



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle München
Arnulfstraße 9/11
80335 München
Az.: 61100-611pph/023-2300#002
Datum: 07.01.2015

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

"Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg:

**Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstell-
anlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen
im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines
ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer
Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem
Bahnhof Bobingen"**

Vorhabenträger:

**DB Netz AG,
diese vertreten durch die
DB ProjektBau GmbH
Regionalbereich Süd
Regionales Projektmanagement
Richelstraße 3
80634 München**

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchV	Bundesbodenschutzverordnung
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
Bf	Bahnhof
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
Bw	Betriebswerk
DB	Deutsche Bahn
DSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Abgesetztes elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Flora-Fauna-Habitat (Richtlinie der Europäischen Union)
GG	Grundgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
IVE	Institut für Verkehrswesen Eisenbahnbau und -betrieb
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
MDA	Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Rbf	Rangierbahnhof
RST-Augsburg	Regio-Schienen-Takt Augsburg
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA-Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TE	Tiefenentwässerung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
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	Wasserrechtliche Erlaubnisse	13
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise	15
A.4.1	Baulärm und sonstige bauzeitliche Immissionen	15
A.4.2	Lärmschutzmaßnahmen	17
A.4.3	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	19
A.4.4	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	25
A.4.5	Abfallwirtschaft und Bodenschutz	27
A.4.6	Denkmalschutz	28
A.4.7	Leitungen und sonstige Versorgungseinrichtungen	29
A.4.8	Straßen und Wege	32
A.4.9	Belange der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH	33
A.4.10	Sonstige Auflagen, Hinweise und Unterrichtungspflichten	33
A.4.11	Grundinanspruchnahme und sonstige Eigentumsbetroffenheiten	34
A.4.12	Umweltfachliche Bauüberwachung	35
A.4.13	VV BAU, VV BAU-STE	35
A.4.14	Vollzugskontrolle	36
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Bedenken, Forderungen und Anregungen	36
A.6	Kosten	36
B.	Begründung	37
B.1	Sachverhalt	37
B.1.1	Vorhaben	37
B.1.2	Verfahren	39
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	45
B.2.1	Rechtsgrundlagen	45
B.2.2	Zuständigkeit	46
B.2.3	Konzentrationswirkung	46
B.3	Umweltverträglichkeit	47
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	48
B.4.1	Planrechtfertigung	48

B.4.2	Variantenprüfung	48
B.4.3	Gemeindliche Planungshoheit	49
B.4.4	Immissionsschutz	49
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	56
B.4.6	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	68
B.4.7	Abfallwirtschaft und Bodenschutz	69
B.4.8	Denkmalschutz	70
B.4.9	Leitungen und sonstige Versorgungseinrichtungen	73
B.4.10	Straßen und Wege	73
B.4.11	Belange von Trägern öffentlicher Belange und Rechte Betroffener	74
B.4.12	Sonstige Einwendungen	95
B.4.13	Beanspruchung von Grundeigentum und Entschädigungen	109
B.4.14	Umweltfachliche Bauüberwachung	111
B.4.15	VV BAU, VV BAU-STE	112
B.4.16	Vollzugskontrolle	112
B.5	Gesamtabwägung	113
B.6	Kostenentscheidung	113
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	114

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Süd, Anlagenplanung (Vorhabenträger), diese vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", wird mit den aus diesem Beschluss sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

A.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
0	Inhaltsverzeichnis (6 Seiten einschließlich Deckblatt, aufgestellt am 22.11.2012, geändert mit Tektur vom 18.07.2014	Nur zur Information
1	Erläuterungsbericht (82 Seiten einschließlich Deckblatt sowie Inhalts-, Abkürzungs-, Abbildungs- und Tabellenverzeichnisse), aufgestellt am 22.11.2012, geändert bzw. ergänzt mit Tektur vom 18.07.2014	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
2	Bauwerksverzeichnis (22 Seiten einschließlich Deckblatt und Inhaltsübersicht), aufgestellt am 22.10.2012	
3.1	Topographische Übersichtskarte, Maßstab 1:25.000, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
3.2	Streckenübersichtskarte, unmaßstäblich, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
3.3	Übersichtslageplan im Bereich Bf Augsburg Hbf, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 02.10.2012	
3.4	Übersichtslageplan im Bereich Bf Inningen, Maßstab 1:2.500, aufgestellt am 02.10.2012	
3.5 Blatt 1	Übersichtsplan Kabelkanal im Bereich Augsburg - Inningen, Maßstab 1:10.000, aufgestellt am 02.10.2012	
3.5 Blatt 2	Übersichtsplan Kabelkanal im Bereich Inningen - Bobingen, Maßstab 1:10.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.1	Lageplan km 0,560 - 1,350 der Strecke 5304 im Bereich Gleis 815 in Augsburg Morellstraße und Hbf, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.2	Lageplan km 0,000 - 0,560 der Strecke 5304 und km 0,000 - 0,580 der Strecke 5306 im Bereich Bahnsteig F und Abstellanlage in Augsburg Hbf, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.3	Lageplan km 0,580 - 1,135 der Strecke 5306 im Bereich Gleis 170 Augsburg Hbf und Holzbachstraße, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.1	Lageplan km 3,725 - 4,105 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.2	Lageplan km 4,105 - 5,070 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.3	Lageplan km 5,070 - 6,040 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
4.4.4	Lageplan km 6,040 - 7,010 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse mit ESTW-A und Abstellgleis im Bf. Inningen, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.5	Lageplan km 7,010 - 7,975 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.6	Lageplan km 7,975 - 8,945 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.7	Lageplan km 8,945 - 9,915 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.8	Lageplan km 9,915 - 10,895 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.4.9	Lageplan km 10,895 - 11,700 der Strecke 5304, Blockerweiterung Augsburg - Bobingen, Kabeltrasse, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
4.5	Lageplan km 1,790 - 2,170 der Strecke 5304, Abstellgleise Bw Augsburg, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
5.1	Querprofil km 1,108 der Strecke 5304, Weichenverbindung Morellstraße, Maßstab 1:50, aufgestellt am 02.10.2012	
5.2	Querprofil km 0,055 der Strecke 5305, Abstellanlage Augsburg Hbf, Maßstab 1:50, aufgestellt am 02.10.2012	
5.3	Querprofil km 0,925 der Strecke 5306, Gradientenanhebung Gleis 170, Maßstab 1:50, aufgestellt am 02.10.2012	
5.4	Querprofil km 6,683 der Strecke 5304, Abstellgleis Bf. Inningen, Maßstab 1:50, aufgestellt am 02.10.2012	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
6.1.1a	Lageplan Bahnsteig F - Endzustand, Maßstab 1:500, aufgestellt am 22.11.2012 bzw. 05.07.2013, geändert am 30.04.2014	
6.1.2a	Lageplan Bahnsteig F - Bauzustand MDA, Maßstab 1:500, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013 bzw. 30.04.2014	
6.1.3a	Lageplan Ausstattung Bahnsteig F - Endzustand, Maßstab 1:250, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013 bzw. 30.04.2014	
6.1.4a	Lageplan Ausstattung Bahnsteig F - Bauzustand MDA, Maßstab 1:250, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013 bzw. 30.04.2014	
6.1.5	Regelquerschnitt Bahnsteig F, Maßstab 1:25, aufgestellt am 02.10.2012	
6.2	Bauwerksplan Personenunterführung Süd: Lageplan und Schnitte, Maßstab 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
6.3.1	Bauwerksplan Stützwand Gleis 12: Grundriss, Schnitte und Details, Maßstab 1:200, 1:100, 1:20 und 1:10, aufgestellt am 02.10.2012	
6.3.2	Bauwerksplan Winkelstützwand Gleis 170: Draufsicht und Querprofile, Maßstab 1:250 und 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
6.3.3	Bauwerksplan Eisenbahnüberführung Holzbach: Draufsicht, Grundriss, Längsschnitt und Querschnitte, Maßstab 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
6.4.1	LST-Anlagen: Übersichtsplan Bahnhof Augsburg, unmaßstäblich, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
6.4.2	LST-Anlagen: Gebäudeplan ESTW-A Inningen, Maßstab 1:50, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
6.5.1	Oberleitungsanlagen im Bereich Morellstraße, Weichen Nr. 918 - 820, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
6.5.2	Oberleitungsanlagen im Bereich Süd- und Nordkopf mit Abstellanlage in Augsburg Hbf, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstallanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
6.5.3	Oberleitungsanlagen im Bereich Holzbachstraße, Weichen Nr. 979 - 171, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
6.5.4	Oberleitungsanlagen im Bereich Bw Augsburg, Gleise 7Bw, 7aBw und 8Bw, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	Nur zur Information
7.1.1	Baustelleneinrichtungsplan km 0,0 - 0,2 der Strecke 5304 und km 0,0 - 0,5 der Strecke 5306 im Bereich Augsburg Hbf, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
7.1.2	Baustelleneinrichtungsplan km 2,9 - 3,4 der Strecke 5303 im Bereich Militärladerampe Augsburg-Oberhausen, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
7.1.3	Baustelleneinrichtungsplan km 6,410 - 7,025 der Strecke 5304 im Bereich Abstellgleis Bf. Inningen, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
8.1	Grunderwerbsverzeichnis (4 Seiten einschließlich Deckblatt und Abkürzungsverzeichnis), aufgestellt am 02.10.2012	
8.2.1	Grunderwerbsplan, km 0,0 - 0,2 der Strecke 5304 und km 0,0 - 0,5 der Strecke 5306 im Bereich Augsburg Hbf, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
8.2.2	Grunderwerbsplan km 2,9 - 3,4 der Strecke 5303 im Bereich Militärladerampe Augsburg-Oberhausen, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 02.10.2012	
9.1.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013, mit Anhang: Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für den Bereich Augsburg Hbf vom 22.11.2012	
9.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht - für den Bereich Augsburg-Oberhausen, aufgestellt am 22.11.2012, mit Anhang: Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für den Bereich Augsburg-Oberhausen vom 22.11.2012	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
9.1.3a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Erläuterungsbericht - für den Bereich Bf Inningen, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013, mit Anhang: Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für den Bereich Bf Inningen vom 22.11.2012	
9.2.1 Blatt 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,640 - 1,310 der Strecke 5304, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.2.1 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,000 - 0,640 der Strecke 5304 und km 0,000 - 0,505 der Strecke 5306, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.2.1 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,505 - 1,135 der Strecke 5306, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.2.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - für den Bereich Militärladerampe Augsburg-Oberhausen, km 2,9 - 3,4 der Strecke 5303, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.2.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - für den Bereich Abstellgleis Bf Inningen, km 6,495 - 6,875 der Strecke 5304, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.3.1 Blatt 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,640 - 1,310 der Strecke 5304, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.3.1 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,000 - 0,640 der Strecke 5304 und km 0,000 - 0,505 der Strecke 5306, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
9.3.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan - für den Bereich Militärladerampe Augsburg-Oberhausen, km 2,9 - 3,4 der Strecke 5303, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.3.1 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan - für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, km 0,505 - 1,135 der Strecke 5306, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012	
9.3.3a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan - für den Bereich Abstellgleis Bf Inningen, km 6,495 - 6,875 der Strecke 5304, Maßstab 1:1.000, aufgestellt am 22.11.2012, geändert am 05.07.2013	
10.0	Übersicht zu den wasserrechtlichen Tatbeständen, ohne Datum	Nur zur Information
10.1.1- 10.1.11	Berechnung und Dimensionierung nach Arbeitsblatt DWA-A 138 der Entwässerungseinrichtungen, aufgestellt am 17.10.2012	Nur zur Information
10.2.1	Lageplan Entwässerung Bahnsteig F - Endzustand, Maßstab 1:250, aufgestellt am 02.10.2012	
10.2.2	Längsschnitt Entwässerung Bahnsteig F - Endzustand, Maßstab 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
10.2.3	Lageplan Entwässerung Abstellanlage, Maßstab 1:250, aufgestellt am 02.10.2012	
10.2.4	Längsschnitt Entwässerung Abstellanlage, Maßstab 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
10.2.5	Lageplan Entwässerung Gleis 7 Nord, Maßstab 1:250, aufgestellt am 02.10.2012	
10.2.6	Längsschnitt Entwässerung Gleis 7 Nord, Maßstab 1:100, aufgestellt am 02.10.2012	
11	Formular zur Umwelterklärung für die Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG (Screening) mit Anmerkungen zur Umwelterklärung, aufgestellt am 22.11.2012 und Anhang: Abfallrechtliche Kurzdarstellung, bearbeitet am 01.10.2012 bzw. 02.10.2012	Nur zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
12.1	Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV / Lärmvorsorge im Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, bearbeitet vom Büro A.I.T. GmbH, Bearbeitungsstand: 10/2012	Nur zur Information
12.2	Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung auf wesentliche Änderung gemäß 16. BImSchV / Lärmvorsorge im Bereich Inningen, bearbeitet vom Büro A.I.T. GmbH, Bearbeitungsstand: 10/2012	Nur zur Information
12.3	Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm im Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke und im Bereich Inningen, bearbeitet vom Büro A.I.T. GmbH, Bearbeitungsstand: 10/2012 mit Überarbeitung 07/2013	Nur zur Information
12.4	Schalltechnische Untersuchung gemäß TA Lärm für die Abstellanlage an den Gleisen 23 und 24, bearbeitet vom Büro A.I.T. GmbH, Bearbeitungsstand: 10/2012	Nur zur Information
13.1	Geotechnisches Gutachten: Baugrundbeurteilung mit Gründungsempfehlung für die Ingenieurbauwerke Bahnsteig F, Personenunterführung und Stützwände 1 und 2, bearbeitet von der DB ProjektBau GmbH, Bearbeitungsstand: 22.12.2010	Nur zur Information
13.2	Geotechnisches Gutachten: Baugrundbeurteilung mit Gründungsempfehlung für die Gleisbereiche innerhalb des Bahnhofs Augsburg, bearbeitet von der DB ProjektBau GmbH, Bearbeitungsstand: 09.02.2011	Nur zur Information
13.3	Geotechnisches Gutachten: Baugrundbeurteilung mit Gründungsempfehlung für die Verkehrsanlagen im Bereich des Bahnhofs Augsburg und des Haltepunkts Inningen, bearbeitet von der DB ProjektBau GmbH, Bearbeitungsstand: 31.07.2012	Nur zur Information
14	Ganzheitliches Brandschutzkonzept zum Bahnhof Augsburg Hbf, bearbeitet vom Büro Thies Consult GmbH, Bearbeitungsstand: 23.08.2010	Nur zur Information
15.1	Darstellung der Altlastenverdachtsflächen (ALVF) im Bereich des Bahnhofs Augsburg Hbf, Maßstab: 1:1.000, ohne Datum	Nur zur Information

