit zu sichern bzw. vorher zu verlegen.

Die in den Nebenbestimmungen erteilten Auflagen und Hinweise zu den betroffenen Leitungsträgern sind zu beachten.

Gemäß Planunterlagen werden betroffene Medien bauzeitlich in Abstimmung mit den Medien(Leitungs-)trägern gesichert. Die Lage der Leitungen und Kabel sind dem Vorhabenträger bekannt.

Die Leitungen im Bereich der Baufelder und Baustelleneinrichtungsf lächen werden geortet und gesichert.

LEW TelNet GmbH:

Gemäß Stellungnahme der LEW TelNet GmbH wird gebeten, dass die Vorhabenträgerin auch weiterhin den Leitungsträger am Verfahren beteiligt, da im Rahmen eines möglichen Breitbandausbaus die Informationen über den aktuellen Zustand oftmals in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend ist.

Dem stimmt die Vorhabenträgerin zu.

Deutsche Telekom AG:

Soweit die im Baubereich befindlichen Telekom-Leitungen verlegt werden sollten, ist die Deutsche Telekom AG mindestens 3 Monate vor Baubeginn mit der Umplanung zu beauftragen.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass die Information an die Telekom AG rechtzeitig vor und während der Baumaßnahmen sowie im Rahmen der regulären Beteiligung erfolgt.

Bei plangemäßer Durchführung der Maßnahme unter Beachtung der in den Nebenbestimmungen im verfügbaren Teil der Planfeststellung unter Punkt A.4.4.6 „Leitungsträger“ in diesem Beschluss erteilten Auflagen bzw. Hinweisen, sind den Belangen der Leitungs- und Sparten Träger ausreichend Rechnung getragen.

B.4.3.8 Belange des Brandschutz

Zu den Belangen des Brandschutzes hat der Vorhabenträger den Planunterlagen ein ganzheitliches Brandschutzkonzept beigefügt, das im Zuge der MDA erstellt wurde und auf das im Erläuterungsbericht hingewiesen wird (vgl. Anlage 12.2).

Die DB Regio GmbH äußert sich zum Brandschutzkonzept und sieht aus deren Sicht zu den Umsteige- bzw. Reisendenströmen kein Panikkonzept.

Mit Verweis auf das Brandschutzkonzept vom 23.08.2010 weisen die Stadtwerke Augsburg darauf hin, dass das Brandschutzkonzept aufgrund der Änderung der Bahnsteiglängen und Bahnsteigdachlängen im Rahmen der MDAE fortgeschrieben werden müsse.

Hierzu äußert die Vorhabenträgerin, dass dies mittlerweile erfolgte und mit den Stadtwerken Augsburg abgestimmt wurde.

Der Vorhabenträgerin ist auferlegt ein aktuelles Brandschutzkonzept im Rahmen der Bauausführung dem Sachbereich 2 des EBA vorzulegen.

Dem wird durch die Vorhabenträgerin widersprochen. Der Evakuierungsnachweis wurde mit einem standardisierten Risikonachweis (IVE-Nachweis) gemäß Regelwerk der DB AG geführt. Im Ergebnis dieses Nachweises wurden keine intolerabel geltenden Risiken für Personen auf den Bahnsteigen ermittelt. Für die Bahnsteige A bis E konnte dies mit den zur Verfügung stehenden Festtreppen bzw. der Ausweisung eines sicheren Bereiches bei Bahnsteig D nachgewiesen werden. In den Nachweis sind neben den zu erwartenden Ein- und Aussteigern auf den Bahnsteigen auch die Personen der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle und die Reisenden aus den Zügen an einem Bahnsteig mit berücksichtigt und damit auch die zu erwartenden Umsteiger.

Die Erklärung der Vorhabenträgerin hierzu ist plausibel und nachvollziehbar.

Die Bedenken der DB Regio AG dürften sich somit erledigt haben.
Die für das Verfahren nach § 18 AEG maßgeblichen Eckdaten und Grundsatzanforderungen zum Brandschutz sind umfassend berücksichtigt. Diese sind im Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sowie dessen Erläuterungen hierzu dargelegt und zu beachten. Weiterhin wird auf die Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ vom 07.11.2012, hingewiesen.
Für die weiteren allgemeinen Festlegungen bezüglich der Bauaufsicht und technischen Aufsicht wird auf die entsprechenden Verwaltungsvorschriften verwiesen.

B.4.3.9 Denkmalschutz

Gemäß den Planunterlagen sind die Belange des Denkmalschutzes nicht betroffen.

Unter dem Bahnhofsgebäude wurde ein Bodendenkmal festgestellt. Es handelt sich um eine Siedlung und ein Gräberfeld aus der römischen Kaiserzeit (D-7-7631-0219). Weiterhin ist das Bahnhofsgebäude als Baudenkmal verzeichnet.
Alle im Gebiet verzeichneten Denkmale liegen außerhalb des Vorhabenbereichs und werden von der Planung nicht tangiert.

Das Referat 5 Kunstsammlung und Museen der Stadt Augsburg sowie das Bayerischen Amt für Denkmalpflege weisen in deren Stellungnahmen auf ein Bodendenkmal im Bereich der geplanten BE-Fläche auf dem Sportplatz am Kobelweg hin: D-7-7631-0352.

Das Bayerische Amt für Denkmalpflege hat zu den Belangen des Denkmalschutzes Auflagenvorschläge erteilt, die in den Nebenbestimmungen des Beschlusses berücksichtigt sind und soweit erforderlich dort aufgenommen sind.

Sollten dennoch bei den Bauarbeiten Bodendenkmale zu Tage treten bzw. archäologische Befunde oder/und Funde auftreten, ist dies unverzüglich an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden (Art. 8 Abs. 1, 2 BayDSchG).

Die Einhaltung der gesetzlichen Meldepflicht ist vom Vorhabenträger zu überwachen.

Alle Erdarbeiten im Vorfeld der Baumaßnahme müssen von archäologischem fachkundigem Personal beobachtet werden.

Bei Einhaltung der zu den Belangen des Denkmalschutzes erteilt Auflagen, die zu beachten sind und bei plangemäßer Durchführung des Vorhabens ist den Belangen des Denkmalschutzes ausreichend Rechnung getragen.

B 4.3.10 Bauausführung

Bahnsteig

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sollen die Bahnsteige A bis E den Anforderungen an die TSI als auch das Regelwerk der DB AG bezüglich der Infrastruktur entsprechen und Reisenden das Umsteigen zwischen Fern-, Nah- und ÖPN-Verkehr so leicht wie möglich machen.

Bahnsteiglänge

Hierbei werden die Bahnsteiglängen, Bahnsteige A bis E, gemäß den auf Seite 22ff des Erläuterungsberichts der Planunterlagen (Anlage 2) dargestellten Längen ausgeführt.

Zu der erheblichen Verkürzung u.a. auch der Bahnsteiglängen hat sich die Augsburger Lokalbahn mit Erstaunen geäußert.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die Bahnsteiglängen anhand des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wurden und die Festlegungen zu den Baulängen für den Fernverkehr und Regionalverkehr bzw. des TEN-HGV und TEN konv. erfüllen, was insbesondere für die Hauptgleise 1 bis 9 gelte.

Gemäß den Planunterlagen sind die durchgehenden Hauptgleise des Hbf Augsburg in die Kategorien TEN HGV (Gleis 1 bis 6), TEN konv. (Gleis 7 und 8) und No TEN (Gleis 9) eingeteilt.

Für Bahnsteige in Personenbahnhöfen im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz (TEN-HGV), an denen Züge des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems fahrplanmäßig halten (HGV-Regelhalte s. Ril 813.0101 Abschnitt 1 (3) muss die Bahnsteignutzlänge nach Kap. 4.2.20 TSI

Infrastruktur (HGV) mindestens 400 m betragen. Hieran hat sich auch durch die aktuelle EU Verordnung nichts geändert (vgl. L356/16, 4.2.)

Dieses Erfordernis ist für die Gleise 1-5 (TEN-HGV) erfüllt.

Gem. aktuelle Verordnung der EU L356/33, 4.2.9 (2) ist es zulässig, Bahnsteige nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszulegen, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen werden. Hierbei sind neben den gegenwertigen Betriebserfordernissen auch diejenigen zu berücksichtigen, die für mindestens 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorsehbar sind.

Der Ermittlung der Bahnsteiglängen anhand des prognostizierten Verkehrsaufkommens durch die Vorhabenträgerin stehen keine Gründe entgegen.

Bahnsteigdächer

Die Länge der Bahnsteigdächer sind im Erläuterungsbericht (Anlage 2) der Planunterlagen aufgeführt.

Nach komplettem Rückbau der Dächer soll das Modell Typ „Zwiesel“ oder gleichwertig (Modell Bodenheim) als Bahnsteigdach eingebaut werden.

Zu den Bahnsteigdachlängen haben das Tiefbauamt der Stadt Augsburg, die Augsburger Lokalbahn, das Referat 1 (Wirtschaftsförderung) der Stadt Augsburg, die BEG, der Bund Naturschutz sowie die IHK Schwaben und die Stadtwerke Augsburg geäußert.

Grundsätzlich wird vorgebracht, dass die Bahnsteigdächer aufgrund ihrer geringen Größe nicht den Anforderungen entsprechen und keinen ausreichenden Wetterschutz bei der gegebenen Nord-Süd-Ausrichtung der vorherrschenden Westwindlage bieten. Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass die Länge der Bahnsteigdächer entsprechend der zwingend vorgegebenen LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) geplant werden. Die LuFV ist ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn über die Instandhaltung der Eisenbahn-Infrastruktur des Unternehmens. Aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit wird keine Möglichkeit für längere Überdachungen gesehen. Für weiteren Schutz steht außerhalb des Bahnsteigs Reisenden ein Windschutz zur Verfügung.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verpflichtet die Deutsche Bahn seit 2015, mindestens 1,50 Milliarden Euro pro Jahr und mindestens 8,00 Milliarden Euro bis zum Ende der Vertragslaufzeit für Instandhaltung aufzuwenden. Zuvor sah die Vereinbarung einen Mindestinstandhaltungsbetrag von 1,00 Milliarden Euro vor. Zum 30. April jeden Jahres hat die Deutsche Bahn einen *Infrastrukturzustands- und -Entwicklungsbericht (IZB)* vorzulegen.

Zur Bitte der BEG am Bahnsteig E eine Bahnsteigdachlänge von 180m (anstelle der geplanten Länge dort von ca. 127m) vorzusehen, da hier die Regionalzüge nach München verkehren und der Bahnsteig die höchste Anzahl an Einsteigern im SPNV aufweist, wird dieser Vorschlag von Seiten der Vorhabenträgerin geprüft.

Bahnsteigausstattung

Grundsätzlich sind für den gesamten Hauptbahnhof die gleichen Ausstattungselemente zu verwenden wie in der unterirdischen Haltestelle, insbesondere auch das Geländer für die Treppen der Unterführung Süd sollte dem Geländer für die mittleren Treppenaufgänge im Rahmen des MDA entsprechen.

Die Beleuchtung des Bahnsteigs und das Lichtkonzept des unterirdischen Bauwerks sind aufeinander abzustimmen.

Im Sinne eines stimmigen Gesamtkonzepts für den Hbf soll die komplette Bahnsteigunterführung Süd einheitliche Boden- und Wandbeläge, Vitrinen und Leuchten erhalten.

Diese Erfordernisse des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg sind im verfügbaren Teil dieser Panfeststellung der Vorhabenträgerin auferlegt und zu beachten.

Die Vorhabenträgerin sagt hierzu zu, entsprechende Abstimmungen mit dem Tiefbauamt durchzuführen.

Hinsichtlich der Bahnsteige erhalten diese die erforderliche Ausstattung, die dem Niveau eines Bahnhofs der Kategorie 2 (Fernverkehrssystemhalt) gem.

Ausstattungshandbuch DB Station & Service AG entspricht.

Hierzu gehören:

Sitzmobiliar

Wetterschutz
Informationsvitrinen
Fahrplanvitrinen und Wagenstandsanzeiger
Beschilderung
Beleuchtung
Lautsprecher
Uhren
Abfallkörbe
GWG
Warenverkaufsautomat

Das Referat 3 Kinder, Jugend und Familie fordert auch Fahrausweisautomaten.

Hiergegen teilt die Vorhabenträgerin mit, dass auf den Regionalbahnsteigen diese als nicht notwendig erachtet werden, da entsprechende Geräte an allen wichtigen Zugangspunkten durch die parallelen Projekte (Straßenbahntunnel und Verteilerebene) vorgesehen sind.

Dem wird zugestimmt.

Hinsichtlich der Forderung des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg, die Beleuchtung und das Lichtkonzept des unterirdischen Bauwerks aufeinander abzustimmen, wird durch die Vorhabenträgerin bestätigt.

Barrierefreiheit

Zum barrierefreien Umbau baulicher Anlagen ist der Vorhabenträgerin aufgegeben bei der Erneuerung des Bodenbelags ein taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte vorzusehen.

Diese grundsätzliche Forderung des Tiefbauamtes in deren Stellungnahme ist in die Nebenbestimmungen des Beschlusses aufgenommen.

In deren nochmaligen Äußerung mit E-Mail vom 13.07.2016 bestätigt die Vorhabenträgerin die grundsätzliche Umsetzung dieser Forderung.

„Grundsätzlich ist im Hauptbahnhof Augsburg ein taktiles Leitsystem durchgängig vorgesehen, das bedeutet durchgängig für alle Bahnsteige, den Eingangsbereich der Haupthalle sowie die neue Verteilerebene (Kreuzungspunkt MDA).

Für die südliche Eingangshalle ist ebenfalls ein neuer Bodenbelag mit taktilem Leitsystem vorgesehen“.

Auch die sonstigen Anmerkungen, die die südliche Personenunterführung betreffen hinsichtlich eines stimmigen Gesamtkonzeptes werden beachtet.

Als Hinweis im verfügenden Teil des Beschlusses sind die im Erläuterungsbericht zu Punkt 4.2.1 „Bahnsteige“ aufgeführten und beabsichtigten Maßnahmen zur Umsetzung der barrierefreien Erschließung der Bahnsteige A bis E nochmals dargestellt.

Der Bahnsteig wird mit Leiteinrichtung für sehbehinderte Personen gem. DIN 32984 und Ril 813 als auch gem. TSI-PRM ausgestattet.

Der Blindenleitstreifen wird außerhalb des Gefahrenbereichs angeordnet. Die Blindenleitplatten werden über die gesamte Bahnsteiglänge geführt. Im Bereich der Zugänge werden Aufmerksamkeitsfelder integriert.

Die Leitstreifen werden allgemein als Bodenindikatoren mit Rippenstruktur ausgeführt. Ausnahmen sind hier die Bereiche der Böschung an den Bahnsteigkanten Gleis 3 (nördlich und südlich), Gleis 5 (südlich) und 7 (nördlich).

Zur Abgrenzung von Gehbereichen bzw. an den Bahnsteigenden werden Abschlussstreifen aus Bodenindikatoren mit Noppenstruktur verwendet. Zur Ausweisung der Treppen werden an allen Bahnsteigen Aufmerksamkeitsfelder als Fläche aus Bodenindikatoren mit Noppenstruktur ausgeführt.

Blindenleitsysteme für Blinde und Sehbehinderte sind an allen Bahnsteigen gemäß Ril 813.0205 vorgesehen.

Entlang der Treppen wird ein zweiteiliger Edelstahlhandlauf gemäß TSI und DIN 18024-1 inkl. Braille-Schrift vorgesehen. Die Treppenzugänge werden mit Markierungen an allen Stufen sowie nach den Zwischenpodesten gem. DIN 32984 hergestellt.

Eine umfassende Beschreibung zur Barrierefreiheit ist dem Erläuterungsbericht Seite 23 ff zu entnehmen.

Somit ist diese Forderung in umfassendem Maße umgesetzt.

B.4.3.11 Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

Der Hinweis der BEG in deren Stellungnahme zu dem Vorhaben, die Bahnsteignutzlänge von Gleis 024 sei im Erläuterungsbericht mit 85m in den Plänen hingegen nur mit 75m als Abstand zwischen Prellbock und Bahnsteigende angegeben, wird von der Vorhabenträgerin korrigiert und ist spätestens in der Ausführungsplanung richtig (mit 85m) darzustellen.

Die Vorhabenträgerin sagt dies zu.

Die Standorte der Zugdeckungssignale sind mit der BEG abzustimmen. Dies ist der Vorhabenträgerin in den Nebenbestimmungen auferlegt und wird auch durch die Vorhabenträgerin mit der BEG in der weiteren Projektbearbeitung abgestimmt.

Die Bitte der BEG am Bahnsteig E eine Bahnsteiglänge von 180m vorzusehen ist, wird zwischen Vorhabenträgerin und BEG nochmals abgestimmt. Hier wird auf die überarbeiteten und erweiterten Stellungnahmen der Vorhabenträgerin in den zu den Äußerungen der Träger öffentlicher Belange mit Datei vom 23.06.2015 an die Regierung von Schwaben (Anhörungsbehörde) verwiesen.

Der Hinweis der BEG auf Versetzung der Oberleitungsmaste 61-29b und 61-28c im Bereich der Bahnsteigkante von Gleis 4 ist vom Vorhabenträger zugesagt und ist spätestens in der Ausführungsplanung richtig darzustellen.

Zu dem Hinweis, die Zugzielanzeigern der Stumpfgleise 024, 025, 055 direkt am Zugang zum jeweiligen Stumpfgleisbahnsteig (am Gleisende) aufzustellen, erwidert die Vorhabenträgerin, dass diese entsprechend dem Reisendenaufkommen an den Zugangspunkten zum Bahnsteig, d.h. an den Aufgängen der Mittelunterführung sowie an der Personenunterführung Süd positioniert sind.

Zu den noch erforderlichen Abstimmungen mit der BEG aufgrund deren Stellungnahme vom 31.07.2014 und der Anfrage gemäß Schreiben des EBA vom 22.09.2015 und 22.06.2016 zum Sachstand hat die Vorhabenträgerin mir Schreiben vom 10.08.2016 an das EBA eine ausführliche Stellungnahme abgegeben. Hierzu wird auch auf v.g. Punkt A.4.4.16 „Hinweise“, Bauausführung hingewiesen.

B.4.3.12 Deutsche Bahn AG

Im Rahmen einer Gesamtstellungnahme hat sich die DB Services Immobilien GmbH als von der DB Netz AG und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen mit Stellungnahme vom 22.08.2014 zu den Belangen der DB Netz AG sowie die DB Energie GmbH geäußert.

DB Netz AG:

Die von DB Netz AG zum Vorhaben erteilten Hinweise werden allesamt von der Vorhabenträgerin beachtet.

Lediglich zu der geforderten Einhaltung der Gleisabstände von 4,50m teilt die Vorhabenträgerin mit, dass aufgrund der Zwangspunkte (Bahnsteigbreite für Zugreisende und bestehende Bauten wie Unterführung) der regelkonforme Abstand nicht eingehalten werden kann. Dies sei bei einer Abstimmung zwischen DB Netz AG und DB Station & Service AG so abgestimmt. Als Ergebnis dieser Abstimmung sei festgelegt, dass die Treppenwangen der Südunterführung als Zwangspunkt und Grundlage der Planung dienen, von denen zunächst die Bahnsteigkanten in einem regelkonformen Abstand und anschließend die neue Sollgleisachsen in regelkonformen Abstand zur Bahnsteigkante geplant werden. Dies ist in der vorliegenden Planung geschehen. Auf die Konformität der Gleisabstände mit der Richtlinie der DB 800.0130 Nr. 2(3) wird verwiesen. Dies wird damit begründet, dass die durchgehenden Streckengleise im Hauptbahnhof mit dem Gleisabstand der freien Strecke (4,00m) durch den Bahnhof geführt werden dürfen. Das Kriterium erhebliche Mehrkosten bei Herstellung des regelkonformen Abstands von 4,50m ist eingehalten.

DB Energie GmbH:

Die Hinweise aus der Stellungnahme der DB Energie GmbH werden von der Vorhabenträgerin gemäß deren Äußerung beachtet.

DB Immobilien, Region Süd:

Im Hinblick auf den Grundverkauf für Baustelleneinrichtungsflächen sind zusätzlich zu den vorhergehenden Planfeststellungen MDA, keine immobilien-spezifischen Belange zu beachten. Für die BE-Flächen auf dem Bf-Vorplatz sind noch eine Dienstbarkeit

für den Tunnelbereich sowie ein Mietvertrag für die oberirdische Nutzung des Bf-Vorplatzes abzuschließen. Beide Vereinbarungen sind bei DB Immobilien in Vorbereitung. Ansprechpartner ist Herr Unglert, DB Immobilien, Region Süd, Vertrieb und Entwicklung, Barthstr. 12, 80339 München.

Gemäß Äußerung der Vorhabenträgerin sind die Vereinbarungen zur BE-Fläche zwischenzeitlich einvernehmlich mit den SWA geklärt. Ein Vertrag wurde abgeschlossen.

Die DB Region AG sowie DB Bahnbau GmbH haben mit Schreiben vom 30.07.2014 (DB Regio AG) und 31.07.2014 (DB Bahnbau GmbH) direkt an die Anhörungsbehörde, Regierung von Schwaben, eine Stellungnahme abgegeben.

DB Regio AG:

Die DB Regio AG weist daraufhin, dass sie entgegen der Aussage im Erläuterungsbericht der Planunterlagen, Seite 28, nicht grundsätzlich mit E-Mail vom 27.12.2012 der Planung zugestimmt habe.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass betriebliche Abstimmungen DB-intern laufend stattfinden.

Der gesamte, von Ihnen beschriebene Umbau berücksichtige keine betrieblichen Auswirkungen oder Ersatzmaßnahmen während und neben den Betriebszeiten.

Hierzu stellt die Vorhabenträgerin fest, dass die verkehrlichen Auswirkungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Bei Vorlage eines Rahmenterminplanes werden die betrieblichen Auswirkungen einvernehmlich mit der DB Regio AG abgestimmt.

Die DB Regio AG teilt mit, dass die Rückbauarbeiten nicht erkennen lassen, dass betrieblich bestellte Kapazitäten im ausreichenden Maße vorhanden sind.

Hierzu äußert die Vorhabenträgerin mit Verweis auf den Erläuterungsbericht, dass die betrachteten Taschengleise vorrangig zur Abstellung von Triebwagen und Lokomotiven genutzt werden. Um den Wegfall dieser Gleise zu kompensieren, werden in einem separaten Projekt der DB Netz AG drei neue Abstellgleise 25-27 realisiert. Die Inbetriebnahme dieser Gleise soll 2017 erfolgen.

Somit können betrieblich bestellte Kapazitäten gewährleistet werden.

In einem weiteren Schreiben vom 10.08.2016, Az. I.SV-S-I(S) an das EBA äußert sich die Vorhabenträgerin nochmals zur Stellungnahme der DB Regio AG vom 30.07.2014.

Es wird nochmals betont, dass mit der DB Regio und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) durch die Gesamtprojektleitung der DB Netz AG regelmäßig Abstimmungen zum Kreuzungspunkt MDA stattfinden. Da sich im Projekt MDA erhebliche Verzögerungen ergeben haben und dadurch der Bauablauf immer wieder neu definiert werden musste, war eine gewisse Verärgerung bei der DB Regio AG spürbar. Dies habe jedoch nichts mit dem Projekt MDAE zu tun, da derzeit nicht klar sei, wann dieses Projekt umgesetzt werden könne. Man gehe derzeit von einer Realisierung in den Jahren 2021 – 2014 aus. Baubetriebliche Abstimmungen können daher zum heutigen Zeitpunkt nicht erfolgen.

Es wird jedoch zugesagt sich mit der DB Regio AG im Zuge der weiteren Planungen einvernehmlich auseinanderzusetzen und die baubetrieblichen Abstimmungen mit den EVUs durchführen. Mit der DB Regio AG finde ein laufender Austausch statt, so dass die in deren Stellungnahme vom 30.07.2014 geäußerte Ablehnung zum Vorhaben MDAE nicht mehr bestünde.

EBA:

Hinsichtlich der verkehrlichen Entbehrlichkeit von Betriebsanlagen aufgrund des Rückbaus der Gleise wurden im Rahmen der Prüfung der Kapazität diese zurückzubauenden Anlagen u.a. Gleise 022, 023, 052 und 054 im Internet öffentlich bekannt gemacht.

Stellungnahmen zum Nutzungsinteresse Dritter an diesen Anlagen wurden innerhalb des Zeitraums von 4 Wochen nicht abgegeben.

Um den Wegfall dieser Gleise zu kompensieren, werden in einem separaten Projekt der DB Netz AG drei neue Abstellgleise 25-27 realisiert. Die Inbetriebnahme dieser Gleise soll 2017 erfolgen.

Somit können betrieblich bestellte Kapazitäten gewährleistet werden.

Die Gleise 25-27 sind jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Hier sind ggf. Abstimmungen zwischen Vorhabenträgerin und DB Regio AG durchzuführen.

Zu den nicht bekannten Verantwortlichkeiten bei der Baustellenabwicklung, die durch die DB Regio AG gerügt werden, garantiert die Vorhabenträgerin Abstimmungen mit der DB Regio AG.

Die Bereitschaft zu intensiven Abstimmungen zwischen Vorhabenträgerin und DB Regio AG das Projekt MDAE betreffend kommt auch in dem letzten Schreiben der DB Netz AG vom 10.08.2016 nochmals zum Ausdruck. Die fehlende Abstimmung der baubetrieblichen Maßnahmen dieses Projektes aufgrund der Verzögerungen innerhalb des Projektes MDA ist plausibel und nachvollziehbar.

Zu der Aussage der DB Regio AG, dass sie entgegen der Aussage im Erläuterungsbericht der Planunterlagen, Seite 28, nicht grundsätzlich der Planung zugestimmt habe, wird mitgeteilt, dass diese nicht mehr bestehe aufgrund des laufenden Austauschs mit der DB Regio AG.

Ersatzansprüche aufgrund möglicher Verspätungen oder Zugausfällen, die gemäß Stellungnahme durch die DB Regio AG nicht geklärt seien, sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Dies gilt ebenso für die nicht hinterlegte Reisendenlenkung der Kunden und fehlende Kommunikation gegenüber dem Besteller ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Auch die Aufnahme der Baumaßnahme im Fahrplanplanungspool und Fahrplanbestellung ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Ebenso die Schaffung von Ersatzkonzepten für die Sperrung von Gleisen und Abstellgleisen.

Die in der Stellungnahme der DB Regio AG bemängelte Sperrung des Gleises 9 und somit Behinderung deren Abstellungsmöglichkeiten sowie die Umsteigezeiten sind nicht Gegenstand des Verfahrens und innerbetrieblich durch die Vorhabenträgerin zu regeln.

Die kostenmäßige Erfassung der ggf. möglichen Störungen und Betriebsausfälle ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Zu dem bemängelten Fehlen eines Panikkonzepts zu den Umsteige- bzw. Reisenden Strömen verweist die Vorhabenträgerin auf das mit einem standardisierten Risikonachweis (IVE-Nachweis) gemäß Regelwerk der DB AG geführten

Evakuierungsnachweis, in dem keine intolerabel geltenden Risiken für Personen auf den Bahnsteigen ermittelt wurden.

Die hier zum größten Teil gegebenen Hinweise und Forderungen beziehen sich auf Maßnahmen betrieblicher Art, die nicht Gegenstand des Verfahrens sind und zwischen DB Regio AG sowie der Vorhabenträgerin außerhalb des Verfahrens zu regeln sind.

DB Bahnbau GmbH:

Die mit Schreiben vom 31.07.2014 erteilten Hinweise werden durch die Vorhabenträgerin beachtet und in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen.