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Anlage Nr.	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung, Datum	Bemerkung
15.2	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), aktualisiertes Grobkonzept, bearbeitet von der Deutsche Bahn AG, Sanierungsmanagement, Regionalbüro Süd, Bearbeitungsstand: 28.07.2011	Nur zur Information
16	Erschütterungstechnische Stellungnahme, bearbeitet von der DB Systemtechnik, Dokument-Nr.: 12-16794-T.TVI 32(1), Bearbeitungsstand: 27.08.2012	Nur zur Information

Sämtliche festgestellte Planunterlagen wurden vom Vorhabenträger (DB Netz AG, diese vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd) und den mit der Bearbeitung der naturschutzfachlichen Unterlagen beauftragten Büros (Planungsgemeinschaft A.I.T GmbH / arc.grün landschaftsarchitekten.stadtplaner) aufgestellt.

Die in vorstehender Zusammenstellung mit der Bemerkung „Nur zur Information“ versehenen Anlagen sind den Planunterlagen nachrichtlich beigegeben.

Planungsänderungen und -ergänzungen, die sich im Laufe des Verfahrens ergeben haben, sind in den festgestellten Planunterlagen durch entsprechende Eintragungen („Blaueträge“) kenntlich gemacht. Geänderte Planunterlagen, die die ursprünglichen Planfassungen ersetzen, sind mittels Planvermerke (z. B.: „Tektur“) auf den Deckblättern bzw. auf den Planspiegeln der Planunterlagen gekennzeichnet.

A.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Dem Vorhabenträger werden auf Grundlage der unter A.2 aufgeführten Planunterlagen die gehobene Erlaubnisse gemäß § 15 Abs. 1 WHG für das gesammelte Abführen von Niederschlagswasser von Gleis- und Bahnsteiganlagen sowie sonstigen technischen Bauwerken aus den nachfolgend genannten Bereichen über herzustellende Entwässerungsanlagen in das Grundwasser bzw. in ein oberirdisches Gewässer (Holzbach) erteilt:

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Entwässerung	Abschnitt			Entwässerungsanlagen
	Bahn-km	Strecke	Bereich	
Versickerung	1,052 bis 1,165	5304	Morellstraße	2 Versickerschlitz
Versickerung	-0,435 bis -0,215	5305	Südabschnitt Abstellanlage	1 Versickerschlitz, 2 Sickerrigolen, 3 Versickerungsschächte
Versickerung	0,152 bis 0,365	5304	Südkopf Bahnsteiggleise	1 Versickerschlitz, 2 Tiefenentwässerungsanlagen, 4 Versickerungsschächte
Versickerung	0,155 bis -0,185	5304	Bahnsteig F und Gleis 12	2 Sickerrigolen
Versickerung	0,145 bis 0,260	5305	Nordabschnitt Abstellanlage	4 Versickerschlitz
Versickerung	0,180 bis 0,265	5306	Nordkopf Bahnsteiggleise	3 Tiefenentwässerungsanlagen, 3 Versickerungsschächte
Einleitung in den Holzbach	0,740 bis 0,870	5306	Südlich EÜ Holzbach	1 Tiefenentwässerungsanlage
Versickerung	0,910 bis 0,990	5306	Nördlich EÜ Holzbach	1 Sickerrigole, 1 Versickerungsschacht
Versickerung	6,560 bis 6,765	5304	Abstellgleis Inningen	1 Tiefenentwässerungsanlage, 4 Versickerungsschächte

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. Über die hiernach bestehenden Rechte und Verpflichtungen hinaus, wurden unter Ziffer A.4.4 dieses Beschlusses ergänzende Auflagen angeordnet.

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Baulärm und sonstige bauzeitliche Immissionen

A.4.1.1 Bei der Durchführung des Vorhabens sind die Bestimmungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen -“ (AVV-Baulärm) anzuwenden und dementsprechend ggf. notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

A.4.1.2 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.

A.4.1.3 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 mit einer Mindesthöhe von 3,0 m zu umschließen.

A.4.1.4 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 Nacharbeit ist in der vorgenannten Anzeige nachvollziehbar zu begründen.

A.4.1.5 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.

A.4.1.6 Für die Gebäude, bei denen die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm (Anlage 12.3 der Planunterlagen) nicht nur kurzfristige und/oder nicht unerhebliche Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ausweist, ist anhand der konkreten Baubetriebsplanung und unter Berücksichtigung der unter Ziffer A.4.1.3 festgesetzten Schutzmaßnahmen zu überprüfen, ob zusätzliche aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geboten sowie technisch und wirtschaftlich umsetzbar sind. Dabei ist auch eine etwaige Verkehrslärmvorbelastung der zu schützenden Gebäude zu ermitteln und ggf. in die Überprüfung einzubeziehen. Dem Eisenbahn-Bundesamt sind die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung möglichst frühzeitig zuzuleiten. Falls erforderlich, behält sich das Eisenbahn-Bundesamt die Anordnung zusätzlicher Schutzmaßnahmen bzw. etwaiger berechtigter Entschädigungsansprüche vor.

A.4.1.7 Zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch baubedingte Erschütterungswirkungen ist das in Abschnitt 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 beschriebene Beurteilungsverfahren mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

- Für tagsüber durch Baumaßnahmen an bis zu 78 Tagen verursachte Erschütterungseinwirkungen, die oberhalb der jeweiligen Werte der Tabelle 1 für A_u oder

A_r liegen, gelten die Anhaltswerte der Tabelle 2 Stufe II.

Hierbei sind zudem die unter 6.5.4.3 der DIN 4150 Teil 2 beschriebenen Maßnahmen (Betroffeneninformation, Aufklärung, baubetriebliche Maßnahmen, Einrichten einer Anlaufstelle für Beschwerden, ggf. Messung und Beurteilung tatsächlich auftretender Erschütterungen) umzusetzen.

- Für nachts auftretende sowie für generell länger als 78 Tage andauernde Erschütterungen gelten die Anhaltswerte der Tabelle 1.

A.4.1.8 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 entsprechende Baustellenkontrollen sicherzustellen

A.4.1.9 Das „Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen“ der Stadt Augsburg ist während der gesamten Bauzeit zu beachten. Bei Arbeiten, bei denen mit Staubentwicklungen zu rechnen ist, sind Maßnahmen zur Verminderung (Abdeckung, Befeuchtung usw.) vorzusehen.

A.4.2 Lärmschutzmaßnahmen

A.4.2.1 Die Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der nachfolgend tabellarisch aufgeführten Gebäude in der Stadt Augsburg haben gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster, ggf. Schalldämm-Lüfter, ggf. Dachdämmungen oder sonstige Dämmungen von Außenbauteilen), wenn für diese bauliche Anlagen die Voraussetzungen des § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG i.V.m. § 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV erfüllt sind. Soweit das Eigentum an der baulichen Anlage und am Grundstück auseinanderfällt, tritt der Eigentümer der baulichen Anlage an die Stelle des Grundstückseigentümers.

Der Anspruch besteht für schutzbedürftige Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Gebäude	Fassadenseite	Stockwerk/-e
Johannes-Rösle-Straße 21	Nordost	EG
Johannes-Rösle-Straße 23	Nordost	EG und 1. OG
Johannes-Rösle-Straße 25	Nordost	EG und 1. OG
Johannes-Rösle-Straße 25	Nordwest	1. OG
Pferseer Straße. 7c	Ost	1. OG und 2. OG
Pferseer Straße 7d	Ost	2. OG
Rosenaustraße 31	Nord	EG, 1. OG und 2. OG
Rosenaustraße 36	Ost	EG und 1. OG
Rosenaustraße 36	Süd	1. OG
Rosenaustraße 38	Ost	1. OG
Rosenaustraße 40 (Rückgebäude)	Ost	1. OG, 2. OG und 3. OG
Rosenaustraße 40 (Rückgebäude)	Süd	1. OG
Schlettererstraße 1	Nordost	1. OG und 2. OG
Schlettererstraße 2	Südost	1. OG und 2. OG
Schlettererstraße 2	Nordost	EG und 1. OG
Schlettererstraße 4	Südost	1. OG und 2. OG

A.4.2.2 Die Entschädigung ist in Höhe notwendig erbrachter Aufwendungen zu leisten. Der Vorhabenträger hat dazu möglichst mit Beginn der Maßnahmenrealisierung den Erstattungsberechtigten nachweisbar ein Antragsformular zur Wahrnehmung ihres Anspruchs auf Erstattung notwendig erbrachter Aufwendungen für die passiven Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Mit Zusendung des Antragsformulars ist ebenfalls die praktische Abwicklung zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche darzustellen sowie die Adresse eines aktuellen Ansprechpartners für die Antragstellung beim Vorhabenträger bzw. beim Projektverantwortlichen anzugeben. Über die Erstattung der Aufwendungen ist mit den Antragstellern anschließend eine Vereinbarung abzuschließen.