Die Stellungnahme ist somit berücksichtigt und das Benehmen hergestellt.

B.4.3.13 Augsburgener Lokalbahn

Die aus der Bauphase geltend gemachten betrieblichen Einschränkungen und Bewertung der Auswirkungen auf den Güterverkehr sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Für die notwendigen schienengebundenen Baustellenverkehre wird durch die Augsburgener Lokalbahn eine entsprechende Planung und der Nachweis von Kapazitäten gefordert und zwar für notwendige Rangierfahrten wie auch für die Abstellung von Baustellenfahrzeugen.

Diese bauzeitlichen Auswirkungen sind nicht Gegenstand des Verfahrens.

Zur Geringhaltung der Auswirkungen auf Ihre Kunden beabsichtigt die Vorhabenträgerin hierzu im Vorfeld einen Sperrpausenplan zu entwickeln und hierüber die beteiligten EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu informieren und mitwirken zu lassen.

Zu der bemängelten Verkürzung der Bahnsteiglängen und Längen der Bahnsteigdächer verweist die Vorhabenträgerin auf die zwingend durch die LuFV vorgegeben Kriterien bei der Planung der Bahnsteigdächer. Zu den Bahnsteiglängen wurde auf die Planung anhand des prognostizierten Verkehrsaufkommens hingewiesen.

B.4.3.14 Stadtwerke Augsburg

Die von den Stadtwerken Augsburg vorgebrachten Hinweise sind in den Nebenbestimmungen des Beschlusses berücksichtigt und werden durch die Vorhabenträgerin auch beachtet.

B.4.3.15 Bund Naturschutz

Zu den Belangen der Umwelt sowie Natur- und Landschaftsschutz hat sich der Bund Naturschutz nicht geäußert. Es wird die geplante Verkürzung der Bahnsteigüberdachungen bemängelt.

Hierzu teilt die Vorhabenträgerin mit dass hier zwingende Vorgaben der LuFV zu beachten seien. Es seien keine Möglichkeiten für längere Überdachungen gegeben. Ein Windschutz stehe noch außerhalb des Bahnsteigdaches entsprechend der Reisendenprognose zur Verfügung.

B.4.3.16 Industrie- und Handelskammer Schwaben

Es wird die zu geringe Länge der Bahnsteigdächer kritisiert. Hierzu wird auf vorgenannten Punkt 4.3.10 verwiesen.

Weiterhin wird der Verlust der Taschengleise bemängelt und gefordert, dass der Kapazitätsverlust durch Wegfall des Gleises 023 an anderer Stelle kompensiert werde.

Hierzu hat sich die Vorhabenträgerin bereits in Zusammenhang mit der Stellungnahme der DB Regio AG dahingehend geäußert, dass zur Kompensation durch den Wegfall dieser Gleise, in einem separaten Projekt der DB Netz AG drei neue Abstellgleise 25-27 realisiert werden. Die Inbetriebnahme dieser Gleise soll 2017 erfolgen.

Zusätzlich erhöht sich die Nutzlänge der Trassengleise welche für Zugfahrten genutzt wird.

Hinsichtlich der Abstimmung mit dem Vorhaben MDA teilt die Vorhabenträgerin mit, dass bereits seit Jahren eine gegenseitige Abstimmung auf Basis einer

Planungsvereinbarung und Baudurchführungsvereinbarung mit den Projekten MDA und RST bestehe und gegenseitige Abstimmungen ständig stattfinden.

Zu der gleichzeitigen Außerbetriebnahme der Gleise in den einzelnen Umbauphasen und damit verbundene Kapazitätseinschränkung während der 3-jährigen Bauphase teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die Sperrpausen so geplant werden, dass die Einschränkungen auf das geringstmögliche Maß reduziert werden. Vorgesehen seien, dass jeweils 2 Bahnsteigkanten pro Bauphase erneuert werden

Da die Bauphase MDAE erst nach MDA und RST gestartet wird, stehen dem Hbf Augsburg 2 zusätzliche Bahnsteigkanten zur Verfügung. Während der Bauphase steht den Reisenden die gleiche Anzahl an Bahnsteigkanten (Kapazitäten) zur Verfügung wie im Bestand.

Hinsichtlich der Sperrung der südlichen Personenunterführung und ob ggf. dies phasenweise oder gleichzeitig mit der Sperrung der Hauptunterführung/Mittelzugang für den Bau der MDA erfolgt. In diesem Fall sollte versucht werden einen möglichst großen Anteil der Sperrung in den Zeitraum zu verlegen, in dem die Bahnsteige wieder vom Mittelzugang aus erreichbar seien.

Hierzu äußert die Vorhabenträgerin, dass während der Bauphase der MDA die PU Süd neben dem Posttunnel als Zugangsbauwerk zu den Bahnsteigen dient.

Allein aus Evakuierungsgründen verbiete sich die Sperrung der PU Süd in diesem Zeitraum. Aus gleichem Grund gilt auch, dass die PU Süd für die Sanierungsmaßnahmen erst nach vollständiger Inbetriebnahme der Mittelunterführung gesperrt werden darf.

B.4.3.17 Beanspruchung von Grunderwerb und Entschädigung:

Dauerhaft:

Für die Baumaßnahme ist keine dauerhafte Grundinanspruchnahme von Dritten erforderlich.

Vorübergehend:

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die Inanspruchnahme von Teilflächen von Grundstücken der Stadtwerke Augsburg und der Stadt Augsburg für die Nutzung der Baustelleneinrichtung und Zufahrt zur Baustelleneinrichtung.

Die vorübergehenden Grundinanspruchnahmen sind dem Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbsplan zu entnehmen und betreffen nur öffentliche Flurstücke im Bereich Gemarkungen Augsburg und Oberhausen.

Grunderwerbsverzeichnis sowie Grunderwerbsplan sind den Planunterlagen in Anlage 7 beigelegt.

Der Vorhabenträger hat hinsichtlich der während der Bauausführung vorübergehend benötigten Grundstücke sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in diese Grundstücke so gering wie möglich gehalten werden und der ursprüngliche Zustand so bald wie möglich, spätestens mit Fertigstellung der Baumaßnahmen wiederhergestellt wird.

Bei der Abwägung der von einem Eisenbahnbauprojekt berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen.

Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt vorliegend nicht, dass jede Inanspruchnahme von Grundstücken - seien sie bebaut oder unbebaut - grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Haltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt aber keinen absoluten Schutz. Für das Eigentum gilt insoweit nichts anderes als für andere abwägungsbeachtliche Belange, d.h., die Belange können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden. Im vorliegenden Fall kann auf die Inanspruchnahme von öffentlichen Grundstücken nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

Das außerordentlich gewichtige Interesse an der Realisierung des Bauvorhabens überwiegt vorliegend die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer und -pächter an einem (vollständigen) Erhalt ihres Eigentums.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich hier die planerischen Ziele bei einer geringeren Eingriffsintensität nicht mehr realisieren ließen. Die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer haben daher hinter dem Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens in dem planfestgestellten Umfang zurückzustehen.

B.4.3.18 Kapazität

Verfahren zur planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung von Gleis- und Weichenrückbauten haben evtl. Auswirkungen auf die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur und berühren somit den in Art. 87e Abs. 4 GG verankerten Gewährleistungsauftrag für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Schienennetzes.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat bei seinen Entscheidungen über den Rückbauantrag deshalb das öffentliche Verkehrsbedürfnis unter dem Aspekt des Gemeinwohlbezuges des Schienennetzes zu prüfen und in die Entscheidung mit einzubeziehen.

Dafür müssen Informationen über aktuelle bzw. konkret zu erwartende verkehrliche Entwicklungen im Güterverkehr, SPNV und SPFV berücksichtigt werden.

Um überhaupt einschätzen zu können, in welchem Umfang Gleisanlagen verkehrlich entbehrlich sind und der Rückbau genehmigungsfähig ist, sind kapazitätsrelevante Vorhaben im Internet zu veröffentlichen.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, hat mit Schreiben vom 23.05.2013, Az.: 61131-611pph/023-2300#003, die beabsichtigten Rückbaumaßnahmen im Internet öffentlich bekannt gemacht.

Ab der Veröffentlichung besteht für einen Zeitraum von 4 Wochen die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen bzw. für Rückfragen Dritter zu den konkreten Anträgen. Hierdurch erhält das Eisenbahn-Bundesamt wichtige Informationen zur Einschätzung, ob ggf. Interesse an einer künftigen Nutzung dieser Anlagen durch Dritte (Eisenbahnverkehrsunternehmen – EVUs) besteht.

Im Rahmen der Veröffentlichung der Maßnahme hat sich kein Dritter zu dem Vorhaben geäußert und Interesse an der Nutzung der zurückzubauenden Anlagen bekundet.

Ein Bedarf der genannten EVUs für diese Infrastruktur wurde nicht angemeldet.

Ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG war für diese Rückbaumaßnahmen nicht erforderlich. Eine Einschränkung der Kapazität der Strecke oder Stilllegung der Strecke wird durch die gegenständliche Maßnahme nicht vorgenommen. Es handelt sich hier ausschließlich um Maßnahmen an nicht mehr benötigten Gleis- und Weichenanlagen, deren Ende der Verfügbarkeit erreicht ist.

Eine Verringerung der Leistungsfähigkeit der Strecke i.S.d. § 11 AEG erfolgt nicht.

B.4.3.19 Sonstige Einwendungen

Im Rahmen der Planauslegung haben der adfc (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.), die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V (ANA e.V.), der Verkehrsclub Deutschland, der ASG (AcquiCo XII B.V. Einwendungen gegen die Vorhabensplanung erhoben und in ihren Einwendungsschreiben Bedenken, Forderungen und Anregungen vorgetragen.

B.4.3.19.1 adfc (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.)

Auch diese Stellungnahme kritisiert die Verkürzung der Bahnsteigdächer der Bahnsteige B bis E.

Weiterhin wird der Rückbau der Rampen zum Posttunnel abgelehnt, da gerade für Reisende mit Fahrrad, die Aufzüge schnell an ihre Grenzen kommen, insbesondere bei kurzen Umsteigezeiten. Insofern erscheint es widersinnig den Tunnel zurückzubauen, zumal dieser noch während der Bauzeit ertüchtigt wird.

Die Vorhabenträgerin äußert sich zu den Bedenken wie folgt.

Hinsichtlich der verkürzten Bahnsteigdächer wird auf die zwingend einzuhaltenden Kriterien der LuFV hingewiesen.

Hinsichtlich des Posttunnels wird auf die Aufzüge als Bestandteil des MDA verwiesen. Dort wird auf den Beschluss, Seite 121 der Regierung von Schwaben und dessen ursprüngliche Nutzung als zum Transport von Postsendungen hingewiesen.

Dieser stand bislang nur mobilitätseingeschränkten Personen zur Verfügung und zwar nur in Begleitung von DB Servicepersonal. Der Tunnel ist nicht barrierefrei. Eine vollständige Ertüchtigung zur Nutzung von mobilitätseingeschränkten Reisenden ist nicht vorgesehen, da dieser nach Herstellung der MDA-Hauptbahnhof und der damit realisierten Barrierefreiheit keine Funktion mehr für Bahnbetriebszwecke hat. Während der Bauzeit kann die Nutzung auch nur für mobilitätseingeschränkte Personen und dann nur in Begleitung des DB Servicepersonals erfolgen. Es gilt die gleiche Regelung wie bisher.

Eine zusätzliche Erschließung der Bahnsteige ist gemäß den einschlägigen Berechnungen nicht erforderlich. Der barrierefreie Zugang erfolgt über die Aufzüge.

B.4.3.19.2 ANA e.V.:

Mit Stellungnahme vom 13.08.2014 an die Regierung von Schwaben wird zunächst mitgeteilt, dass gegen die Vorgabe verstoßen werde zusammenfallende Projekte in einem Verfahren zu klären.

Dieser Einwand wurde bereits im abgeschlossenen Verfahren zum Projekt MDA umfassend behandelt. Auf den Planfeststellungsbeschluss vom 09.12.2011, Seite 123, wird verwiesen. Eine Verknüpfung mit dem Projekt RST ist ebenfalls nicht gegeben. Hier bestehen unterschiedliche Planungsziele.

Die Planrechtfertigung für den Umbau der Bahnsteige A bis E ist die grundlegende barrierefreie Erneuerung der Bahnsteige sowie der regelkonforme Umbau u.a. durch den schlechten Zustand der Bahnsteige und Bahnsteigdächer sowie den nicht mehr regelkonformen Abstand der bestehenden Bahnsteigkanten zur Gleisachse und der z.T. unter 2,00m liegenden Bahnsteigbreiten.

Zur Steigerung der Attraktivität und Beseitigung des schlechten Zustands der Bahnsteiganlagen ist die geplante Maßnahme dringend erforderlich und im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“.

Mit den Vorhaben Regio-Schienen-Takt (RST) Augsburg und Mobilitätsdrehlscheibe Augsburg Hauptbahnhof ergeben sich zwar Schnittstellen, jedoch soll die Maßnahme als eigenständiges Projekt durchgeführt werden und die bereits planfestgestellten Maßnahmen des Projektes Mobilitätsdrehlscheibe Augsburg Hauptbahnhof ergänzen.

Die geforderte Einhausung der Treppenaufgänge ist nicht erforderlich, da der Treppenaufgang bei der Personenunterführung Süd durch das geplante Bahnsteigdach ausreichend vor Niederschlag geschützt ist, da der Abstand der dachkante zur Treppenwange 2,10m beträgt. Bei einer Dachhöhe von 4,50m bedeutet das, dass der Starkregen bis zu einem Winkel von 65° abgehalten wird.. Eine Lichtöffnung der Mittelunterführung ist in diesem Projekt nicht vorgesehen. Die Länge der Bahnsteigdächer ist gem. der LuFV geplant.

Die Bewegungsräume der Reisenden zwischen Zug- und Treppenabgängen sind vollständig überdacht, da dort die längste Aufenthaltsdauer der reisenden vorherrscht.