A.4.3 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

A.4.3.1 Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke

- 4.3.1.1 Die zur Vermeidung von baubedingter Verletzung oder Tötung von Zauneidechsen (Individuen und Gelege) geplante Vermeidungsmaßnahme V5 hat hinsichtlich Planung und Abstimmung des zeitlichen Konzepts für die Beseitigung der Habitatqualität so rechtzeitig zu erfolgen, dass die Funktionsfähigkeit der Maßnahme und damit der Schutz der Zauneidechsen gewährleistet ist, noch bevor die Beeinträchtigung von deren Lebensraum durch die Baumaßnahmen beginnt.
- 4.3.1.2 Die zur Vermeidung von baubedingter Verletzung oder Tötung von Mauereidechsen (Individuen und Gelege) geplante Maßnahme vA1 (temporäre CEF-Fläche) in Verbindung mit der Vermeidungsmaßnahme V1 hat hinsichtlich Planung und Abstimmung des zeitlichen Konzepts für die Einrichtung und Herstellung der Fläche so rechtzeitig zu erfolgen, dass die Funktionsfähigkeit der CEF-Maßnahme und damit der Schutz der Mauereidechsen gewährleistet ist, noch bevor die Beeinträchtigung von deren Lebensraum durch die Baumaßnahmen beginnt. Die Untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg ist rechtzeitig über anstehende Ausführungs- und Abschlusstermine sowie über den Abnahmetermin für die CEF-Maßnahme zu informieren.
- 4.3.1.3 Zum Schutz der evtl. im Winterquartier befindlichen Zauneidechsen sind Baumaßnahmen sowie jegliches Befahren auf den in den landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen der Anlagen 9.3.1 Blatt 2 und 9.3.1 Blatt 3 grau schraffierten und mit „ZE“ als Zauneidechsen-Lebensraum gekennzeichneten Bereichen im Zeitraum zwischen 1. September und 30. April nicht zulässig, um die Beeinträchtigungen zu minimieren. Die Planung der Bauabläufe ist darauf rechtzeitig abzustimmen. Das entsprechende Maßnahmenblatt zur Vermeidungsmaßnahme V5 in der Anlage 9.1.1a ist dahingehend zu ändern. Bei sämtlichen Baumaßnahmen sowie jeglichem Befahren der o.g. Bereiche ist vor Durchführung unter Begleitung durch einen Reptilienexperten eine wirksame Vergrämung eventuell vorhandener Zauneidechsen durchzuführen.

4.3.1.4 Die im Randbereich der Baustellenzufahrt von der Johannes-Rösle-Straße zum Bahngelände befindlichen Straßenbäume einschließlich deren Wurzelbereiche sind mittels geeigneter Maßnahmen (z. B. durch einen Bauzaun) vor Beschädigungen durch den Baustellenverkehr zu schützen.

4.3.1.5 Für die geplante Gleisfeldbeleuchtung sind möglichst insektenverträgliche Beleuchtungssysteme zu verwenden, die für den Einsatzbereich der DB zugelassen sind.

A.4.3.2 Bereich Augsburg-Oberhausen

4.3.2.1 Die geplante Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche im Bereich des Kobelweges in Augsburg-Oberhausen ist so zu begrenzen, dass zum Schutz des Straßenbegleitgrüns und des öffentlichen Geh- und Radweges einschließlich einer Pufferfläche von mindestens 2,0 m Breite zur Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche nach Norden sichergestellt ist. Im östlichen Bereich ist die Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche zur Erhaltung des Trenngrüns zwischen dem Rasenfeld und den Tennisplätzen einschließlich des am Südende stehenden Einzelbaumes zu begrenzen.

4.3.2.2 Die vorgesehenen Zuwegungen zur Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche sind zur Vermeidung von Eingriffen in das Straßenbegleitgrün und in den Baumbestand auf eine gemeinsame Zu- und Abfahrt zu beschränken.

A.4.3.3 Bereich Bahnhof Inningen

4.3.3.1 Aufgrund des vorgesehenen Rückbaus von Gleisanlagen mit Schotterkörper im Bereich des geplanten Abstellgleises im Bahnhof Inningen und der damit verbundenen Beseitigung von potentiellen Winterquartieren für die Zauneidechse, ist die Maßnahme A2 noch um zwei Winterquartiere nach fachlichen Standards mit einer Größe von mindestens je 20 m² an hierfür besonders geeigneten Stellen zu ergänzen.

4.3.3.2 Es ist unbedingt sicherzustellen, dass diese Winterquartiere für die Zauneidechse vor Beginn der Baumaßnahmen (Zerstörung der vorhandenen Winterquartiere) funktionsfähig sind.

4.3.3.3 Zum Schutz der evtl. im Winterquartier befindlichen Zauneidechsen sind Baumaßnahmen sowie jegliches Befahren auf den im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan der Anlage 9.3.3a grau schraffierten und mit „ZE“ als Zauneidechsen-Lebensraum gekennzeichneten Bereichen im Zeitraum zwischen 1. September und 30. April nicht zulässig, um die Beeinträchtigungen zu minimieren. Die Planung der Bauabläufe ist darauf rechtzeitig abzustimmen. Das entsprechende Maßnahmenblatt zur Vermeidungsmaßnahme V4 in der Anlage 9.1.3a ist dahingehend zu ändern. Bei sämtlichen Baumaßnahmen sowie jeglichem Befahren der o.g. Bereiche ist vor Durchführung unter Begleitung durch einen Reptilienexperten eine wirksame Vergrämung eventuell vorhandener Zauneidechsen durchzuführen.

A.4.3.4 Kabeltrasse Augsburg - Bobingen

4.3.4.1 Zur Minimierung der Eingriffe in bahnbegleitende Vegetationsbestände ist der geplante Kabeltrog nach Möglichkeit im Regelabstand von 3,25 m zur Gleisachse zur verlegen.

4.3.4.2 In den Streckenabschnitten der Bahnstrecke Augsburg - Bobingen (km 3,400 - 4,100, km 4,700 - 5,300, km 5,650 - 5,930 und km 7,600 - 7,850), in denen der Betontrog aus technischen Gründen neben dem Bahngraben auf die Böschung verlegt werden muss und dadurch ein größerer Abstand des Kabeltrogs zur Gleisachse erforderlich ist (ca. 4,50 m), sind die dadurch verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu ermitteln. In der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung ist aufzuzeigen, wie die Beeinträchtigungen durch die Situierung des Kabeltrogs minimiert bzw. kompensiert werden können. Die erforderliche Kompensationsfläche mit entsprechender Gestaltung ist an geeigneter Stelle zu situieren und dem Eisenbahn-Bundesamt zur ggf. ergänzenden Feststellung des Plans nachzuweisen.

4.3.4.3 Die gemäß Biotopkartierung der Stadt Augsburg bei Bahn-km 3,573 bis 3,733 kartierten bahnbegleitenden Hecken (Biotop-Nr. A-1232-002: Hecken an der Bahn südöstlich Göggingen) dürfen durch die Verlegung des Kabeltroges weder anlage- noch bau- oder betriebsbedingt beeinträchtigt werden. Dies ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu regeln.

4.3.4.4 Zum Schutz der evtl. im Winterquartier befindlichen Zauneidechsen sind Baumaßnahmen sowie jegliches Befahren in sämtlichen als Zauneidechsen-Lebensraum geeigneten Bereichen der zur verlegenden Kabeltrasse im Zeitraum zwischen 1. September und 30. April nicht zulässig, um die Beeinträchtigungen zu minimieren. Die Planung der Bauabläufe ist darauf rechtzeitig abzustimmen. Dies ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu regeln. Bei sämtlichen Baumaßnahmen sowie jeglichem Befahren der o.g. Bereiche ist vor Durchführung unter Begleitung durch einen Reptilienexperten eine wirksame Vergrämung eventuell vorhandener Zauneidechsen durchzuführen.

4.3.4.5 Zur Kompensation ist in den als Zauneidechsen-Lebensraum geeigneten Bereichen eine Reihe von kleinflächigen Lebensraum-Modulen gleisnah entlang des Streckenabschnittes anzulegen, die alle Lebensraumfunktionen für die Zauneidechse enthalten (z. B. Winterquartier, Sommergesteck, Sonnplätze, Bereiche für Eiablage und Deckung). Dies ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung im Detail zu regeln. Die so angelegten Bereiche sind auf Dauer zu unterhalten. Die für die Zauneidechse anzulegenden Flächen mit entsprechender Gestaltung sind an geeigneter Stelle zu situieren und dem Eisenbahn-Bundesamt zur ggf. ergänzenden Feststellung des Plans nachzuweisen.

A.4.3.5 Landschaftspflegerische Ausführungsplanung

4.3.5.1 Für sämtliche im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Schutz, zur Vermeidung, zur Verminderung und zur Kompensation von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie aus Gründen des Artenschutzes geplante Maßnahmen ist in enger Abstimmung mit den jeweils örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörden bei der Stadt Augsburg und des Landratsamtes Augsburg eine landschaftspflegerischer Ausführungsplanung zu erstellen. In der zu erarbeitenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind auch die Maßnahmen aufzunehmen, die sich aufgrund der geänderten und ergänzenden Festsetzungen in diesem Beschluss ergeben.

4.3.5.2 Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen und Fortschreibung der Zielvorgaben ist im Zuge der Ausführungsplanung und des späteren Biotopmanagements

vorzunehmen und mit den jeweils örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörden abzustimmen.

A.4.3.6 Monitoring

4.3.6.1 Nach Herstellung der temporären CEF-Maßnahme vA1 ist für diese Maßnahme ein Monitoring einzurichten, welches geeignet ist, festzustellen, ob die Maßnahmenfläche von Mauereidechsen genutzt wird, damit während der Bauausführung ein Fortbestand der Mauereidechse gewährleistet ist. Das Monitoring ist mindestens 1-mal jährlich und bis zu drei Jahren nach Herstellung der CEF-Fläche durchzuführen. Der genaue Zeitpunkt ist nach fachlichen Standards festzulegen. Die Begehungen sind nach fachlich anerkannten Methoden abzuwickeln. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren; der Bericht muss qualifiziert über Populationsgröße und -struktur, Habitatstruktur und eventuelle Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Der Monitoring-Bericht ist auf Anforderung dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg vorzulegen.

Sofern im Rahmen des Monitorings keine erfolgreiche Besiedelung von Mauereidechsen auf der Maßnahmenfläche nachgewiesen werden kann, sind die Ursachen hierfür zu analysieren. Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und die Untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg sind über die Ergebnisse der Ursachenanalyse in Kenntnis zu setzen, um zusammen mit dem Vorhabenträger über die weitere Vorgehensweise befinden zu können.

4.3.6.2 Nach Neubau der Stützwand am Gleis 12 im Hauptbahnhof Augsburg ist im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V2 ein Monitoring einzurichten, welches geeignet ist, festzustellen, ob in diesem Bereich eine erfolgreiche Wiederansiedlung und ein Fortbestand von Mauereidechsen gewährleistet ist. Das Monitoring ist mindestens 1-mal jährlich nach Bauausführung und bis zu drei Jahren nach Beendigung der Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs Augsburg durchzuführen. Der genaue Zeitpunkt ist nach fachlichen Standards festzulegen. Die Begehungen sind nach fachlich anerkannten Methoden abzuwickeln. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren; der Bericht muss qualifiziert über Populationsgröße und -struktur, Habitatstruktur und eventuelle Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Der Monitoring-Bericht ist auf Anforderung dem Eisenbahn-

Bundesamt, Außenstelle München, und der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg vorzulegen.

Sofern im Rahmen des Monitorings keine erfolgreiche Besiedelung von Mauereidechsen in diesem Bereich nachgewiesen werden kann, sind die Ursachen hierfür zu analysieren. Danach hat anhand der Ursachen eine Nachbesserung des Maßnahmenkonzepts zu erfolgen. Das Monitoring ist in diesem Fall jährlich weiterzuführen, bis sich eine erfolgreiche Besiedelung von Mauereidechsen und damit ein Maßnahmenenerfolg abzeichnen.

4.3.6.3 Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen im Bereich des Bahnhofs Inningen und Herstellung der Ausgleichsmaßnahme A2 ist für diese Maßnahme ein Monitoring einzurichten, welches geeignet ist, festzustellen, ob die Maßnahmenfläche von Zauneidechsen genutzt wird, damit der Fortbestand der Zauneidechse gewährleistet ist. Das Monitoring ist mindestens 1-mal jährlich und bis zu drei Jahren nach Herstellung der Ausgleichsfläche durchzuführen. Der genaue Zeitpunkt ist nach fachlichen Standards festzulegen. Die Begehungen sind nach fachlich anerkannten Methoden abzuwickeln. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren; der Bericht muss qualifiziert über Populationsgröße und -struktur, Habitatstruktur und eventuelle Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Der Monitoring-Bericht ist auf Anforderung dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und der Unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg vorzulegen.

Sofern im Rahmen des Monitorings keine erfolgreiche Besiedelung von Zauneidechsen auf der Fläche nachgewiesen werden kann, sind die Ursachen hierfür zu analysieren. Danach hat anhand der Ursachen eine Nachbesserung der Maßnahmenfläche zu erfolgen. Das Monitoring ist in diesem Fall jährlich weiterzuführen, bis sich eine erfolgreiche Besiedelung von Zauneidechsen und damit ein Maßnahmenenerfolg abzeichnen.

A.4.3.7 Ökologische Baubegleitung

Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Baubeginn eine geeignete ökologische Baubegleitung (möglichst Reptilienexperte, Tierökologe) zu beauftragen. Die ökologische Baubegleitung hat insbesondere die Aufgabe, vor und während der Baumaßnahmen die Einhaltung der zum Schutz, zur Vermeidung, zur Verminderung und zur Kompensation von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie aus Grün-

den des Artenschutzes in diesem Beschluss festgesetzten Maßnahmen vor Ort zu überwachen und den ausführenden Personen sowie den beteiligten Behörden für Rückfragen zur Verfügung zu stehen. Die Vertreter der ökologischen Baubegleitung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, und den örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörden bei der Stadt Augsburg und dem Landratsamt Augsburg rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen.

A.4.3.8 Pflege- und Entwicklungsplan

Die Flächen für die neu zu schaffenden Vegetationsstrukturen sind entsprechend eines Pflege- und Entwicklungsplanes herzurichten und zu pflegen. Dieser Plan ist vom Vorhabenträger in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörden und unter Zugrundelegung des im landschaftspflegerischen Begleitplan und im noch zu erarbeitenden landschaftspflegerischen Ausführungsplan dargelegten Maßnahmenkonzeptes zu erstellen.

A.4.3.9 Dauerhafte Sicherung der Ausgleichsflächen

Die dauerhafte Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen ist dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, durch Grundbucheintrag nachzuweisen.

A.4.3.10 Meldung an das Ökoflächenkataster

Spätestens mit Beginn der Baumaßnahmen sind die für die Erfassung und Kontrolle der festgesetzten Ausgleichsflächen erforderlichen Angaben gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG bzw. Art. 9 BayNatSchG dem Bayerischen Landesamt für Umwelt in elektronisch aufbereiteter Form zur Aufnahme in das Kompensationsverzeichnis zuzuleiten. Das Eisenbahn-Bundesamt ist von der erfolgten Meldung der Ausgleichsflächen zu unterrichten.

A.4.4 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

A.4.4.1 Für die im Zusammenhang mit dem Vorhaben geplante zusätzliche Einleitung von Niederschlagswasser und Abwasser in die städtische Kanalisation sind die hierfür

notwendigen Anträge rechtzeitig vor Baubeginn bei der Stadtentwässerung Augsburg zu stellen und entsprechende Entwässerungspläne einzureichen.

- A.4.4.2 Soweit noch nicht erfolgt, ist für die Regenwasserableitung aus dem Bereich südlich der Eisenbahnüberführung in den Holzbach, für die Niederschlagswasserversickerung im Bereich des neu geplanten Bahnsteigs F und des Gleises 12 sowie für die übrigen Niederschlagswasserversickerungen die Behandlungsbedürftigkeit des einzuleitenden Niederschlagswassers anhand des Merkblattes DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall (DWA) zu klären und dementsprechend ggf. geeignete Absetzeinrichtungen vorzusehen. Im Zweifelsfall ist mit dem Umweltamt der Stadt Augsburg (Untere Wasserrechtsbehörde) Kontakt aufzunehmen, um ggf. weitere Behandlungsmaßnahmen für die Niederschlagswassereinleitung gemeinsam abstimmen zu können.
- A.4.4.3 Vor der Herstellung der Entwässerungsanlagen ist die Eignung der Bodenverhältnisse im Planungsbereich für eine Versickerung durch geeignete Sachverständige überprüfen zu lassen.
- A.4.4.4 Bei Planung, Bau und Betrieb der Versickerungsanlagen für Niederschlagswasser ist das Arbeitsblatt DWA-A 138 der DWA zu beachten.
- A.4.4.5 Verschmutztes Niederschlagswasser ist aus Gründen des Gewässerschutzes zu sammeln und schadlos durch Ableiten in die Misch- bzw. Schmutzwasserkanalisation zu beseitigen. Dies gilt auch für Bereiche, die im Trennsystem entwässert werden und insbesondere bei Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird, ein solcher Umgang nicht auszuschließen ist oder auf denen sonstige gewässerschädliche Nutzungen stattfinden.
- A.4.4.6 Bei Baumaßnahmen an Gewässern sind Vorkehrungen so zu treffen, dass die Gefahr einer Gewässerverunreinigung minimiert wird. Bei dem Umgang und der Lagerung mit bzw. von wassergefährdenden Stoffen ist ggf. die örtlich zuständige fachkundige Stelle Wasserwirtschaft bei der Stadt Augsburg bzw. beim Landratsamt Augsburg einzubeziehen.

A.4.5 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

- A.4.5.1 Bei Erdarbeiten ist generell darauf zu achten, ob ggf. künstliche Auffüllungen, Altablagerungen oder Ähnliches angetroffen werden. In diesem Fall sind umgehend die zuständigen Fachstellen bei der Stadt Augsburg einzuschalten, um das weitere Vorgehen gemeinsam abstimmen zu können.
- A.4.5.2 Besteht der Verdacht auf Schadstoffbelastungen im Boden, ist dem Umweltamt der Stadt Augsburg, Abt. Bodenschutz- und Abfallrecht nachzuweisen, dass gesammeltes Niederschlagswasser nicht über schadstoffhaltigen Boden versickert wird. Soweit erforderlich sind in diesem Fall die geplanten Versickerungseinrichtungen so anzuordnen, dass die schadstoffbelasteten Auffüllungen vorab ausgeräumt werden bzw. die Versickerung unterhalb der schadstoffbelasteten Auffüllungen stattfindet und gleichzeitig ausgeschlossen wird, dass seitlich der Versickerungseinrichtungen eine Durchsickerung von schadstoffbelastetem Material erfolgen kann.
- A.4.5.3 Dem Umweltamt der Stadt Augsburg ist die ordnungsgemäße Entsorgung von schadstoffbelastetem (Boden-)Material nachzuweisen. Soweit vorab keine ausreichenden Untersuchungen durchgeführt wurden und belastetes Abbruchmaterial bzw. Material gefunden wird, welches nicht der natürlichen Bodenzusammensetzung entspricht, hat der Vorhabenträger durch Analyse die Art sowie den Grad der Verunreinigung zwecks der anschließend ordnungsgemäß durchzuführenden Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) feststellen zu lassen.
- A.4.5.4 Sollten Hinweise vorliegen, dass schadstoffbelastetes Bodenmaterial im Zuge von Baumaßnahmen nicht entfernt wird, ist dieses horizontal und vertikal abzugrenzen und das davon ausgehende Gefährdungspotential für die einzelnen Wirkungspfade nach BBodSchV zu ermitteln. In Abstimmung mit dem Umweltamt sind Maßnahmen zu ergreifen die gewährleisten, dass es zu keiner Umweltgefährdung kommen kann. Bei Bedarf ist zudem das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth einzuschalten.
- A.4.5.5 Das in Haufwerken zwischengelagerte Aushubmaterial ist gegen Wind- und Wasserverfrachtung zu sichern. Die Zwischenlagerflächen sind nach Räumung einer Beweissicherungsuntersuchung hinsichtlich verbliebener Restbelastungen zu unterziehen.

A.4.5.6 Die einschlägigen Nachweispflichten bzgl. Verwertungs- und Entsorgungsmaßnahmen gemäß Nachweisverordnung (NachwV) sind zu beachten. Auszubauender Gleisschotter ist unter Berücksichtigung des Abfall-Merkblattes Nr. 3.4/2 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter (Gleisschottermerkblatt)“ zu untersuchen und zu bewerten.

A.4.5.7 Bei Arbeiten im Bereich von Altablagerungen sind die „Richtlinien für Arbeiten in kontaminierten Bereichen“ der TBG sowie die „Technischen Regeln für Gefahrstoffe, Schutzmaßnahmen bei Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen“ (TRGS 524) zu beachten.

A.4.6 Denkmalschutz

A.4.6.1 Die bauausführenden Firmen und andere am Bau beteiligte Personen sind auf die im Planungsbereich befindlichen Bodendenkmäler und Vermutungsflächen hinzuweisen, die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 04.03.2013 aufgeführt und in dem dort in Anlage beigefügten Kartenausschnitten dargestellt sind. Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

A.4.6.2 Die bauausführenden Firmen und andere am Bau beteiligte Personen sind darauf hinzuweisen, dass Bodendenkmäler, archäologische Befunde und/oder Funde, die bei der Verwirklichung des Vorhabens eventuell zu Tage treten bzw. beim Bau entdeckt werden sollten, der Meldepflicht an die Untere Denkmalschutzbehörde oder an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege nach Art. 8 DSchG unterliegen. Dabei sind die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

A.4.6.3 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege möglichst frühzeitig mitzuteilen.