Die geforderte Aufstellung der Werbetafeln, Wagenstandanzeiger u.ä. sind gem. Ril 813 der DB AG geplant. Einbauten neben den Treppen oder Lichtschächten sind nicht geplant.

Eine geforderte Anbindung der südlichen Bahnsteigunterführung mit 2 zusätzlichen Treppen an Bahnsteig 1 ist aus Gründen der fehlenden Platzkapazität wegen der Beeinträchtigung der vorhandenen Feuerwehrezufahrt nicht möglich.

Es wird beklagt, dass die Gleise 6-9 verkürzt werden und daher für den Fernverkehr nicht mehr geeignet seien. Die Verkürzung widerspreche der Darstellung dass die Gleise 1-8 zu den TEN-Netzen gehören. Mindestens Gleis 6 sei auf 400m zu belassen.

Die geplanten schmalen Bahnsteigenden seien durch die Bahnsteige mit voller Breite und vollständiger Überdachung zu ersetzen.

Hierzu äußert die Vorhabenträgerin die genannten 400m Nutzlänge für Bahnsteige des TEN-Netzes beziehen sich auf Bahnsteige des TEN HGV.

Die Nutzlänge von 400m wird hier ausschließlich durch Fernzüge erreicht. Hierfür stehen die Gleise 1-4 zur Verfügung.

Die Gleise 5 und 6 werden gemäß Betriebsprogramm von Zuggattungen kleinerer Ausmaße genutzt. Um entsprechende Kapazitäten für die Zukunft zur Verfügung zu stellen, wird künftig die Bahnsteigkante am Gleis 5 eine Nutzlänge von 400m erhalten.

Die Bahnsteigbreiten orientieren sich zum einen am Reisendenaufkommen, zum anderen an dem Haltepunkt der Züge.

Der Haltepunkt der Züge wird immer so gewählt, dass die Züge mittig an der Bahnsteigkante zum Halten kommen.

Die Bahnsteigbreite entspricht den Regeln der Technik und Richtlinien der DB AG, welche gem. Ril 813.0201A04 für Mittelbahnsteige mindestens 2,50m betragen muss. Die Länge der Bahnsteigüberdachung wurde entsprechend der Bestellung durch den Freistaat Bayern (vertreten durch die BEG) basierend auf der gültigen Ausstattungsrichtlinie geplant. Der Besteller sieht hier aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit keine Möglichkeit für längere Überdachungen. Ein Windschutz steht den Reisenden außerhalb des Bahnsteigdaches zur Verfügung.

Weiterhin wird von der ANA e.V. ein Gesamtverfahren, eine Zusage der BEG zur Ausweitung des Regio-Schienen-Taktes, Unterlagen zum künftigen Betrieb (Güterzüge), Konzepte zum Aufbau der Zuglaufstrecken des RST und Darstellung der Änderung der Oberleitung gefordert.

Diese Forderungen sind hier nicht Gegenstand des Verfahrens und wurden umfassend in den Planfeststellungsbeschlüssen zu den Projekten MDA und RST erläutert.

B.4.3.19.3 Verkehrsclub Deutschland e.V.:

Es wird ebenfalls eine Verlängerung der Bahnsteigdächer gefordert. Die Ausführung des Daches Typ Hamburg (wie in Ulm) wäre wünschenswert.

Für den Güterverkehr seien Durchfahrtsgleise ohne Bahnsteig einzuplanen. Die dadurch eingesparte Bahnsteigbreite könne anderen Bahnsteigen zugeteilt werden, die dann 11m breit ausgebaut werden können.

Die Vorhabenträgerin äußert hierzu, dass die Länge der Bahnsteigüberdachung entsprechend der vom Bund vorgesehenen Kriterien der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geplant seien.

Aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit werde keine Möglichkeit für längere Bahnsteigüberdachungen gesehen. Das Typendach werde nach der Ausschreibung feststehen.

Das vorgebrachte Argument zum Güterverkehr wurde ausführlich im Projekt MDA behandelt. Die dort getroffenen Aussagen haben weiterhin Gültigkeit.

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011 behandelt dort auf Seite 143 das Thema „Güterzugdurchfahrtsgleis“. Hierauf wird verwiesen.

Das Projekt ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und daher nicht relevant für diese planungsrechtliche Entscheidung.

B.4.3.19.4 ASG (AcquiCo XII B.V.):

Dieser Einwender ist anwaltschaftlich vertreten. Die Einwendungen werden jedoch persönlich vorgebracht und mit Schreiben vom 07.08.2014 an die Stadt Augsburg abgegeben.

Das Überbauungsrecht soll erhalten bleiben, da beabsichtigt ist, das Fuggerstadt Center umzubauen und zu revitalisieren.

Gemäß Vorhabenträgerin wird dies gewährleistet. Es wird vorgeschlagen eine Abstimmung der beiden Planungen vorzunehmen.

Von der ASG wird angeregt die Baupläne inhaltlich und zeitlich aufeinander abzustimmen, was durch die Vorhabenträgerin (VHTin) als sinnvoll erachtet wird.

Die ASG fordert die gesicherte Zugänglichkeit während der Bauzeit und anschließend des Bahnsteigs A im Bereich der Gleishalle. Dem wird durch die VHTin zugestimmt.

Es ist beabsichtigt durch die VHTin die Rampen des Posttunnels, der sich auf dem Flurstück der ASG befindet, zu verfüllen. Die Art und Weise der Verfüllung und Anbindung an das Grundstück der ASG ist einvernehmlich abzustimmen. Dem wird durch die VHTin zugestimmt.

Eine gegenseitige Beeinträchtigung der Baustelleneinrichtungsflächen kann aufgrund der erst frühestens beginnenden baulichen Maßnahmen für das MDAE ausgeschlossen werden.

Der vorgeschlagenen weiteren Abstimmung durch die ASG wird von Seiten der VHTin zugestimmt.

B.4.3.20 Private Einwendungen

Während der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen wurden Einwendungen gegen die Maßnahme durch privat Betroffene erhoben.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die Planfeststellungsbehörde, hier das Eisenbahn-Bundesamt, die Einwendungen zu würdigen und über diese zu entscheiden.

Über Einwendungen, die sich während der Erörterung durch Zusicherung der Vorhabenträgerin oder Rücknahme durch die Einwender erledigt haben, hat die

Planfeststellungsbehörde nach § 74 Abs. 2 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) nicht mehr zu entscheiden. Gleiches gilt für diejenigen Einwendungen, denen der Vorhabenträger durch Tekturen nachgekommen ist oder über die im Verfahren anderweitig Einigung erzielt wurde.

Soweit sich private Einwendungen auf bereits im Rahmen des Verfahrens entschiedene Einwendungen bzw. Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange beziehen, wird darauf verwiesen.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass keiner der Einwender geltend gemacht hat in eigenen Rechten oder schutzwürdigen Interessen betroffen zu sein. Dies äußert auch die Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 07.07.2015. Die Einwendungsführer haben nach deren Auffassung bereits deshalb keine Einwendungsbefugnis. Die Einwendungen seien daher für das Verfahren unbeachtlich. Hierzu wird auf Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 9.Auflage, Rd.Nr.62 zu § 73 Abs. 4 VwVfG) verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, eine Würdigung der Einzeleinwendungen erfolgt dennoch, wobei dies aus datenschutzrechtlichen Gründen unter einer den jeweiligen Einwendern zugeordneten Kennnummer „P“ erfolgt. Für die jeweiligen Einwender ist die ihrem Namen zugeordnete Kennnummer aus einem Einwenderverzeichnis zu entnehmen, das der Stadt Augsburg im Rahmen der Auslegung der planfestgestellten Unterlagen mitgereicht wird. Die Einwendungen für sich werden fortlaufend für jeden Einwender nummeriert.

1. Einwender Kennnummer „P 1“

Der Einwendungsführer fordert die Erhaltung des Posttunnels auf jeden Fall, da ein bedarf nach einem zusätzlichen Tunnel zu den Bahnsteigen besteht. Der Zugang ist barrierefrei und kann im Falle von Defekten an Rolltreppen oder Aufzügen als Ausweichtunnel genutzt werden.

Hierzu wird von der Vorhabenträgerin in deren Erwiderung auf den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben zu dem Projekt MDA (Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf) vom 09.12.2011, Seite 121f verwiesen.

Hinsichtlich des Posttunnels wird auf die Aufzüge als Bestandteil des MDA verwiesen. Dort wird auf den Beschluss, Seite 121 der Regierung von Schwaben und dessen ursprüngliche Nutzung als zum Transport von Postsendungen hingewiesen.

Dieser stand bislang nur mobilitätseingeschränkten Personen zur Verfügung und zwar nur in Begleitung von DB Servicepersonal. Der Tunnel ist nicht barrierefrei, da das Längsgefälle zu groß ist und Zwischenpodeste fehlen.

Eine vollständige Ertüchtigung zur Nutzung von Reisenden ist nicht vorgesehen, da dieser nach Herstellung der MDA-Hauptbahnhof und der damit realisierten Barrierefreiheit keine Funktion mehr für Bahnbetriebszwecke hat. Während der Bauzeit kann die Nutzung auch nur für mobilitätseingeschränkte Personen und dann nur in Begleitung des DB Servicepersonals erfolgen. Es gilt die gleiche Regelung wie bisher.

Eine zusätzliche Erschließung der Bahnsteige ist gemäß den einschlägigen Berechnungen nicht erforderlich. Der barrierefreie Zugang erfolgt über die Aufzüge.

EBA:

Dieser Auffassung der Vorhabenträgerin ist zuzustimmen.

Der Forderung des Einwenders ist nicht zu folgen.

Zur Nutzung als Ausweichtunnel wäre die Erhaltung des Posttunnels aus Gründen der Unterhaltung wohl auch zu kostspielig.

2. Einwander Kennnummer „P 2“

Herr Schafitel trägt folgendes vor:

1. Aus dem Abschlussbericht vom 19.02.2013 des Bahngipfels geht das Motiv für den Bahnsteig F eindeutig hervor.

Die Kernpunkte sind ein zusätzlicher Bahnsteig schafft Kapazitäten für die Durchleitung von Güterzügen ohne Konfliktpotential mit anderen Fahrten in der Bahnhofsmitte.

Hierzu erwidert die Vorhabenträgerin, dass der hier erwähnte Bahnhof F nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Das zitierte Kapitel wurde zur Information bzgl. Der korrespondierenden Maßnahmen im Hbf Augsburg aufgenommen. Es wird auf die Entscheidung zum dem Projekt RST mit Planfeststellungsbeschluss vom 07.01.2015 verwiesen.

Zusätzliche Trassen stehen im Sinne der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs für zusätzlich bestellte Zeitlagen, die die DB Netz AG den bestellenden EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) zur Verfügung stellt. Viele Trassen für

Güterzüge werden dabei kurzfristig bestellt, so dass die DB Netz AG auch kurzfristig freie Fahrwege zur Verfügung stellen muss, dabei lässt sich nicht vermeiden, dass Güterzüge auch durch den Personenbahnhof geführt werden. Je nach Tageszeit wird daher der Personenbahnhof auch für Güterzugdurchfahrten genutzt. Hieran wird sich auch zukünftig nichts ändern.

EBA:

Der Aussage der VHTin (Vorhabenträgerin), dass der hier erwähnte Bahnhof F nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist, ist zuzustimmen. Die weiteren Ausführungen des Vorhabenträgers sind betrieblicher Art und lediglich informativ. Sie sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

2. Durch die Lage der Straßenbahnhaltestelle im Projekt MDA werden Umsteigebeziehungen innerhalb des ÖPNV wie auch die Zugangswege zur geplanten Straßenbahnhaltestelle aus dem angrenzenden Stadtgebiet sogar erheblich verschlechtert. Mit Verlegung der Bushaltestellen vom Bahnhofsvorplatz auf das Ladehofareal verlängern sich die Umsteigewege zusätzlich. Die Voraussetzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.12.2011, Seite 113 und 114 werden damit nicht mehr erfüllt.

Vorhabenträgerin:

Der Bau der Straßenbahnhaltestelle im Projekt MDA ist nicht Bestandteil der vorliegenden Maßnahme.

EBA:

Der Äußerung der VHTin ist zuzustimmen. Dieses Projekt betrifft den barrierefreien Umbau der Bahnsteige A bis E und ist ein eigenständiges Vorhaben.

3. Die genannten Gleise 5 und 6 dienen nicht dem Hochgeschwindigkeitsverkehr sondern dem Güterverkehr nach TEN-Netz.

Vorhabenträgerin:

Zu der Erwiderung der VHTin wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

EBA:

Dieser Einwand ist auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

4. Die bisherigen Bahnsteiglängen an den Bahnsteigen E und D machen die Bahnsteige für eine ICE-Nutzung nutzbar. Mit der geplanten Verkürzung auf 340m können keine Fernverkehrszüge an diesen Bahnsteigen abgefertigt werden. Dies bedeutet die Gleise 5 und 6 werden vorrangig für die Durchfahrt von Güterzügen ausgebaut. Dies stellt eine Verschlechterung der heutigen Verkehrssituation dar und trifft dauerhaft nachteilige Festlegungen, welche die Nutzbarkeit des Augsburger Hauptbahnhofs für die Zukunft wesentlich einschränkt.

Der Posttunnel kann durch bauliche Maßnahmen an der Pferseer Unterführung mittig zugänglich gemacht werden. Im Posttunnel können Fahrräder abgestellt werden, die Rampen können zu Treppenaufgängen umgebaut werden.

VHTin:

Der getätigten Aussage muss widersprochen werden.

Gemäß gültiger Richtlinien der DB AG ist der Bahnsteig E aufgrund seiner geringen Bauhöhe von ca. 38cm über Schienenoberkante (SOK) nicht planmäßig für die Nutzung durch Fernverkehrszüge geeignet, da diese auf eine Kantenhöhe von 76cm über SOK ausgelegt sind.

Der Bahnsteig D erfüllt mit einer Höhe von 76cm über SOK diese Vorgabe.