A.4.7 Leitungen und sonstige Versorgungseinrichtungen

A.4.7.1 Allgemeines

Rechtzeitig vor Baubeginn ist mit den Trägern der im Baubereich befindlichen Versorgungs- und Entsorgungsanlagen und Sparten Kontakt aufzunehmen, um die im einzelnen notwendigen Maßnahmen zur Verlegung von Leitungen und Kabeln sowie zum Schutz von Leitungen und Kabeln vor etwaigen Beschädigungen durch den Baubetrieb abstimmen zu können.

A.4.7.2 LEW Verteilnetz GmbH

4.7.2.1 Die bauausführenden Firmen sind auf die im Planungsbereich vorhandenen Hochspannungsfreileitungen der LEW Verteilnetz GmbH (110-kV-Leitung Anlage 61501 (X 6) Göggingen - Augsburg Süd, 110-kV-Leitung Anlage 61301 (D 6) Inningen - Göggingen und 380/110-kV-Leitung Anlage 12101 (M11 / N6) Oberottmarshausen - Meitingen) einschließlich der Grenzen der jeweiligen Leitungsschutzschonen hinzuweisen.

4.7.2.2 Innerhalb des Leitungsschutzbereichs sind aus Sicherheitsgründen die einschlägigen DIN-VDE-Vorschriften zu beachten. Da nach EN 50341 Mindestabstände zu den Leiterseilen der Hochspannungsleitungen einzuhalten sind, sind die Unterbauungs- bzw. Unterwuchshöhen in diesem Bereich beschränkt. Bei Arbeiten in Spannungsnähe sind immer die nach DIN VDE 0105 notwendigen Schutzabstände zu den unter Spannung stehenden Leiterseilen einzuhalten.

4.7.2.3 Sämtliche Baumaschinen und Geräte, die innerhalb des jeweiligen Schutzbereiches zum Einsatz kommen, müssen so betrieben bzw. errichtet werden, dass eine Annäherung von weniger als 5 m (380-kV), 4 m (220-kV) bzw. 3 m (110-kV) an die Leiterseile in jedem Fall ausgeschlossen ist. Dabei ist zu beachten, dass Seile bei hohen Temperaturen weiter durchhängen bzw. bei Wind erheblich ausschlagen können.

nen. Jede auch nur kurzfristige Unterschreitung des jeweiligen Schutzabstandes ist für die am Bau Beschäftigten lebensgefährlich.

- 4.7.2.4 Das „Merkheft für Baufachleute“ des Verbandes der Netzbetreiber e.V. sowie die Auflagen und Hinweise im Merkblatt „Bauantrag / Bauvoranfrage“ der LEW Verteilnetz GmbH sind unbedingt zu beachten. In Zweifelsfällen sind die geplanten Baustelleneinrichtungen rechtzeitig mit dem Sachgebiet „Instandhaltung Hochspannung“ der LEW Verteilnetz GmbH (Tel.: 0821/328-2315) abzustimmen.
- 4.7.2.5 Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtungen der LEW Verteilnetz GmbH müssen unter Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (BGV A3) der Berufsgenossenschaft Energie-Textil-Elektro-Medienerzeugnisse erfolgen.
- 4.7.2.6 Die bauausführenden Firmen sind auf die im Planungsbereich in der Stadt Bobingen vorhandenen 20-/1-kV-Kabelleitungen des Mittel- und Niederspannungsnetzes der LEW Verteilnetz GmbH hinzuweisen. Der Schutzbereich der im Streckenabschnitt Bobingen bestehenden 20-/1-kV-Kabelleitungen beträgt 1 m beiderseits der Leitungstrasse.
- 4.7.2.7 Der Bestand der Kabelleitungen der LEW Verteilnetz GmbH ist durch geeignete Maßnahmen zu sichern. Ferner ist das Kabelmerkblatt der LEW Verteilnetz GmbH „Hinweise zum Schutz unterirdischer Leitungen“ zu beachten.
- 4.7.2.8 Vor der Aufnahme von Grabarbeiten im Kabelbereich sind die ausführenden Bauunternehmen anzuhalten, die aktuellen Kabellagepläne in der Betriebsstelle Königsbrunn der LEW Verteilnetz GmbH (Tel.: 08231/603922) zu beschaffen. Im Übrigen sind die gültigen Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel der Berufsgenossenschaft Energie-Textil-Elektro-Medienerzeugnisse und die einschlägigen DIN VDE-Vorschriften zu beachten. Weitere Informationen zu Vorbereitung der Bauausführung sind rechtzeitig bei der Betriebsstelle Königsbrunn einzuholen. Mit dieser ist auch die Bauausführung im Einzelnen abzustimmen.
- 4.7.2.9 Sofern Änderungen an den bestehenden Versorgungseinrichtungen der LEW Verteilnetz GmbH notwendig werden sollten, ist die LEW Verteilnetz GmbH davon mög-

lichst frühzeitig schriftlich zu unterrichten. Bei Bedarf ist ein Spartengespräch mit der LEW Verteilnetz GmbH anzuberaumen.

A.4.7.3 LEW TelNet GmbH

4.7.3.1 Die bauausführenden Firmen sind auf die im Planungsbereich vorhandenen Fernmeldekabeltrassen der LEW TelNet GmbH hinzuweisen.

4.7.3.2 Bei sämtlichen Arbeiten im Bereich der Kabeltrassen ist die LEW TelNet GmbH rechtzeitig zu informieren (Tel.: 0821/328-2352). Der Betrieb der Kabeltrassen und deren Zugang müssen gewährleistet und gesichert sein.

4.7.3.3 Sofern Arbeiten an den Kabeltrassen oder im Bereich der Kabeltrassen der LEW TelNet GmbH im Rahmen des Bauvorhabens erforderlich werden sollten, ist rechtzeitig vor Beginn dieser Arbeiten ein Spartengespräch durchzuführen, um die Einzelheiten abstimmen zu können.

A.4.7.4 Telekom Deutschland GmbH

4.7.4.1 Die bauausführenden Firmen sind auf die im Planungsbereich vorhandenen Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH hinzuweisen. Pläne zu den bestehenden Telekommunikationsanlagen können zudem von der Telekom Deutschland GmbH per E-Mail (Planauskunft.Sued@telekom.de) angefordert werden.

4.7.4.2 Sofern durch das Bauvorhaben eine Umverlegung von Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH notwendig werden sollte, hat der Vorhabenträger die Telekom Deutschland GmbH mindestens drei Monate vor Baubeginn mit der Umplanung zu beauftragen, damit die Bauvorbereitung und die notwendigen Arbeiten rechtzeitig durchgeführt werden können.

4.7.4.3 Die Telekom Deutschland GmbH ist über die Deutsche Telekom Technik GmbH (TI NL Süd, PTI 23) in Gersthofen betreffend den weiteren Ablauf der Baumaßnahmen im Bereich der Telekommunikationsanlagen einzubeziehen und rechtzeitig vor Beginn der entsprechenden Bautätigkeiten zu informieren.

A.4.8 Straßen und Wege

- A.4.8.1 Die Eisenbahnüberführung über den Holzbach und die Holzbachstraße ist so herzustellen, dass während der gesamten Bauzeit und nach Fertigstellung der Brücke eine lichte Höhe von 5,50 m und eine lichte Breite von 6,00 m für die Schwertransporte im Bereich Holzbachstraße jederzeit gewährleistet sind. Die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen und vor allem deren Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum (Herstellung und Rückbau) ist vorab mit dem Tiefbauamt der Stadt Augsburg, Abt. Straßenbau, abzustimmen.
- A.4.8.2 Im Bereich des Kobelweges (zwischen B 17 und Bertha-von-Suttner-Straße) sind die Zu- und Abfahrten zur geplante Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche in Augsburg-Oberhausen so anzuordnen, dass Behinderungen des Verkehrs auf dem Kobelweg durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge ausgeschlossen werden können. Insbesondere darf die Zufahrt hierüber nicht linksabbiegend vom Kobelweg aus erfolgen. Die entsprechende Detailplanung ist vorab mit dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau abzustimmen.
- A.4.8.3 Die geplante Aufstellfläche für die Betonpumpe und die Transportmischer im Bereich der Frölichstraße neben dem Fuggerstadt-Center ist so anzuordnen, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit jederzeit ein Streifen mit einer Mindestbreite von 2,50 m für den Fußgänger- und Radverkehr entlang der Frölichstraße zur Verfügung steht. Die entsprechende Detailplanung ist vorab mit dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau abzustimmen.
- A.4.8.4 Die unumgänglich notwendigen bauzeitlichen Einschränkungen des städtischen Straßenraums sowie Einzelheiten zur bauzeitlichen Verkehrsführung sind vorab mit dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau abzustimmen. Die für die Durchführung der Baumaßnahmen erforderlichen verkehrsrechtlichen Erlaubnisse und Zustimmungen (z. B. Anordnungen nach § 45 Abs. 6 StVO) sind bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.
- A.4.8.5 Für sämtliche gemeindliche Zufahrtsstraßen zu den Baustellen, die vom Schwerlastverkehr im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben befahren werden müssen, sind

vor Beginn des Bauvorhabens eine Beweissicherung durchzuführen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind mögliche Straßen- und Wegeschäden festzustellen und diese in Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Augsburg zu beseitigen.

A.4.9 Belange der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH

A.4.9.1 Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Vorhabenträgerin des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof (MDA) ist insbesondere hinsichtlich der Einrichtung und Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen im Hauptbahnhof Augsburg und Augsburg-Oberhausen, der geplanten Entwässerungssammelleitung für die Zugabstellanlage, der Festlegung des genauen Standorts des geplanten Lagercontainers sowie sonstiger Baumaßnahmen, die mit dem Projekt MDA korrespondieren, im Rahmen der Ausführungsplanung und der Umsetzung des Projektes RST-Augsburg mit einzubinden.

A.4.9.2 Bei der Einrichtung und dem Betrieb der Baustelleneinrichtungsfläche am Ostportal der Pferseer Unterführung ist der ungehinderte Betrieb der Straßenbahnlinie 3 insbesondere während der Hauptverkehrszeit der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden sicherzustellen. In den übrigen Zeiten sind Einschränkungen des Straßenbahnbetriebs auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

A.4.10 Sonstige Auflagen, Hinweise und Unterrichtungspflichten

A.4.10.1 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.

A.4.10.2 Die detailgenaue Lage des geplanten Containergebäudes der Abstellanlage im Hauptbahnhof Augsburg und des geplanten ESTW-Modulgebäudes im Bahnhof Inningen ist rechtzeitig vor Bauausführung mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg abzustimmen.

A.4.10.3 Im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauausführung ist zu berücksichtigen, dass entsprechend der Stellungnahme der DB Energie GmbH, die zwei in der geplanten Zugabstellanlage vorgesehenen Heizabzweige an die bestehende Umspannstation im Posttunnel des Hauptbahnhofs Augsburg an zwei vorhandene Reserveabgänge angeschlossen werden und der in den Planunterlagen ausgewiesene Neubau einer Schalt- und Umspannstation für die Zugvorheizung (vgl. Erläuterungsbericht, Kapitel 6.7.2.3 und Bauwerkverzeichnis/-plan Nr. 62) damit entfällt.

A.4.10.4 Im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauausführung sind die in den Planunterlagen (vgl. Erläuterungsbericht, Kapitel 6.2.6) beschriebenen Rettungswege und Zuwegungen zu den Bahnanlagen vorzusehen. Zur eindeutigen Lokalisierung der Ereignisstelle und zur Einsatzplanung sind dazu den für Brand- und Katastrophenschutz örtlich zuständigen Stellen entsprechende Planunterlagen gemäß Kapitel 3.3 der Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ zu übergeben.