Die im Erläuterungsbericht S. 12 genannten Nutzlängen von 410m (Bahnsteig D) und 430m (Bahnsteig E) sind die im Bestand vorhandenen Längen (inklusive der Bahnsteige im Bereich der Stumpfgleise) ohne Berücksichtigung der erforderlichen Mindestbahnsteigbreiten. Sofern eine dauerhafte Nutzung der genannten Bahnsteige und Gleise durch Fernverkehrszüge stattfinden soll, müssen die Mittelbahnsteige D und E eine Mindestbreite von 2,50m aufweisen. Diese Breite ist im Bereich der Stumpfgleise nicht gegeben.

Bei Berücksichtigung der Mindestbreite gem. gültiger Richtlinien der DB AG reduziert sich die Nutzlänge der Bahnsteigkanten an den betroffenen Bahnsteigen

auf jeweils ca. 295m. Eine künftige Nutzung durch Züge mit einer Länge von mehr als 290m ist damit bereits im Bestand ausgeschlossen.

Der Posttunnel ist eine Anlage der DB Netz AG, im Projekt MDAE werden die langen Rampen zu den Bahnsteigen zurückgebaut um mehr Bahnsteigfläche zu erzielen. Wie bereits mehrfach erläutert, wird der Posttunnel in Zukunft nicht mehr genutzt.

EBA:

Gemäß Planung ist für das erwähnte Gleis 5 eine Länge von 410m vorgesehen und somit für den ICE-Verkehr nutzbar.

Die Nutzlänge von 400m wird hier ausschließlich durch Fernzüge erreicht. Hierfür stehen die Gleise 1-4 zur Verfügung.

Die Gleise 5 und 6 werden gemäß Betriebsprogramm von Zuggattungen kleinerer Ausmaße genutzt. Um entsprechende Kapazitäten für die Zukunft zur Verfügung zu stellen, wird künftig die Bahnsteigkante am Gleis 5 eine Nutzlänge von 410m erhalten (vgl. Erläuterungsbericht S. 23 der Planunterlagen).

Bei Gleis 6 ist die künftige Nutzlänge von 340m vorgesehen.

Gem. aktueller Verordnung der EU L356/33, 4.2.9 (2) ist es zulässig, Bahnsteige nach den aktuellen Betriebserfordernissen auszulegen, sofern Vorkehrungen für die hinreichend absehbaren künftigen Betriebserfordernisse getroffen werden. Hierbei sind neben den gegenwertigen Betriebserfordernissen auch diejenigen zu berücksichtigen, die für mindestens 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs hinreichend vorsehbar sind.

Der Ermittlung der Bahnsteiglängen anhand des prognostizierten Verkehrsaufkommens durch die Vorhabenträgerin stehen keine Gründe entgegen.

Hinsichtlich des Posttunnels wird auf die Ausführungen in vorgenanntem Einwander Kennnummer „P 1“ sowie Punkt B.4.3.19.1 verwiesen.

5. Die bestehenden Bahnsteigdächer werden um ca. 40% verkürzt und das maximale Alter beträgt 55 Jahre. Der Einsatz durch das Bahnsteigdach Zwiesel ist eine Verschwendung von öffentlichen Geldern und eine kundenfeindlich

Verschlechterung, da durch das im Vergleich zum Bestand höhere Dach der Wetterschutz gegen Schnee und Regen verschlechtert wird.

Das vorzusehende Dach Zwiesel soll durch das Modell Hamburg ausgetauscht werden.

Die Überdachung solle über die komplette Länge des Bahnsteiges reichen.

VHTin:

Die Bahnsteigdachlängen wurden entsprechend den vom Bund vorgegebenen Kriterien in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geplant. Nur diese Dachlängen sind förderfähig. Das Modell Zwiesel wurde zwischen den Vorhabenträgerinnen der einzelnen Projekte abgestimmt.

EBA:

Wie bereits mehrfach angesprochen ist lediglich der Typ Zwiesel als Bahnsteigdach förderfähig. Gemäß Mitteilung der VHTin ist die Länge der Bahnsteigdächer entsprechend der zwingend vorgegebenen LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) zu planen. Die LuFV ist ein Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Bahn über die Instandhaltung der Eisenbahn-Infrastruktur des Unternehmens. Aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit wird keine Möglichkeit für längere Überdachungen gesehen. Für weiteren Schutz steht außerhalb des Bahnsteigs Reisenden ein Windschutz zur Verfügung.

6. Da die Erhöhung der Bahnsteigdächer nur in Bahnsteigmitte nötig ist, sollte das bestehende Dach in diesem Bereich durch das Modell Hamburg ersetzt werden.

In Augsburg sollen über dem Tunnel Öffnungen in den Bahnsteigen entstehen. Hierdurch werde die nutzbare Bahnsteigbreite auf 1m reduziert.

VHTin:

Die bestehende Bahnsteigkonstruktion kann nicht ohne Beschädigung der der Abdeckung aus Bimsbetondielen zurückgebaut werden. Außerdem kann nicht davon ausgegangen werden, dass die bestehende Stahlkonstruktion noch voll

funktionsfähig ist. Auch im Bereich der Elektrotechnik (Beleuchtung/Beschallung) sind Anpassungen erforderlich um das heutige Sicherheitsniveau zu erreichen. Insgesamt würden durch die Anpassungen Kosten entstehen, die über denen eines neuen Bahnsteigdachsystems liegen würden. Kosteneinsparungen seien äußerst unwahrscheinlich.

Die Gestaltung der Tageslichtöffnungen wird mit dem Planfeststellungsbeschluss für das Projekt MDA der Regierung von Schwaben (RvS) eindeutig beschrieben und begründet. Die Lichtöffnungen dienen dazu die Verteilerebene sowie Straßenbahnebene mit Tageslicht zu versorgen.

EBA:

Der Argumentation der VHTin ist zuzustimmen. Die komplette Erneuerung des Bahnsteigdachsystems ist aus Sicherheitsgründen wie auch Kostengründen die sinnvollste Alternative.

Die Lichtöffnungen dienen dazu die Verteilerebene sowie Straßenbahnebene mit Tageslicht zu versorgen.

Innerhalb dieses Vorhabens sind lediglich Anpassungen erforderlich aufgrund der durch das Vorhaben MDA gegebenen Zwangspunkte.

7. Auf dem Hausbahnsteig ist ein direkter Zugang aus der Südunterführung herzustellen. Die Treppenabgänge sind durch eine Verglasung zu schützen.

Die Gestaltungselemente des Hauptbahnhofs Süd sollen auch für den Südtunnel Anwendung finden.

VHTin:

Gerade im Zusammenhang mit dem Projekt MDA wird darauf hingewiesen, dass sich die Umsteigebeziehungen im Bereich Augsburg Hbf grundlegend ändern und sich auf den Bereich Mittelunterführung, Straßenbahnhaltestelle konzentrieren. Das Reisendenaufkommen im Bereich der PU Süd wird sich konsequenterweise reduzieren und den geforderten Umbau bzw. die gestalterische Anpassung an die Mittelunterführung unnötig und vor allem unwirtschaftlich machen. Die in dem

vorliegenden Projekt aufgezeigten Sanierungsmaßnahmen der Personenunterführung genügen den künftigen Ansprüchen vollumfänglich.

EBA:

Das EBA schließt sich der Auffassung der Vorhabenträgerin an.

8. Der Posttunnel kann durch bauliche Maßnahmen an der Pferseer Unterführung mittig zugänglich gemacht werden. Im Posttunnel können Fahrräder abgestellt werden, die Rampen können zu Treppenaufgängen umgebaut werden.

VHTin:

Sofern ein Zugang zum Posttunnel geschaffen werden soll, muss dem entsprechende die südliche Seite des Durchlasses geöffnet werden. Dies bedeutet konsequent, dass das vorliegende statische System nicht mehr gegeben ist.

Im Weiteren bedeute dies:

Im Bereich des zukünftigen Zugangs wäre nicht nur eine einseitige Öffnung zu schaffen, sondern der komplette Durchlass auf einer Breite von geschätzt 10m zurückzubauen und durch ein neues Bauwerk zu ersetzen. An den benachbarten Durchlassbereichen würden umfassende Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Der Bau selbst hätte erhebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb, Straßenbahnbetrieb, ÖPNV und Individualverkehr. Ein Umbau des Posttunnels zur Nutzung als dritter Zugang ist aufgrund der prognostizierten Reisendenströme nicht erforderlich.

EBA:

Dieser Vorschlag wurde bereits in Punkt 4. angeregt.

Die VHTin gibt hierzu eine ausführliche technische Begründung.

Wie bereits mehrfach erläutert, wird der Posttunnel in Zukunft nicht mehr genutzt.

Hinsichtlich des Posttunnels wird wie auch bereits bei Punkt 4. auf die Ausführungen zu vorgenanntem Einwander Kennnummer „P 1“ sowie Punkt B.4.3.19.1 verwiesen.

9. Die mittlere Bahnsteigunterführung bis Bahnsteig C stammt aus dem Jahr 1894. Es ist zu vermuten, dass es sich dabei um ein technisches Denkmal gem. Artikel Bay. Denkmalgesetz handelt. Die Aussage, dass der Denkmalschutz nicht betroffen ist, wird angezweifelt.

VHTin:

Die mittlere Bahnsteigunterführung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, sondern Bestandteil des Projektes MDA und steht zudem nicht unter Denkmalschutz.

EBA:

Die Auffassung der Vorhabenträgerin wird geteilt.

10. Das vorliegende Verfahren wird als unzulässig erachtet, da es gegen Paragraph 78 VwVfG verstößt, in dem eindeutig geregelt wird, dass zusammengehörige Vorhaben nicht in getrennten Verfahren behandelt werden dürfen.

Die Aussage, dass Ausbaumaßnahmen der Bahnsteige im Bereich der Verteilerebene und der Zugänge bereits in einem vorausgegangenem Verfahren entschieden worden sei, muss als unzulässig erachtet werden. Bahnanlagen sind insgesamt über das EBA planfestzustellen. Insofern dürften die Baumaßnahmen wie sie im Feststellungsantrag der SWA enthalten waren rechtlich keinen Bestand haben.

Die Unterlagen sind an mehrere Stellen fehlerhaft und unvollständig. Da die Maßnahmen eine Verschlechterung darstellen müssen sie grundsätzlich abgelehnt werden. Bereits im Dezember 2013 wurden die der Genehmigungsverfahren zu Grunde liegenden Arbeiten vergeben. Dies widerspricht dem Fördergesetz und dem ergebnisoffenen Verfahren der Planfeststellung mit öffentlicher Beteiligung.

VHTin:

Das vom Einwender vorgebrachte Argument wurde bereits im abgeschlossenen Verfahren zum Projekt MDA umfassend behandelt. Siehe dazu Planfeststellungsbeschluss der RvS vom 09.12.2011, Seite 123: „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 Schienenpersonennahverkehr. Diese ist grundsätzlich auch ohne Bahnsteig F gegeben.“

Das Projekt „Ergänzende Maßnahmen Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ stellt ein selbständiges Projekt mit eigenständigen Planungszielen dar. Es erfolgt lediglich eine zeitliche Aneinanderreihung mit den Projekten der Mobilitätsdrehscheibe und Regio-Schienen-Takt Augsburg, um die damit einhergehenden Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs während der Bauzeit zu vermindern.

Die Zusammenfassung der Maßnahmen ist auch aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht möglich, da die Projekte nach unterschiedlichen Rechtsgrundlagen (äG, PBefG) zu behandeln sind, welche unterschiedliche Verfahrensweisen zur Planfeststellung vorsehen.

EBA:

Wie bereits mitgeteilt und auch aus der v.g. Planrechtfertigung (vgl. Punkt 4.1 „Planrechtfertigung“) zu entnehmen, stellt das Vorhaben „ergänzende Maßnahmen Mobilitätsdrehscheibe Augsburg“ ein selbständiges Projekt mit eigenständigen Planungszielen dar.

Dieses Vorhaben ist also nicht untrennbar mit den beiden Vorhaben MDA und RST verbunden. Es erfolgt lediglich aus Gründen der Koordinierung. Im Rahmen der ergänzenden Maßnahmen zu dem MDA (MDAE) beabsichtigt die Station & Service AG die Qualität der Bahnsteige in dem nicht von dem Projekt MDA betroffenen Bereich des Hbf Augsburg in gleicher Weise anzuheben.

Dazu sollen die bestehenden Bahnsteigabschnitte A bis E inkl. Bahnsteigdächer und Ausstattung grundlegend barrierefrei erneuert werden und Engstellen an den Bahnsteigenden regelkonform umgebaut werden.

Dies dient der Steigerung der Attraktivität und Beseitigung des schlechten Zustands der Bahnsteiganlagen ist die geplante Maßnahme dringend erforderlich und im Sinne des Fachplanungsrechts vernünftigerweise geboten.

Mit den Vorhaben Regio-Schienen-Takt (RST) Augsburg und Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof ergeben sich zwar Schnittstellen, jedoch wird die Maßnahme als eigenständiges Projekt durchgeführt.

Durch die spätere Realisierung des Projektes MDAE nach der Durchführung der MDA ergeben sich keine Zusammenhangsmaßnahmen. Es erfolgen lediglich ständige Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin des Projektes MDAE und den Vorhabenträgern der Projekte MDA und RST.

Wie auch bereits in Punkt B.1.1 „Gegenstand des Vorhabens“ zum Ausdruck gebracht ist das Vorhaben als eigenständiges von den anderen Projekten unabhängiges Vorhaben anzusehen. Der Titel des Vorhabens „MDAE – Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hbf , ergänzende Maßnahmen“ ist daher auch etwas irreführend, wenn gleich das Vorhaben direkt im Anschluss an das Projekt MDA umgesetzt wird und auch in unmittelbarer Nähe zu diesem durchgeführt wird. Diese beiden Vorhaben sind auch nicht derart miteinander verbunden, dass nur eine einheitliche Entscheidung, wie § 78 VwVfG fordert, möglich ist.

3. Einwender Kennnummer „P3“

Mit Schreiben vom 13.08.2014 (Eingang Stadt Augsburg) äußert der Einwendungsführer nachfolgende Einwendungen:

1. Die Einwendung es handle sich hier um Verfahren i.S.d. § 78 VwVfG die zusammenzufassen seien und daher einheitlich zu entscheiden sind wird zurückgewiesen. In der Begründung wird auf v.g. Einwendungen „P2“ verwiesen.

2., 3., 4., 5. Die Einwendungen sind zurückzuweisen. Hier wird ebenfalls auf v.g. Einwendungen Punkt B.4.3.19.2 und Einwender „P2“ verwiesen.

6. Zur Verkürzung der Bahnsteigdächer wird u.a. auf v.g. B.4.3.19.2 und Punkt 2 Einwender „P2“ verwiesen.

7. Zu der Beantwortung der Äußerung der Südtunnels sei nach Fertigstellung der Sanierung nicht behindertengerecht ausgebaut wird u.a. auf Punkt B.4.3.19.1 und Einwender „P1“ verwiesen.

8. Die Einwendungen zum Posttunnel beziehen sich auf das Vorhaben MDA und sind nicht Gegenstand der barrierefreien Erschließung der Bahnsteige A bis E. Sie werden daher zurückgewiesen.

9. Zur geforderten Innenneigung der Bahnsteige wird durch die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass dies geändert werde. Eine Querneigung von 2% zum Gleis hin existiert nur im Bereich der Bahnsteigdächer und das lediglich auf den ersten 1,50m beginnend an der Bahnsteigkante zu Bahnsteigmitte hin (Grund Entwässerung bei Schlagregen).

Die restliche Bahnsteigbreite unter den Dächern wird aufgrund der Überdachung mit einer Querneigung von 0% ausgeführt.

Von den genannten 1,50m liegen 90cm im Gefahrenbereich und sind nicht für den langfristigen Aufenthalt von Personen und vor allem Rollstuhlfahrern als Standfläche erlaubt.

Im Bereich der Bahnsteige mit Querneigung von 0% sind ausreichend Standflächen und Wartebereiche für Rollstuhlfahrer und andere Reisende vorgesehen.

10. Die Brandschutz sei durch das Projekt MDA unvollständig geworden und muss überarbeitet werden.

Die Brandschutzkonzepte MDA, RST und MDAE wurden aufeinander abgestimmt. Der Anregung wurde entsprochen.

11. Anschließend an den Bahnsteig F sind Güterzuggleise vorhanden und vorgesehen. An den Gleisen 12 und 13 sollte im Bahnhofsbereich ein Lärmschutz errichtet werden.

Dieser Einwand bzw. Anregung ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

12. Bei den vielen unterschiedlichen Umbaumaßnahmen ist es notwendig sich im Vorfeld über die Gesamtsituation am Areal des Augsburger Hauptbahnhofs Gedanken zu machen und zukunftsfähige Lösungen zu erarbeiten.

Diese Anregung ist kein beachtenswerter Einwand und daher auch nicht Gegenstand dieser Planung.

4. Einwander Kennnummer „P4“

Mit Schreiben vom 13.08.2014 wird an die Stadt Augsburg nachfolgende Einwendungen vorgebracht:

1. Es wird festgestellt, dass aufgrund des Erläuterungsberichts fälschlicherweise angenommen wird, dass sich die Wege für Umsteiger von der Straßenbahn zu den Zügen verkürzen.

Diese Feststellung ist nicht als Einwand zu dem gegenständlichen Vorhaben zu sehen und betrifft das Projekt MDA und somit nicht Bestandteil dieses Projektes.

2. Die Ausführungen zu dem Bahnsteig F, dessen Bau nicht erforderlich sei, sind nicht Gegenstand dieses Projektes.

3. Das Argument, dass die geplante Straßenbahnhaltestelle unter dem Hauptbahnhof lediglich geringe Vorteile für die Umsteiger zwischen Straßenbahn und Zug bringe, bezieht sich auf das Vorhaben MDA und ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

4. Entsprechend den Erläuterungsberichten des Bahngipfels 2013 dienen die Gleise 5 und 6 nicht wie hier ausgeführt dem HGV sondern dem Güterverkehr nach TEN-Netz.

Die VHTin äußert hierzu, dass zusätzliche Trassen im Sinne der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs für zusätzlich bestellte Zeitlagen, die DB Netz AG den bestellenden EVU zur Verfügung stellt. Viele Trassen für Güterzüge werden kurzfristig bestellt, so dass die DB Netz AG auch kurzfristig freie Fahrwege zur Verfügung stellen muss, dabei lässt sich nicht vermeiden, dass Güterzüge auch durch den Personenbahnhof geführt werden.

EBA:

Dieser Einwand betrifft betriebliche Maßnahmen der DB Netz AG und ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

5. Die bisherigen Bahnsteiglängen von Bahnsteig E und D betragen jetzt 410m bzw. 430m und sind für die ICE-Nutzung nutzbar. Mit der geplanten Verkürzung der Bahnsteige E und D auf 340m können künftig keine Fernverkehrszüge mehr abgefertigt werden, da eine Auslegung auf 400m Bahnsteiglänge erforderlich ist.

Zur Beantwortung dieser Aussagen wird auf Einwander „P“2“, Frage 4 sowie vorgenannten Einwander zu Frage 9 verwiesen.

6. Eine Aufweitung der Bahnsteige ist durch den Umbau nicht vorgesehen. Für Barrierefreiheit bedarf es einer Mindestbreite von 1,50m. bei Rangierflächen ist immer eine Mindestnutzbreite von 1,50m erforderlich. Die DIN 18040-1 muss von der DB beachtet werden. Bei bahnsteigbreiten von 2,50m (Stumpfgleis 25) liegen wohl kaum 1,50m außerhalb des Gefahrenbereichs. Der Sicherheitsabstand muss mindestens 0,85m von der Bahnsteigkante sein.

Auch bei Bahnsteigbreiten von knapp 8m verbleiben oftmals weniger als 1,50m.

Zu dem o.a. Einwand teilt die VHTin mit, dass in der Planung alle Bahnsteige an den Stumpfgleisen auf mindestens 3,40m verbreitert werden. Der Sicherheitsabstand von der Bahnsteigkante wurde mit 0,90m größer ausgeführt als der Einwander fordert.

Die verbleibende Bahnsteigbreite beträgt 2,50m und liegt ebenfalls über der Forderung des Einwenders.

Der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Treppenwange beträgt immer mindestens 2,40m und entspricht den Vorgaben der Ril 813.0201A04.

Die Vorgabe der DIN 18040-1 wird entgegen der Auffassung des Einwenders beachtet. Die Sicherheitsbereiche der Bahnsteige werden eingehalten. Eine Aufweitung der Bahnsteige auf 11m entbehrt jeglicher Grundlage.

Gemäß o.g. Ausführungen sind die Einwände unbegründet.

7. Der Posttunnel könne über geringfügige Baumaßnahmen zugänglich gemacht werden. Im Tunnel können auf die gesamte Länge Fahrräder abgestellt werden.

Der Posttunnel ist eine Anlage der DB Netz AG, im Projekt MDAE werden die langen Rampen zu den Bahnsteigen zurückgebaut um mehr Bahnsteigfläche zu erzielen. Wie bereits mehrfach erläutert, wird der Posttunnel in Zukunft nicht mehr genutzt.

8. Zur Verkürzung der Bahnsteigdächer wurde bereits zu v.g. Einwendungen mitgeteilt, dass die Länge der Bahnsteigüberdachung entsprechend der Bestellung durch den Freistaat Bayern (vertreten durch die BEG) basierend auf der gültigen Ausstattungsrichtlinie geplant wurde. Der Besteller sieht hier aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit keine Möglichkeit für längere Überdachungen. Ein Windschutz steht den Reisenden außerhalb des Bahnsteigdaches zur Verfügung. Die Länge der Bahnsteigüberdachung entspricht den vom Bund vorgesehenen Kriterien der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und ist so geplant. Aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit wird keine Möglichkeit für längere Bahnsteigüberdachungen gesehen. Das Typendach werde letztlich nach der Ausschreibung feststehen.

9. Die 1. Klasse-Wagen befinden sich am Anfang oder Ende der Bahnsteige. Reisende der 1. Klasse seien damit schutzlos dem Wetter ausgeliefert. Das bestehende Dach sollte nur in der Bahnsteigmitte ersetzt werden. Die abgebauten Bestandselemente könnten zur Überdachung in den Bereichen A und E verwendet werden. Hier spräche neben der Kosteneinsparung eine bessere Aufenthaltsqualität für reisende im Zentralbereich der Bahnsteige.

In Augsburg sollten über dem Tunnel Öffnungen in den Bahnsteigen entstehen. Diese schachtartigen Wände nehmen Warte- und Verkehrsfläche weg und lassen Schnee und Regen in den Schacht eindringen. Diese Öffnungen weisen eine Gesamtlänge von 50-60m auf Die nutzbare Bahnsteigbreite wird durch die Öffnungen auf 1m reduziert. Diese Lösung sei nicht akzeptabel.

VHTin:

Die bestehende Bahnsteigkonstruktion aus dem Jahr 1959 besteht aus einer einstieligen Stahlkonstruktion mit einer Abdeckung aus Bimsbetondielen. Der

Rückbau dieser alten Konstruktion kann nicht ohne Beschädigung der Bimsbetondielen erfolgen. Weiterhin ist aufgrund des Alters nicht davon auszugehen, dass die Stahlkonstruktion voll funktionsfähig ist, ggf. werden Restauration und/oder Austausch erforderlich.

Im Bereich der Elektronik würden ebenfalls Anpassungen erforderlich. Kosteneinsparungen würden äußerst unwahrscheinlich sein.

Hinsichtlich der Tunnelöffnungen wurde das einvernehmlich mit der Stadt und den Stadtwerken abgestimmte und planfestgestellte Architekturkonzept der MDA übernommen. Die Gestaltung der Tageslichtöffnungen wird mit dem Planfeststellungsbeschluss für das Projekt MDA der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011 eindeutig beschrieben und begründet. Die Lichtöffnungen dienen dazu, die Verteilerebene sowie die Straßenbahnebene mit Tageslicht zu versorgen.

Die Planung entspricht den Standards und den Richtlinien. Zudem wurden zahlreiche andere Projekte ähnlich erstellt, bei denen es keine Probleme gibt. Extreme Witterungsbedingungen können an Bahnsteigen nicht vollständig begegnet werden..

EBA.

Dem ist zuzustimmen.

10. Zum Hausbahnsteig ist ein direkter Treppenaufgang aus der Unterführung herzustellen. Die Treppenabgänge sind durch Verglasung gegen Witterungseinflüsse zu schützen. Es muss sichergestellt sein, dass alle Gestaltungselemente des Hauptbahnhofes auch für den Südtunnel Anwendung finden.

Gerade im Zusammenhang mit dem Projekt MDA wird darauf hingewiesen, dass sich die Umsteigebeziehungen im Bereich Augsburg Hbf grundlegend ändern und sich auf den Bereich Mittelunterführung, Straßenbahnhaltestelle konzentrieren. Das Reisendenaufkommen im Bereich der PU Süd wird sich konsequenterweise reduzieren und den geforderten Umbau bzw. die gestalterische Anpassung an die Mittelunterführung unnötig und vor allem unwirtschaftlich machen.

Die Zugänge des Bauwerks MDA werden behindertengerecht mit Aufzügen und Rolltreppen ausgebaut. Die in dem vorliegenden Projekt aufgezeigten Sanierungsmaßnahmen der Personenunterführung genügen den künftigen Ansprüchen vollumfänglich.

11. Die Bahnsteigunterführung bis Bahnsteig C stammt aus dem Jahr 1894. Es ist zu vermuten, dass es sich dabei um ein technisches Denkmal handelt. Die Aussage, dass der Denkmalschutz nicht betroffen ist, wird angezweifelt.

Die mittlere Bahnsteigunterführung ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planung, sondern des Planfeststellungsverfahrens des Projektes MDA und steht zudem nicht unter Denkmalschutz.

12. An vorrangig von durchfahrenden Güterzügen muss im Bahnsteigbereich Lärmschutz an den Gleisen eingebaut werden. Die Geschwindigkeit im Bereich der Bahnsteige muss auf 40km/h begrenzt werden. Gefahrgutzüge dürfen nicht über den Personenbahnhof geleitet werden.

EBA:

Lärmimmissionen aus Schienenlärm sind hier nicht Gegenstand der barrierefreien Umbaumaßnahmen an den Bahnsteigen. Zu der schalltechnischen Betrachtung der Lärmimmissionen wird auf Punkt B.4.3.6 „Immissionsschutz“ verwiesen.

Im Übrigen ist die Betriebsplanung der DB Netz AG nicht Gegenstand der Planfeststellung.

13. Das vorliegende Verfahren wird für unzulässig erachtet, weil es gegen § 78 VwVfG verstößt.

EBA:

Wie bereits mitgeteilt und auch aus der v.g. Planrechtfertigung (vgl. Punkt 4.1 „Planrechtfertigung“) zu entnehmen, stellt das Vorhaben „ergänzende Maßnahmen Mobilitätsdrehzscheibe Augsburg“ ein selbständiges Projekt mit eigenständigen Planungszielen dar.

Dieses Vorhaben ist also nicht untrennbar mit den beiden Vorhaben MDA und RST verbunden. Es erfolgt lediglich aus Gründen der Koordinierung und Im Rahmen der ergänzenden Maßnahmen zu dem MDA (MDAE) beabsichtigt die Station & Service AG die Qualität der Bahnsteige in dem nicht von dem Projekt MDA betroffenen Bereich des Hbf Augsburg in gleicher Weise anzuheben. Dazu sollen die bestehenden Bahnsteigabschnitte A bis E inkl. Bahnsteigdächer und Ausstattung grundlegend barrierefrei erneuert werden und Engstellen an den Bahnsteigenden regelkonform umgebaut werden. Dies dient der Steigerung der Attraktivität und Beseitigung des schlechten Zustands der Bahnsteiganlagen ist die geplante Maßnahme dringend erforderlich und im Sinne des Fachplanungsrechts „vernünftigerweise geboten“.