A.4.11 Grundinanspruchnahme und sonstige Eigentumsbetroffenheiten

A.4.11.1 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.

A.4.11.2 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.

A.4.11.3 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.

A.4.11.4 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.4.12 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.

Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich vor, bei wiederholten, erheblichen Mängeln der Aufgabenwahrnehmung durch die Umweltfachliche Bauüberwachung die Abberufung der hiermit betrauten Personen zu verlangen. Erhebliche Mängel liegen insbesondere vor, sofern Umweltschäden entstanden sind bzw. auf der Baustelle Umweltstraftaten verübt wurden, die bei ordnungsgemäßer Aufgabenerfüllung der Umweltfachlichen Bauüberwachung hätten verhindert werden können. Ein erheblicher Mangel liegt des Weiteren vor, wenn die Berichte nicht, wiederholt verspätet oder grob unvollständig vorgelegt wurden. In diesem Fall hat der Vorhabenträger unverzüglich für Ersatz zu sorgen.

A.4.13 VV BAU, 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), jeweils in der aktuellen Fassung, sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereiche 2 und 3, sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.14 Vollzugskontrolle

Baubeginn und Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 1, schriftlich anzuzeigen. Dazu sind die vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Vordrucke zu verwenden. Mit der Fertigstellungsanzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass dieser die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies vom Vorhabenträger im Vordruck gesondert aufzuführen und zu begründen.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Bedenken, Forderungen und Anregungen

Die im Planfeststellungsverfahren vorgetragenen Einwendungen, Bedenken, Forderungen und Anregungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen und Regelungen in diesem Beschluss, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Kosten

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

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Der Großraum Augsburg mit seinen rund 700.000 Einwohnern und einem hohen Pendleraufkommen verfügt bisher nur über ein unzureichendes Angebot an Nahverkehrszügen. Im Bemühen, die Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu sichern und auszubauen, hat die Deutsche Bahn und der Freistaat Bayern in Abstimmung mit den weiteren Aufgabenträgern für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein Konzept für den SPNV im Raum Augsburg entsprechend den verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedürfnissen entwickelt. Mit dem Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg (RST-Augsburg) soll das Angebot des SPNV erheblich aufgewertet werden. Im Rahmen des Projektes RST-Augsburg werden die teilweise aus weit entfernten Regionen auf Augsburg sternförmig zulaufenden Regionalzüge einerseits vertaktet und durch neue, zusätzliche Zugfahrten verdichtet. Zudem sollen die Regionalzüge teilweise nicht mehr im Hauptbahnhof enden, sondern künftig über den Augsburger Hauptbahnhof bis nach Augsburg-Oberhausen durchgebunden werden. Auf einer erweiterten Schieneninfrastruktur soll dadurch im Kernbereich Augsburgs ein S-Bahn-ähnliches Angebot mit Viertelstundentakt in der Hauptverkehrszeit entstehen. In der Endausbaustufe ist eine Erhöhung der Verkehrsleistungen innerhalb des Verbundgebietes um ca. 25 Prozent zu erwarten. Die Prognose rechnet mit ca. 43.000 Reisenden pro Werktag, die den Umsteigeknoten Augsburg Hauptbahnhof künftig nutzen werden. Durch das neue Regionalverkehrskonzept wird die Anzahl der Zugfahrten im Hauptbahnhof Augsburg deutlich erhöht werden.

Im Hauptbahnhof Augsburg sind derzeit mit dem Hausbahnsteig A und den Mittelbahnsteigen B bis E insgesamt fünf Bahnsteige vorhanden. Um das künftige Angebots- bzw. Fahrplankonzept des RST-Augsburg vollständig umsetzen zu können, ist der Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (Bahnsteig F) im Hauptbahnhof Augsburg erforderlich. Für die Umsetzung des verdichteten Regionalverkehrs sind zudem zusätzliche Fahrtrassen notwendig, da die parallelen Fahrmöglichkeiten im Bahn-

hofssüdkopf des Hbf Augsburg für die Fahrtrichtungen Augsburg - Bobingen und Bobingen - Augsburg sowie Augsburg - München und München - Augsburg (Nahverkehrs-/ Gütergleise) nicht im Spurplan der fertig gestellten Ausbaustrecke Augsburg - München vorgesehen sind. Darin werden Einfahrten aus Richtung Bobingen und die Ausfahrten Richtung München teilweise über eine gemeinsame Gleisachse geführt. Vor allem Einfahrten von München in die Gleise 7 und 8 im Hbf Augsburg führen derzeit zu einer Behinderung der Einfahrten aus Bobingen, die ihrerseits gegebenenfalls über das Gegengleis (Ausfahrgleis Augsburg - Bobingen) verkehren können. In diesem Fall ist eine gleichzeitige Ausfahrt in Richtung Bobingen bei dem derzeitigen Spurplan und den vorhandenen Bahnanlagen nicht möglich. Mittels der geplanten Verlegung des Regionalzugverkehrs Augsburg - Bobingen um eine Gleisachse nach Westen und durch den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs soll das beschriebene Fahrausschlusskriterium beseitigt werden.

Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind die geplanten Maßnahmen für den Bau bzw. die Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zur Realisierung des schienengebundenen Regional- bzw. Nahverkehrskonzepts des Regio-Schienen-Takt Augsburg. Im Wesentlichen umfasst das Vorhaben folgende Baumaßnahmen:

- Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Hbf Augsburg (Bahnsteig F) mit Anbindung an das Empfangsgebäude durch Verlängerung des bestehenden südlichen Personenunterführungsbauwerks
- Spurplanänderungen im Süd- und Nordkopf sowie im Bahnsteigbereich des Hbf Augsburg mit Neubau von Weichenverbindungen, Einbau von Planumsschutzschichten und Rückbau überplanter Bestandsgleise
- Neubau von Stützwänden entlang der Gleise 12 und 170
- Abbruch und Neubau der Eisenbahnüberführung über den Holzbach und die Holzbachstraße
- Neubau einer Zugbildungsanlage mit den Abstellgleisen 23 und 24 im Hbf Augsburg
- Änderungen an den Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Hbf Augsburg
- Anpassung der Oberleitungsanlagen im Bereich Süd- und Nordkopf mit Bahnsteig und Abstellanlage in Augsburg Hbf, Bereich Morellstraße, Bereich Holzbachstraße und im Bereich des Bw Augsburg
- Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Bf Inningen

- Neubau einer Kabeltrasse im Streckenabschnitt zwischen Augsburg-Göggingen (Haltepunkt Augsburg Messe) und dem Bahnhof Bobingen
- Umbaumaßnahmen an bestehenden 50 Hz-Anlagen (Gleisfeldbeleuchtung, Weichenheizanlagen, Stromversorgungseinrichtungen)
- Neubau von Bahnentwässerungsanlagen mit Versickerungsschächten, mit Ableitung in den Holzbach oder in das städtische Entwässerungskanalnetz
- Änderung und Ausbau von DB-Telekommunikationsanlagen.

Das Vorhaben umfasst neben den vorgenannten Baumaßnahmen auch Maßnahmen zur Sicherung, Anpassung und Verlegung von Kabeln und Leitungen der DB und anderer Versorgungsunternehmen, Maßnahmen zur Entsorgung bzw. Verwertung der Aushub-, Ausbau- und Abbruchmaterialien, die Herstellung von Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen und von Baustellenzufahrten sowie naturschutz- und artenschutzrechtliche Maßnahmen.

Die Einzelheiten zu Anlass, Umfang und Durchführung des Bauvorhabens ergeben sich überdies aus den Erläuterungen und Zeichnungen der Planunterlagen. Hierauf wird verwiesen.

B.1.2 Verfahren

B.1.2.1 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

1.2.1.1 Mit Schreiben bzw. Antragsformular vom 31.08.2012 hat die DB Netz AG, Produktionsdurchführung Augsburg, diese vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement (im Folgenden „Vorhabenträger“ genannt) die Erteilung einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG für die gegenständlichen Baumaßnahmen des Projektes Regio-Schienen-Takt Augsburg beantragt. Dem Antrag an das Eisenbahn-Bundesamt waren entsprechende Planunterlagen zum Vorhaben beigegeben.

1.2.1.2 Auf Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes mit Schreiben vom 10.09.2012 hat der Vorhabenträger die Planunterlagen berichtigt, geändert und ergänzt. Die überarbeiteten Planunterlagen hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 26.10.2012 und 29.11.2012 dem Eisenbahn-Bundesamt übergeben.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

1.2.1.3 Mit Schreiben vom 11.12.2012 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Schwaben, Sachgebiet 23, als zuständige Anhörungsbehörde gebeten, das Anhörungsverfahren nach §§ 18a AEG, 73 VwVfG für das Vorhaben durchzuführen.

B.1.2.2 Anhörungsverfahren

1.2.2.1 Beteiligungen von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 28.01.2013 hat die Regierung von Oberbayern das Anhörungsverfahren eingeleitet und folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, zum Vorhaben bis spätestens zum 04.03.2013 Stellung zu nehmen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Landratsamt Augsburg
2	Stadt Augsburg
3	Stadtentwässerung Augsburg
4	Stadt Augsburg – Tiefbauamt, Abt. Wasser- und Brückenbau
5	Stadt Augsburg – Behindertenbeirat
6	Stadt Bobingen
7	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth
8	Staatliches Bauamt Augsburg
9	Vermessungsamt Augsburg
10	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
11	LEW Verteilnetz GmbH
12	LEW TelNet GmbH
13	Vodafone D2 GmbH
14	Deutsche Telekom Technik GmbH
15	Stadtwerke Augsburg Holding GmbH
16	Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH
17	DB Energie GmbH
18	DB Station&Service AG

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Lfd. Nr.	Bezeichnung
19	DB Services Immobilien GmbH
20	DB Kommunikationstechnik GmbH
21	DB Regio AG
22	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
23	Bayerische Regiobahn GmbH & Co. KG
24	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
25	Bund Naturschutz in Bayern e.V.
26	Industrie- und Handelskammer Schwaben
27	Augsburger Localbahn GmbH
28	Berufsfeuerwehr Augsburg
29	Regierung von Schwaben - SG 10, 50, 51, 52 und SG des Bereichs 3

Folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben in ihren Stellungnahmen keine Einwendungen, Bedenken, Forderungen oder Anregungen vorgebracht bzw. keine Stellungnahmen abgegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Landratsamt Augsburg Stellungnahme vom 20.02.2013, Gz.: Herr Dr. Michale
4	Stadt Augsburg – Tiefbauamt, Abt. Wasser- und Brückenbau Stellungnahme vom 05.02.2013, Gz.: 660/W 4-BahnsteigF
5	Stadt Augsburg – Behindertenbeirat keine Stellungnahme abgegeben
6	Stadt Bobingen Stellungnahme vom 19.03.2013, Gz.: Sg. III/4
8	Staatliches Bauamt Augsburg Stellungnahme vom 13.02.2013, Gz.: S22-4326
9	Vermessungsamt Augsburg keine Stellungnahme abgegeben
13	Vodafone D2 GmbH keine Stellungnahme abgegeben
15	Stadtwerke Augsburg Holding GmbH (einschließlich Stadtwerke Augsburg)