Mit den Vorhaben Regio-Schienen-Takt (RST) Augsburg und Mobilitätsdrehlscheibe Augsburg Hauptbahnhof ergeben sich zwar Schnittstellen, jedoch wird die Maßnahme als eigenständiges Projekt durchgeführt. Durch die spätere Realisierung des Projektes MDAE nach der Durchführung der MDA ergeben sich keine Zusammenhangsmaßnahmen. Es erfolgen lediglich ständige Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträgern des Projektes MDAE und den Vorhabenträgern der Projekte MDA und RST.

Das Vorhaben ist als eigenständiges von den anderen Projekten unabhängiges Vorhaben anzusehen. Der Titel des Vorhabens „MDAE – Mobilitätsdrehlscheibe Augsburg Hbf, ergänzende Maßnahmen“ ist daher auch etwas irreführend, wenn gleich das Vorhaben direkt im Anschluss an das Projekt MDA umgesetzt wird und auch in unmittelbarer Nähe zu diesem durchgeführt wird. Diese beiden Vorhaben sind auch nicht derart miteinander verbunden, dass nur eine einheitliche Entscheidung, wie § 78 VwVfG dies fordert, möglich ist.

5. Einwender Kennnummer „P5“

Die Punkte 1. Bis 3. Sind keine Einwände zu der Baumaßnahme lediglich Fragen, die gemäß Aussage der VHTin beantwortet sind.

1. Die Frage nach dem Schutz wartender Reisende vor Unfällen durch Gefahrguttransporte sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

2. Die Frage der Ausstattung ergibt sich aus den Planunterlagen, insbesondere dem Erläuterungsbericht (Anlage 2).

3. Die Befürchtung, dass der Bahnhof nicht barrierefrei ausgestattet wird, ist unbegründet. Wie die VHTin mitteilt, wird die Maßnahme barrierefrei gem. den Ril der DB AG sowie der DIN 18040-1 geplant.

4. Die Befürchtung, dass sich die Wege für Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen, schwerem Gepäck oder Rollstuhl, die auf Aufzüge angewiesen sind, verlängern, bezieht sich auf das Vorhaben MDA und ist dort abgehandelt. Dieser Einwand ist nicht Gegenstand des barrierefreien Umbaus der Bahnsteige bis E.

5. Der Bahnsteig F dient dazu, die Mitte des Personenbahnhofs für die geplanten Güterzüge des Korridors 3 freizubekommen. Der Bahnsteig ist aus Sicht des SPNV nicht erforderlich.

Auch dieser Einwand ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern des Projektes RST (Regio-Schienen-Takt) und dort gewürdigt.

6. Die Durchleitung von Güterverkehr durch einen Personenbahnhof führt zu erheblichen akustischen Belastungen. Gerade für Schulkinder und weitere Pendler können sich allein durch die Tägliche Beschallung erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen ergeben. Die Gütergleise sollten daher außerhalb des Personenbahnhofs verlegt werden.

Wie die VHTin richtig feststellt, ist für dieses Vorhaben eine schalltechnische Betrachtung des Schienenlärms nicht veranlasst. Auf die Ausführungen zu den Lärmimmissionen für dieses Projekt wird auf v.g. Ausführungen Punkt B.4.3.6 „Immissionsschutz“ verwiesen:

7. Die Straßenbahnhaltestelle unter dem Bahnhof soll ausschließlich dem Umsteigeverkehr zwischen Straßenbahn und Zug dienen, nicht den übrigen Umsteigebeziehungen innerhalb des sonstigen ÖPNV (Busse) oder auch Taxis. Die Wege einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle zu dem angrenzenden Stadtgebiet werden erheblich weiter und hürdenreich.

Auch dieser Einwand ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens und bezieht sich auf das Projekt MDA.

8. Die Bahnsteige D bis E sind 410m und 430m lang und können mit ICE, IC und TEN HGV benutzt werden. Wenn nach Fertigstellung MDA die Bahnsteige teilweise auf 340m verkürzt werden, ist an diesen Bahnsteigen ein Halt mit den genannten Zügen nicht mehr möglich. Mit Verkürzung der Bahnsteige verschlechtern sich die Belegungsmöglichkeiten für die verschiedenen Bahnsteige.

VHTin:

Die im Erläuterungsbericht S. 12 genannten Nutzlängen von 410m und 430m sind die im Bestand vorhandenen Längen. Sofern eine dauerhafte Nutzung der genannten Bahnsteige und Gleise durch Fernverkehrszüge stattfinden soll, müssen diese Mittelbahnsteige D und E eine Mindestbreite von 2,50m aufweisen. Diese Breite ist im Bereich der Stumpfgleise nicht gegeben. Bei Berücksichtigung der mindestens erforderlichen Bahnsteigbreite gem. Ril der DB AG reduziert sich die Nutzlänge auf 295m. Eine zukünftige Nutzung durch Züge mit einer Länge von mehr als 290m ist damit bereits im Bestand ausgeschlossen.

EBA:

Den Ausführungen der VHTin ist zuzustimmen. Im Übrigen werden hier keine Einwände vorgebracht, die die eigenen Rechte verletzt.

Hier werden Ausführungen zu betrieblichen Belangen der Bahn gemacht, die nicht Bestandteil dieser planungsrechtlichen Entscheidung sind.

9. Die Kennzeichnung der Bahnsteigkanten 4, 5, 6 und 7 als Gefahrenbereich dient als Hinweis, dass die Gleise 5 und 6 mit dazugehörigen Bahnsteigen vorrangig für die Durchfahrt von Güterzügen ausgebaut werden.

Dies stelle eine Verschlechterung der heutigen Verkehrssituation dar.

Weiterhin wird der Leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung nicht räumlich vom Gefahrenbereich getrennt. Die Sehbehinderten orientierten sich zwar am Leitstreifen, der Bewegungsbereich geht aber seitlich 1m darüber hinaus. Folglich gerieten Sehbehinderte zwangsläufig in den Gefahrenbereich.

Kommt hierbei neben der Sehbehinderung auch noch eine Hörschwäche bei älteren Leuten hinzu, verstärkt sich die Gefahr, den sich nähernden Zug nicht zu bemerken.

Aufgrund der Planung, Güterzüge auf den mittleren Gleisen durchfahren zulassen, können auch Menschen ohne Hörbeeinträchtigungen weder Züge noch Warnsignale hören.

VHTin:

Zu den Ausführungen nimmt die Vohabenträgerin (VHTin) Stellung. Die Kennzeichnung der Bahnsteigkanten als Gefahrenbereich ist kein Indiz für künftige Führung der Güterzüge über diese Gleise.

Hier handelt es sich um betriebliche Belange, die nicht Gegenstand dieses Vorhabens sind.

Aufgrund der kurzfristigen zur Verfügungsstellung von Trassen für Güterzüge lässt sich nicht vermeiden Güterzüge auch durch den Personenbahnhöfe zu leiten.

EBA:

Die v.g. Ausführungen der VHTin werden geteilt.

10. Die Bahnsteige entwässern zur Bahnsteigkante und haben eine Neigung von 2%. Für Rollstuhlfahrer müssen Standflächen aber absolut eben sein um nicht unbeabsichtigt, verstärkt durch den Sog ins Gleisbett gezogen zu werden.

Dies gilt auch für Kinderwagen. Die Neigung der Bahnsteige müsse geändert werden.

VHTin:

Zur geforderten Änderung der Neigung der Bahnsteige wird durch die Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass dies geändert werde. Eine Querneigung von 2% zum Gleis hin existiert nur im Bereich der Bahnsteigdächer und das lediglich auf den ersten 1,50m beginnend an der Bahnsteigkante zu Bahnsteigmitte hin (Grund Entwässerung bei Schlagregen).

Die restliche Bahnsteigbreite unter den Dächern wird aufgrund der Überdachung mit einer Querneigung von 0% ausgeführt.

Von den genannten 1,50m liegen 90cm im Gefahrenbereich und sind nicht für den langfristigen Aufenthalt von Personen und vor allem Rollstuhlfahrern als Standfläche erlaubt.

Im Bereich der Bahnsteige mit Querneigung von 0% sind ausreichend Standflächen und Wartebereiche für Rollstuhlfahrer und andere Reisende vorgesehen.

11. Gemäß der Vermutung der Einwenderin sei durch den Umbau eine Aufweitung der Bahnsteige nicht vorgesehen.

Barrierefrei wären die Bahnsteige nur mit einer Mindestbreite von 1,50m, lediglich bei Wegen geringerer Länge dürfe die Nutzbreite eines Weges bei 1,20m liegen. Bei Rangierflächen sei immer eine Mindestnutzbreite von 1,50m erforderlich.

Die Din 18040-1 sei zu beachten.

Die Bahnsteigbreiten von 2,05m (Stumpfgleis 25) liegen wohl kaum 1,50m außerhalb des Gefahrenbereichs.

Bei einem Abstand von knapp 2m (Tabelle 1 unter 3.4.1) bleibt ebenfalls kein Abstand von 1,50m zum Gefahrenbereich.

Der Sicherheitsabstand muss immer mind. 0,85m von der Bahnsteigkante sein, d.h. auch bei geringem Personenverkehr muss ein Abstand von 2,35m zwischen einem Hindernis und der Bahnsteigkante für den Besucherverkehr gewährleistet sein.

Auch bei Bahnsteigbreiten von knapp 8m, verblieben oft weniger als 1,50m.

Die Aushänge müssten auf 0,85m Höhe unterfahrbar in taktiler Form barrierefrei sein.

Es werde grundsätzlich die Erweiterung der Bahnsteige auf die mittlerweile üblichen 11m gefordert.

VHTin:

Die Einwenderin bezieht sich auf die Bestandssituation. In der vorliegenden Planung werden alle Bahnsteige an den Stumpfgleisen auf mind. 3,40m verbreitert.

Der Sicherheitsabstand von der Bahnsteigkante wurde mit 90cm Breite größer ausgeführt als von der Einwenderin gefordert. Die verbleibende Bahnsteigbreite beträgt damit 2,50m und liegt ebenfalls über der Forderung der Einwenderin. Die von der Einwenderin genannte DIN 18040-1 wurde bei der Planung beachtet.

Gemäß Darstellung in den Planunterlagen (Anlage 5.2.4) beträgt der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Treppenwange immer mind. 2,04m und entspricht damit den Vorgaben der Ril 813.0201A04. Die genannten 2,04m setzen sich aus Gefahrenbereich 0,84m bei Bahnsteigkantenhöhe von 76cm sowie 120cm gem. Vorgabe der DIN 18040-1 zusammen.

Der Einwand bzgl. der Aushänge wird beachtet.

Da die genannten Sicherheitsbereiche beachtet werden, entbehrt eine von der Einwenderin gewünschte Aufweitung der Bahnsteige auf 11m jeglicher Grundlage.

EBA:

Die Auffassung der VHTin wird geteilt.

12. Noch wäre Zeit, die Planfeststellung der Ebene minus 2 einer geänderten Planung anzupassen.

Die Einwenderin bezieht sich auf das Projekt MDA, das hier nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

13. Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar, da bereits die Verteilerebene nicht barrierefrei ist. Vor den Aufzügen werden wartende Menschen den Strom von Menschen von den Bahnsteigen zu den Straßenbahnhaltestellen massiv stören.

Auch hier beziehen sich die Einwände auf ein anderes Projekt (MDA).

14. Der alte Posttunnel könnte durch geringfügige bauliche Maßnahmen von der Mitte des Pferseer Unterführung zugänglich gemacht werden.

Barrierefrei wäre der Bahnhofsumbau nur über eine Rampe, da sowohl Rolltreppen als auch Aufzüge erfahrungsgemäß immer wieder still stehen, zumal

über eine Rampe auch ein kleines Rettungsfahrzeug auf den Bahnsteig fahren könnte.

VHTin:

Bei der Pferseer Unterführung handelt es sich konstruktiv betrachtet um einen Wellblechdurchlass. Die Eigenschaft des Wellblechdurchlasses besteht darin, dass angreifende Lasten durch die Gewölbewirkung in den Baugrund abgetragen werden. Sofern ein Zugang zum Posttunnel geschaffen werden soll, muss dem entsprechend die südliche Seite geöffnet werden.

Dies bedeutet konsequent, dass das vorliegende statische System und damit die Lastabtragung nicht mehr gegeben ist.

Im Bereich des zukünftigen Zugangs ist nicht nur eine einseitige Öffnung zu schaffen, sondern der Komplette Durchlass auf einer Länge von geschätzt 10m zurückzubauen und durch ein neues Bauwerk zu ersetzen. An den benachbarten Durchlassbereichen würden umfassende Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

Der Posttunnel ist nicht barrierefrei, da das Längsgefälle zu groß ist und Zwischenpodeste fehlen.

Wie bereits mehrfach erläutert, soll der Posttunnel in Zukunft nicht mehr genutzt werden.

15. Die vorhandenen Bahnsteigdächer auf den Fernbahnsteigen B, C und D betragen 277m, bei Bahnsteigdach E 210m.

Diese sollen um ca. 40% gekürzt werden und sollen durch das Modell „Zwiesel“ ersetzt werden. Dieses Modell sei nicht nur das kostengünstigste sondern auch das banalste System von der Ausstattung und dem Design her. Außerdem seien die geplanten Dächer um 80cm jetzt höher, wodurch sich der Schutz bei Wind oder schräg einfallendem Niederschlag verschlechtert.

Eine Verkürzung der Dächer verknappe den zur Verfügung stehenden Raum auf dem Bahnsteig.

VHTin:

Wie bereits mehrfach erwähnt zählen bei der Wahl des Bahnsteigdachs wirtschaftliche Kriterien. Die Bahnsteiglänge wurde entsprechend der LufV und

gemäß dem prognostizierten Reisendenaufkommen geplant. Der Dachtyp wird erst bei der Ausschreibung festgestellt.