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	burg Energie GmbH) Stellungnahme vom 01.03.2013, Gz.: KR-L/Sp/bm/00048/2013
18	DB Station&Service AG keine Stellungnahme abgegeben
20	DB Kommunikationstechnik GmbH Stellungnahme vom 04.03.2013, Gz.: P13365M DB S
23	Bayerische Regiobahn GmbH & Co. KG keine Stellungnahme abgegeben
24	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. keine Stellungnahme abgegeben
25	Bund Naturschutz in Bayern e.V. keine Stellungnahme abgegeben
28	Berufsfeuerwehr Augsburg keine Stellungnahme abgegeben
29	Regierung von Schwaben, SG 10 - Stellungnahme vom 25.03.2013 Regierung von Schwaben, SG 52 - Stellungnahme vom 01.03.2013

Folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen - zum Teil unter Beantragung einer entsprechenden Fristverlängerung - abgegeben und in ihren Stellungnahmen Einwendungen, Bedenken, Forderungen oder Anregungen zum Vorhaben vorgetragen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
2	Stadt Augsburg Stellungnahme vom 01.03.2013 / 22.02.2013, Gz.: 660-P2
3	Stadtentwässerung Augsburg, Abteilung Kanalnetz Stellungnahme vom 22.02.2013, Gz.: Herr Merk
7	Wasserwirtschaftsamt Donauwörth Stellungnahme vom 27.02.2013, Gz.: 4-3535-StA-2354/2013
10	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Stellungnahme vom 04.03.2013, Gz.: P-2013-576-1_S2
11	LEW Verteilnetz GmbH Stellungnahme vom 25.02.2013, Gz.: ERSD-F-S - Herr Heider

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12	LEW TelNet GmbH Stellungnahmen vom 08.02./18.02.2013, Gz.: ERST-N-K - Herr Enderle
14	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 27.02.2013, Gz.: Frau Guggenmoos
16	Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH, vertreten durch die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH Stellungnahme vom 08.03.2013, Gz.: Herr Hantsch
17	DB Energie GmbH Stellungnahme vom 21.02.2013, Gz.: I.EBV-S-3 St
19	DB Services Immobilien GmbH Stellungnahme vom 01.03.2013, Gz.: FRI-MÜ-I 1 Güt/TÖB 4660-2013
21	DB Regio AG Stellungnahme vom 01.03.2013, Gz.: P.R-BY-AS-B (Sc)
22	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH Stellungnahme vom 13.03.2013, Gz.: JK
26	Industrie- und Handelskammer Schwaben Stellungnahme vom 04.03.2013, Gz.: Herr Stöferle
27	Augsburger Localbahn GmbH Stellungnahme vom 28.02.2013, Gz.: GE/My
29	Regierung von Schwaben, SG 30 - Stellungnahme vom 04.03.2013 Regierung von Schwaben, SG 50 - Stellungnahme vom 13.03.2013 Regierung von Schwaben, SG 51 - Stellungnahme vom 05.04.2013

1.2.2.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Regierung von Schwaben in der Stadt Augsburg und in der Stadt Bobingen jeweils vom 11.02.2013 bis 11.03.2013 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Augsburg und in der Stadt Bobingen jeweils ortsüblich bekannt gemacht. Auf die Frist zur Erhebung von Einwendungen (25.03.2013) wurde hingewiesen.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen haben zwei Privatpersonen und zwei Interessensverbände Einwendungen zum Vorhaben erhoben.

1.2.2.3 Erörterung

Die Regierung von Schwaben hat auf Grundlage von § 18a Nr. 5 Satz 1 AEG und unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie der vom Vorhabenträger dazu abgegebenen schriftlichen Erwidern nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden, einen Erörterungstermin nicht durchzuführen.

1.2.2.4 Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Zum Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat die Regierung von Schwaben mit Schreiben vom 31.01.2014 gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG Stellung genommen und diese Stellungnahme zusammen mit den Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange, den Einwendungsschreiben sowie sonstigen Verfahrensunterlagen dem Eisenbahn-Bundesamt zugeleitet.

In der abschließenden Stellungnahme stellt die Regierung von Schwaben den Ablauf des Anhörungsverfahrens sowie die Ergebnisse der Anhörung im Hinblick auf die abgegebenen Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie die erhobenen Einwendungen zum Vorhaben dar. In der abschließenden Stellungnahme schlägt die Regierung von Schwaben zudem vor, die im Einzelnen in der Stellungnahme aufgeführten Auflagen betreffend Brand- und Katastrophenschutz, Immissionsschutz, Naturschutz, Wasserwirtschaft, Denkmalschutz, Straßenverkehr, Sparten, Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen.

Zusammenfassend hat die Regierung von Schwaben in ihrer Stellungnahme folgende Beurteilung und Würdigung zur Vorhabensplanung abgegeben:

Nach Überzeugung der Anhörungsbehörde seien der Neubau des Bahnsteigs F und die damit verbundenen Maßnahmen des Vorhabens planerisch gerechtfertigt, weil sie den Zielsetzungen der einschlägigen Fachplanungsgesetze dienen und die mit der Umsetzung verfolgten öffentlichen Interessen geeignet seien, etwa entgegenstehende andere öffentliche Belange oder Eigentumsrechte zu überwinden. Die Planung sei auch erforderlich, um den weiteren Eisenbahnbetrieb im Hauptbahnhof Augsburg betriebssicher und pünktlich abwickeln zu können und die für die weitere

Entwicklung des Schienenverkehrs notwendigen Leistungsreserven sicherzustellen. Sie verbessere die Taktung des SPNV im Großraum Augsburg deutlich. Die Maßnahmen seien zudem notwendig, um die durch den Bau des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof verursachten bauzeitlichen Einschränkungen im Eisenbahnbetrieb zu minimieren und die bauliche Umsetzung dieses Projektes erheblich zu beschleunigen. Die Feststellung der Planung und ihre plangemäße Umsetzung seien damit aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten. Die Regierung von Schwaben erteile daher für die antragsgegenständlichen Maßnahmen das Einvernehmen.

B.1.2.3 Fortgang des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabenträger hat unter Berücksichtigung der Ergebnisse und der abgegebenen Zusagen im Anhörungsverfahren sowie auf Anforderung des Eisenbahn-Bundesamtes die Planunterlagen in einzelnen Punkten überarbeitet und ergänzt. Die überarbeiteten Planunterlagen („Tekturunterlagen“) hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 29.07.2014 dem Eisenbahn-Bundesamt zugeleitet. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Planunterlagen geprüft und festgestellt, dass eine weitergehende Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange und/oder eine neuerliche Planauslegung infolge der vom Vorhabenträger vorgenommenen Planungsüberarbeitungen nicht geboten war.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlagen

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 (§ 18 Satz 1 und 2 AEG).

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 Nr. 1 und Abs. 2 Satz 2 BEVVG). Das gegenständliche Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen DB Netz AG und DB Station&Service AG.

Zuständige Behörde für die Durchführung des Anhörungsverfahrens ist nach § 3 Abs. 2 Satz 1 BEVVG die nach Landesrecht zuständige Behörde des Landes, hier die Regierung von Schwaben.

B.2.3 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 i.V.m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

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

B.3 Umweltverträglichkeit

Das UVPG verlangt für den Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen (Nr. 14.7 Anlage 1 zum UVPG) obligatorisch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Um einen solchen Fall handelt es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben nicht. Eine UVP ist auch beim Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen (Nr. 14.8 Anlage 1 zum UVPG) sowie bei jeglicher Änderung einer Betriebsanlage (§ 2 Abs. 2 und 3 UVPG, § 3e UVPG sowie § 18 AEG) durchzuführen, soweit nach einer Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen möglich sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat für das Vorhaben eine Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG vorgenommen und dabei gemäß § 3a UVPG festgestellt, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind und somit eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist.

Diese Einschätzung erfolgte unter Berücksichtigung der Art und Dimension des Vorhabens sowie der Nutzung und Struktur der vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen.

Zwar sind mit dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen von mittel- und hochwertigen Vegetationsstrukturen (Initialgebüsch, Hecken, wärmeliebende Ruderalfluren, artenarme Gras- und Krautfluren), bau- und anlagebedingte Gefährdungen von vorhandenen bzw. potentiell vorhandenen artenschutzrechtlich streng geschützten Tierarten (insbesondere Zaun- und Mauereidechse sowie verschiedene Fledermaus- und Vogelarten), der baubedingte Anfall von überwachungsbedürftigen Abfällen sowie baubedingte Gefährdungen des Bodens und des Grundwassers aufgrund möglicher Mobilisierung schädlicher Bodenveränderungen verbunden. Daneben können sich Störungen der Nachbarschaft durch Baulärm, Baustaub und bauzeitliche Erschütterungswirkungen ergeben.

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

Die Feststellung über das Unterbleiben einer UVP hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Verfahrensleitender Verfügung vom 11.12.2012 bekannt gegeben. Eine geänderte Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes infolge der gewonnenen Erkenntnisse im durchgeführten Planfeststellungsverfahren war nicht veranlasst.

B.4 Materieell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

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

Mit dem Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg soll das vorhandene Angebot des Schienenpersonennahverkehrs im Großraum Augsburg ausgeweitet werden und die teilweise aus weit entfernten Regionen auf Augsburg sternförmig zulaufenden Regionalzüge vertaktet und durch neue, zusätzliche Zugfahrten verdichtet 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. An der Umsetzung des Bauvorhabens besteht daher ein erhebliches öffentliches Interesse. Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenprüfung

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 Vorhabensplanung näher in Betracht zu ziehen wären.

Auch das Unterlassen des Vorhabens (sogenannte „Nullvariante“) kommt nicht in Betracht. Dies ergibt sich bereits aus den Ausführungen in vorstehender Ziffer B.4.1.

B.4.3 Gemeindliche Planungshoheit

Das planfestgestellte Bauvorhaben beeinträchtigt nicht die kommunale Planungshoheit der Stadt Augsburg und der Stadt Bobingen, in denen die antragsgegenständlichen Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen beziehen sich auf Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden und nehmen keine zusätzlichen Flächen dauerhaft in Anspruch, so dass eine Beeinträchtigung der kommunalen Planungshoheit mit Blick auf die Gestaltung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung nicht angenommen werden kann. Die von dem geplanten Bauvorhaben ausgehenden Wirkungen haben auch nicht ein solches Gewicht, dass gemeindliche Bauleitplanungen ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt würden. Hierauf gerichtete Einwendungen wurden von den beteiligten Städten im durchgeführten Planfeststellungsverfahren auch nicht erhoben. Eine Vereinbarkeit der vorliegenden Fachplanung mit der kommunalen Bauleitplanung ist nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes gegeben.

B.4.4 Immissionsschutz

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.4.4.1 Bauzeitliche Immissionen

Die Bauphase des Vorhabens ist im Hinblick auf den Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Immissionseinwirkungen nicht unproblematisch, da insbesondere verschiedene Bautätigkeiten während Nachtsperrrausen des Bahnbetriebes (z. B. Ar-

beiten im Gefahrenbereich des Schienenverkehrs) erfolgen müssen, um den Bahnbetrieb auch während der Bauzeit weitgehend aufrecht erhalten zu können.

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). Auf die TA Lärm kann selbst bei mehrjähriger Dauer einer Baustelle nicht zurückgegriffen werden; Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 – 7 A 11.11).