16. Zum Hausbahnsteig ist ein direkter Treppenaufgang aus der Unterführung herzustellen. Die Treppenabgänge sind, wie beim Mitteltunnel vorgeschlagen gegen Witterungseinflüsse durch Verglasung zu schützen. Es muss sichergestellt sein, dass alle Gestaltungselemente des Hbf auch für den Südtunnel Anwendung finden.

Wie bereits mehrfach erwähnt, genügen die in diesem Projekt vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen der Personenunterführung vollumfänglich.

17. Das vorliegende Verfahren wird für unzulässig erachtet, da es gegen § 78 der VwVfG (Zusammentreffen mehrerer Vorhaben) verstößt.

EBA:

Auch hierzu wurde bereits Stellung genommen. Vgl. hierzu u.a. Einwender Kennnummer „P4“, Nr. 13.

6. Einwender Kennnummer „P6“

Mit Schreiben vom 14.08.2014 an die Regierung von Schwaben erhebt der Einwendungsführer nachfolgende Einwendungen:

Die hier vorgebrachten Einwendungen entsprechen bereits denen in vorgenannten Einwendungen und wurden dort umfassend gewürdigt. Zu den Erwidern der einzelnen Fragen wird daher lediglich verwiesen.

1. Der Erläuterungsbericht geht fälschlicherweise davon aus, dass sich die Wege für Umsteiger von Straßenbahn zu den Zügen verkürzen. Dies treffe insoweit zu, als dass die Fahrgäste Treppen oder Rolltreppen nutzen können. Nutzer mit Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühlen, die auf Aufzüge angewiesen sind, werden längere Wege hinnehmen müssen.

Diese Einwendungen beziehen sich auf die Projekte MDA und RST und sind nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

2. Der Bahnsteig F diene dazu, die Mitte des Personenbahnhofs für die geplanten Güterzüge des Korridors 3 freizubekommen. Der Bahnsteig F sei aus Sicht des SPNV nicht erforderlich. Auch hier sind die Einwendungen nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

3. Die Straßenbahnhaltestelle unter dem Bahnhof solle ausschließlich dem Umsteigeverkehr zwischen Straßenbahn und Zug dienen, nicht den übrigen Umsteigebeziehungen innerhalb des sonstigen ÖPNV. Die Wege einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle zu dem angrenzenden Stadtgebiet werden erheblich weiter und hürdenreich.

Dieser Einwand betrifft das Projekt MDA und ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

4. Entsprechend den Erläuterungsberichten des Bahngipfels 2013 dienen die Gleise 5 und 6 nicht wie ausgeführt dem HGV-Verkehr, sondern dem Güterverkehr nach TEN-Netz. Dies werde in der Belegungsgrafik des Bahngipfels deutlich.

Einen gleichlautenden Einwand hat der Einwender Kennnummer „P4“ vorgebracht.

Zur Würdigung wird dort auf Punkt 4. (Seite 102) verwiesen.

5. Die bisherigen Bahnsteiglängen an den Bahnsteigen E und D betragen bisher 410m bzw. 430m und machen die Bahnsteige damit für eine ICE-nutzung nutzbar. Mit der geplanten Verkürzung auf 340m können an den Bahnsteigen E und D künftig keine Fernzüge mehr abgefertigt werden.

Auch dieser Einwand wurde bereits gleichlautend vorgebracht. Zur Würdigung wird auf Einwender Kennnummer „P2“ und dort auf Punkt 4. (Seite 93) hingewiesen.

6. Mit der Verkürzung verschlechtern sich die Belegungsmöglichkeiten der Bahnsteige.

Betriebsplanungen der DB AG sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

7. Die Kennzeichnung der Bahnsteigkanten 4, 5, 6 und 7 als Gefahrenbereiche dient als Hinweis, dass die Gleise 5 und 6 vorrangig für die Durchfahrt von Güterzügen ausgebaut werden soll.

8. Dies stelle eine Verschlechterung der heutigen Verkehrssituation dar.

9. Dies bedeutet auch, dass der leitstreifen für Menschen mit Sehbehinderung nicht räumlich vom Gefahrenbereich getrennt wird.

10. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigung ist dies lebensgefährlich.

11. Aufgrund der Planung, Güterzüge auf den mittleren Gleisen durchfahren zu lassen, können auch Menschen ohne Beeinträchtigung der Hörfähigkeit weder Züge noch Warnsignale hierzu rechtzeitig hören.

Die vorgenannten Einwendungen 7., 8. 9. 10. und 11. sind bereits von Einwender Kennnummer „P5“ vorberacht und dort gewürdigt (vgl. dort Punkt 8., Seite 108).

12. Die Bahnsteige entwässern zur Bahnsteigkante hin und haben eine Neigung von 2%. Für Rollstuhlfahrer müssen Standflächen aber absolut eben sein.

Auch dieser Einwand wurde durch Einwender Kennnummer „P5“ vorgebracht und dort unter Punkt 10., Seite 109 gewürdigt. Hierauf wird verwiesen.

13. Eine Aufweitung der Bahnsteige ist durch den Umbau nicht vorgesehen. Barrierefrei wären Bahnsteige nur dann, wenn sie auch Menschen mit Sehbehinderung oder Gehbeeinträchtigungen gestatten, sich dort zubewegen wie Menschen ohne Einschränkung.

Die DIN 18040-1 ist zu beachten.

Der Sicherheitsabstand von der Bahnsteigkante muss immer mind. 0,85m betragen.

Die in Punkt 13. aufgeführten Einwendungen sind bereits von Einwender Kennnummer „P5“ vorberacht und dort gewürdigt (vgl. dort Punkt 11., Seite 110).

14. Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar, da bereits die Verteilerebene nicht barrierefrei ist. Vor den Aufzügen werden sich wartende Menschen aufhalten, die den Menschenstrom von den Bahnsteigen zu der Straßenbahnhaltestelle massiv stören.

Dieser Einwand bezieht sich auf das Projekt MDA und ist nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

15. Die Einwendungen zu dem Posttunnel

Zugänglichkeit von der Mitte der Pferseer Unterführung durch geringfügige bauliche Maßnahmen,
Rampen zu den Bahnsteigen sollten zusätzliche Treppen bekommen,
Erhalt der Rampen um sperrige Güter von den Bahnsteigen zu befördern, die nicht in den Aufzug passen.

Diese Einwendungen sind ebenfalls bereits gewürdigt (vgl. hierzu v.g. Einwender Kennnummer „P5“, Punkt 14., Seite 112).

16. Die vorhandenen Bahnsteigdächer auf den Fernbahnsteigen B, C und D betragen 277m, Bahnsteig E 210m. Künftig werden die Bahnsteigdächer um ca. 40% verkürzt.

Ersatz der Dächer durch Typ „Zwiesel“ nicht akzeptabel.

Die Endbereiche der Bahnsteige sind auf maximal mögliche Breite auszubauen.

Vorgenannte Einwendungen sind bereit bei Einwender Kennnummer „P5“, Punkt 15., Seite 112) gewürdigt. Darauf wird verwiesen.

17. Da die Erhöhung der Dächer nur in der Bahnsteigmitte nötig ist, sollte das bestehende Dach in diesem Bereich durch das Modell Hamburg ersetzt werden. Die abgebauten Bestandselemente könnten zur Überdachung in den Bereichen A und E verwendet werden.

Hierfür spricht neben der Kosteneinsparung eine bessere Aufenthaltsqualität. Idealerweise wäre eine geschlossene Bahnsteighalle erforderlich.

VHTin:

Die bestehende Bahnsteigdachkonstruktion aus dem Jahr 1959 besteht aus einer einstielligen Stahlkonstruktion mit einer Abdeckung aus Bimsbetondielen. Der Rückbau dieser Konstruktion kann nicht ohne Beschädigung der Bimsbetondielen erfolgen. Weiterhin kann aufgrund des Alters nicht davon ausgegangen werden, dass die Stahlkonstruktion voll funktionsfähig ist, ggf. wären ebenfalls Anpassungen oder Austausch erforderlich. Im Bereich der Elektrotechnik werden ebenfalls Anpassungen erforderlich. Insgesamt entstünden Kosten, die über dem neuanschaffungspreis eines neuen Bahnsteigsystems liegen würden. Kosteneinsparungen wären unwahrscheinlich.

Der Bau einer Bahnsteighalle ist nicht Gegenstand der Planung.

EBA:

Den Äußerungen der VHTin ist zu folgen.

18. In Augsburg sollen über dem Tunnel Öffnungen in den bahnseitigen entstehen. Diese schachtartigen Wände nehmen Warte- und Verkehrsfläche weg und lassen Schnee und Regen in den Schacht eindringen. Diese Öffnungen weisen eine Gesamtlänge von 50-60m auf. Die nutzbare Bahnsteigbreite wird durch Öffnungen auf 1m reduziert. Diese Lösung ist nicht akzeptabel.

VHTin:

Hier wurde das einvernehmlich mit der Stadt und den Stadtwerken abgestimmte und planfestgestellte Architekturkonzept übernommen.

Die Lichtöffnungen dienen dazu, die Verteilerebene sowie die Straßenebene mit Tageslicht zu versorgen. Die Planung entspricht den Standards und Richtlinien.

19. Die mittlere Bahnsteigunterführung bis Bahnsteig C stammt aus dem Jahr 1894. Es ist zu vermuten, dass es sich um ein technisches Denkmal gem. Art. 1 Bay. Denkmalgesetz handelt.

Die mittlere Bahnsteigunterführung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens, sondern Bestandteil des Projektes MDA und steht zudem nicht unter Denkmalschutz.

20. Auf dem Hausbahnsteig ist ein direkter Zugang aus der Südunterführung herzustellen. Die Treppenabgänge sind durch Verglasung zu schützen.

Die Gestaltungselemente des Hauptbahnhofs sollen auch für den Südtunnel Anwendung finden

VHTin:

Gerade in Zusammenhang mit dem Projekt MDA wird darauf hingewiesen, dass sich die Umsteigebeziehungen im Bereich des Hbf Augsburg grundlegend ändern und sich auf den Bereich Mittelunterführung, Straßenbahnhaltestelle konzentrieren. Das Reisendenaufkommen im Bereich der PU wird sich konsequenter reduzieren und den geforderten Umbau bzw. die gestalterische Anpassung an die Mittelunterführung unnötig und vor allem unwirtschaftlich machen. Die in dem vorliegenden Projekt aufgezeigten Sanierungsmaßnahmen der Personenunterführung genügen den künftigen Ansprüchen voll umfänglich.

EBA:

Der Auffassung der VHTin ist zu folgen.

B.4.4 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsunterlagen zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5 Gesamt abwägung

Am verfahrensgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Dabei wurden auch die Belange der Umwelt in die Abwägung mit einbezogen.

Durch die Vorhabensplanung sowie die im Planfeststellungsbeschluss verfügbaren Nebenbestimmungen konnte sichergestellt werden, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzumutbarer Weise beeinträchtigt werden und die Belange im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge berücksichtigt sind.

Das planfestgestellte Bauvorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und rechtfertigt auch die sich aufgrund des Vorhabens ergebenden Auswirkungen auf öffentliche und private Belange.

Das gegenständliche Vorhaben dient der Steigerung der Attraktivität und Beseitigung des schlechten Zustands der Bahnsteiganlagen. Dazu sind die bestehenden Bahnsteigabschnitte A bis E inkl. Bahnsteigdächer und Ausstattung grundlegend barrierefrei zu erneuern und Engstellen an den Bahnsteigen durch regelkonformen Umbau zu beseitigen.

Anzumerken ist noch, dass sich mit den Vorhaben Regio-Schienen-Takt (RST) Augsburg und Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof zwar Schnittstellen ergeben, jedoch wird diese Maßnahme als eigenständiges Projekt durchgeführt und soll die bereits planfestgestellten Maßnahmen des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof sowie des Regio-Schienen-Taktes (RST) ergänzen.

Durch die spätere Realisierung des Projektes MDAE nach der Durchführung der MDA ergeben sich keine Zusammenhangsmaßnahmen. Jedoch erfolgen ständige Abstimmungen zwischen dem Vorhabenträger des Projektes MDAE und den Vorhabenträgern der Projekte MDA und RST.

B.6 Kostenentscheidung

Rechtsgrundlage für die Kostenfestsetzung von Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes ist § 3 Abs. 4 Satz 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bayer. Verwaltungsgerichtshof
Ludwigstraße 23
80539 München

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr in der Verwaltungsgerichtsbarkeit (E-Rechtsverkehrsverordnung Verwaltungsgerichte – ERVV VwG, vom 01.04.2016, GVBl. Nr. 4/2016) entsprechen. Die Klage ist dann über das elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach (EGVP) des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs einzureichen.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

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

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst nach § 67 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 4 Satz 7 VwGO genannten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

D. Fertigungen des Planfeststellungsbeschlusses

- Die DB Station & Service AG, Regionalbereich Süd, erhält 2 Ausfertigungen dieses Bescheides sowie 1 Exemplar der planfestgestellten Unterlagen.
- 1 Ausfertigung erhält die Anhörungsbehörde, die Regierung von Schwaben,
- 1 Ausfertigung des Beschlusses mit Plansatz zur öffentlichen Auslegung erhält die Stadt Augsburg.
- Je 1 Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses erhalten die privat Betroffenen, die Einwendungen erhoben haben.

Die nachfolgend aufgeführten Träger öffentlicher Belange, Behörden und Stellen erhalten je eine Kopie des Beschlusses.

- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Stadt Augsburg
- Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
- Deutsche Telekom AG
- Augsburger Lokalbahn
- IHK Schwaben
- Bayer. Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

- Deutsche Bahn AG
- DB Regio AG
- DB Bahnbau GmbH
- Stadtwerke Augsburg

**Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle München
München, den 19.08.2016
Az. 65140-611pph/023-2300#003**