Der Vorhabenträger hat zur Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen eine schalltechnische Untersuchung zum Baulärm erarbeiten lassen. Diese liegt den Planunterlagen als Anlage 12.3 anbei. Auf Grundlage dieser Baulärmuntersuchung ist zu erwarten, dass in verschiedenen Bereichen, in denen Bauarbeiten durchgeführt werden, zeitweise nicht unerhebliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auftreten werden. Dies betrifft den Bereich Augsburg Hauptbahnhof durch die Bauarbeiten für den Neubau des Bahnsteigs F mit Verlängerung der Personenunterführung, die Errichtung einer neuen Abstellanlage und einer Stützwand sowie neuer Oberleitungsmaste, den Bereich Morellstraße durch die Bauarbeiten zum Einbau neuer Weichen und Oberleitungsmaste, den Bereich Holzbachbrücke durch die Bauarbeiten für die Gradientenanhebung und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung einschließlich Stützwand und die Errichtung neuer Oberleitungsmaste sowie den Bereich Inningen durch die Bauarbeiten für die Herstellung eines neuen Abstellgleises und eines ESTW-Gebäudes. Des Weiteren ist auch die unmittelbare Nachbarschaft im Bereich der geplanten Baustelleneinrichtungsflächen in Augsburg Hbf, Oberhausen und Inningen durch Bautätigkeiten und An- und Ab-

transport von Materialien betroffen. In der Baulärmuntersuchung sind die voraussichtlichen Auswirkungen der erforderlichen Bautätigkeiten dargestellt und beurteilt.

Zur Beschränkung der baubedingten Immissionsauswirkungen auf ein unumgängliches Mindestmaß hat das Eisenbahn-Bundesamt verschiedene Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.4.1 im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, die zu einer Verminderung der bauzeitlichen Immissionsbelastung der betroffenen Nachbarschaft beitragen sollen. 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 wurden dabei entsprechend berücksichtigt.

Hinsichtlich der Bauzeiten ist allgemein festzuhalten, dass grundsätzlich tagsüber zu bauen ist. Da die Realisierung der vorgesehenen Baumaßnahmen jedoch unter Aufrechterhaltung des laufenden Bahnbetriebes erfolgen soll bzw. muss, ergibt sich, dass betriebsbehindernde Arbeiten im Gleisbereich oder Arbeiten, die nur unter Sperrung von Gleisen möglich sind, ggf. auch in den betriebsschwächeren Zeiten in der Nacht oder an Wochenenden erfolgen sollen. 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).

B.4.4.2 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 Verkehrsgeräusche 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. BImSchV sowie der Anlage 2 zu dieser Vorschrift. § 3 der 16. BImSchV 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. BImSchV, Bundesrats-Drucksache 661/89). Die 16. BImSchV 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. BImSchV 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. BImSchV, Bundesrats-Drucksache 661/89).

Zur Ermittlung und Beurteilung, ob der Anwendungsbereich der 16. BImSchV durch das Bauvorhaben eröffnet ist, hat der Vorhabenträger schalltechnische Untersuchungen für den Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke und den Bereich Inningen erarbeiten lassen. Diese liegen den Planfeststellungsunterlagen als Anlagen 12.1 und 12.2 (Schalltechnische Untersuchungen des Büro A.I.T GmbH vom 02.10.2012) anbei. Die vorgenommene schalltechnische Berechnung führt zum Ergebnis, dass sich bezogen auf das beantragte Bauvorhaben im westlichen und im nordwestlichen Bereich des Hauptbahnhofs Augsburg bei insgesamt 12 Gebäuden Lärmvorsorgeansprüche durch die Erhöhung der Beurteilungspegel

im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ergeben und Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen sind.

Das vom schalltechnischen Gutachter vorgeschlagene und vom Vorhabenträger beantragte Lärmschutzkonzept, ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen an den anspruchsberechtigten Gebäuden vorzusehen, wird vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassen. Diese Entscheidung beruht auf der Erkenntnis, dass die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei den gegebenen Umständen nicht in angemessenem Verhältnis zum Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Auf die in der Sache zu bestätigende Schutzfallbetrachtung in der schalltechnischen Untersuchung (Kapitel 5.2 der Anlage 12.1) wird Bezug genommen.

In diesem Planfeststellungsbeschluss werden entsprechende Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG dem Grunde nach festgelegt. Die Erstattungsberechtigten (Grundstückseigentümer, Wohnungseigentümer, Erbbauberechtigte) der betroffenen Anwesen haben gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um - entsprechend dem Zeitraum ihrer vorwiegenden Nutzung - schutzbedürftige Räume vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Zu diesen passiven Schallschutzmaßnahmen gehören z. B. Schalldämm-Lüfter und Schallschutzfenster. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) beurteilt sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die grundsätzlich anspruchsberechtigten Gebäude mit Fassadenseite und Stockwerk sind im verfügenden Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses unter der Ziffer A.4.2.1 im Einzelnen aufgeführt.

§ 42 BImSchG trifft eine Entschädigungsregelung, wobei hier der Entschädigungsanspruch erst fällig wird, wenn die Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen auch erbracht worden sind (§ 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG). Dabei handelt es sich um eine mit Artikel 14 GG vereinbare Vorleistungspflicht der Betroffenen.

Für einen zeitlich angemessenen Anstoß des Prozedere zur Umsetzung des Einbaus von passiven Lärmschutzmaßnahmen und deren Entschädigung sind die Erstattungsberechtigten vom Vorhabenträger mit Beginn der zugehörigen Baumaßnahmen auf ihre Anspruchsberechtigung unter Beigabe eines entsprechenden Antragsformulars hinzuweisen. Dabei sind der praktische Ablauf zur Bestimmung der tatsächlichen Entschädigungsansprüche und die Adresse eines aktuellen An-

sprechpartners für die Antragstellung beim Vorhabenträger bzw. dem Projektverantwortlichen anzugeben. Der Vorhabenträger wird dann auf Antrag die tatsächliche Schutzbedürftigkeit gutachterlich prüfen lassen und mit den erstattungsberechtigten Antragstellern eine Vereinbarung über die Erstattung der Aufwendungen abschließen. Diese Vorgehensweise ist erforderlich, weil im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss und den planfestgestellten Unterlagen zwar die grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen ausgewiesen sind, eine objektbezogene Ermittlung der schutzbedürftigen Räume und der Umfassungsbauteile als Voraussetzung für die Bemessung des passiven Lärmschutzes im Einzelnen aber noch zu erfolgen hat.

B.4.4.3 Lärmschutzansprüche nach der TA Lärm

Bei der Beurteilung der von Betriebsanlagen der Eisenbahn ausgehenden Geräusche ist nach der Verwaltungspraxis des Eisenbahn-Bundesamtes eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Die betriebsbedingten Lärmemissionen sind nach ihrer Quelle zu unterscheiden in Emissionen aus Fahrvorgängen (Schienenverkehrslärm) und Emissionen aufgrund anderer Vorgänge des Eisenbahnbetriebes. Alle Betriebsanlagen an und auf dem Verkehrsweg, von denen andere Immissionen als Verkehrslärmimmissionen ausgehen, werden von der Einschränkung des § 3 Abs. 5 Ziffer 3 BImSchG i.V.m. § 41 BImSchG nicht erfasst und sind demgemäß Anlagen im Sinne des BImSchG, für die die Vorschriften des 2. Teils des BImSchG gelten. Die Beurteilung der von diesen Anlagen ausgehenden Geräusche erfolgt auf der Grundlage der TA Lärm. Diese Betrachtungsweise macht es erforderlich, bei einem Zusammentreffen beider Voraussetzungen (z. B. bei Abstellanlagen) eine getrennte Ermittlung und immissionsschutzrechtliche Bewertung der einzelnen Lärmanteile aus dem Schienenweg und aus den Anlagen vorzunehmen.

Für die im Rahmen des Projektes RST-Augsburg geplante Abstellanlage mit den Gleisen 23 und 24 westlich der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und des geplanten Bahnsteigs F hat der Vorhabenträger deswegen neben der schalltechnischen Untersuchung für die Fahrbewegungen auf den Gleisen 23 und 24 nach der 16. BImSchV auch eine schalltechnische Untersuchung für die Geräusche abgestellter Fahrzeuge im Bereich der Abstellanlage, die z. B. durch Klimaanlage, Kompressoren der Schienenfahrzeuge oder o.ä. hervorgerufen werden, nach der TA Lärm durchführen lassen und diese als Anlage 12.4 den Planunterlagen beigegeben.

Im Ergebnis zeigt sich, dass an allen untersuchten Gebäuden der Nachbarschaft die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen daher nicht geboten sind. Auf Grundlage der Berechnungsergebnisse kann auch für das geplante Abstellgleis im Bahnhof Inningen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm zuverlässig ausgeschlossen werden, zumal hier lediglich im Tageszeitraum ein Güterzug abgestellt werden soll, für den keine Auf- und Abrüstungsarbeiten erforderlich sind. Lärmschutzansprüche der Nachbarschaft wegen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bestehen daher nicht.

B.4.4.4 Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb

Ein spezifisches Problem der schienengebundenen Verkehrsmittel sind die von ihnen ausgehenden Erschütterungen, die über den Boden in benachbarte Gebäude geleitet werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken auch von Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungsimmissionen bestehen aus fühlbaren, mechanischen Schwingungen sowie aus hörbarem sekundären Luftschall, der durch die Schallabstrahlung schwingender Raumbegrenzungsflächen entsteht. Während Verkehrslärm durch das homogene Medium Luft übertragen wird, hängt die Stärke von Erschütterungseinwirkungen aufgrund der Übertragung durch den Boden von vielen Variablen ab (Oberbau, Untergrund, Bedingungen auf dem Übertragungsweg wie Grundwasser und Baugrubenabschlüsse etc., Eigenschaften des angeregten Gebäudes). In der Regel können lästigkeitsrelevante Erschütterungen in Gebäuden auftreten, die näher als 50 m zur Bahnlinie liegen.

Der Grundsatz, schädlichen Umwelteinwirkungen entgegenzuwirken, gilt auch für Erschütterungseinwirkungen aus dem Schienenverkehr auf Menschen in Gebäuden. Bauliche Schäden durch Erschütterungen aus dem oberirdischen Bahnbetrieb sind hingegen nicht zu erwarten, da die auftretenden Schwinggeschwindigkeiten zu gering sind.

Auf Erschütterungen findet grundsätzlich das Bundes-Immissionsschutzgesetz Anwendung (§ 1 i.V.m. § 3 BImSchG). Im Hinblick auf den Bau oder die Änderung von Eisenbahnen gilt das BImSchG jedoch nur unter der Einschränkung des § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG, also nach Maßgabe der §§ 41 bis 43 BImSchG. Diese Vorschriften

nennen jedoch ausdrücklich nur Verkehrsgeräusche und nicht auch Erschütterungen. Im Gegensatz zum Bereich der primären Schallimmissionen bestehen damit keine rechtlichen Regelungen über Grenzwerte und deren Ermittlung. Für Eisenbahnstrecken gibt es derzeit auch keine andere gesetzliche Regelung und auch keine Grenzwerte hinsichtlich zumutbarer Erschütterungseinwirkungen. Ansprüche auf reale Schutzvorkehrungen oder Ausgleichszahlungen richten sich daher nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Sie sind gegeben, wenn sich die vorhandene Vorbelastung in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche unzumutbare Beeinträchtigung der Betroffenen liegt.

Der Vorhabenträger hat eine erschütterungstechnische Beurteilung anfertigen lassen (Stellungnahme der DB Systemtechnik, Abt. Akustik und Erschütterung, vom 27.08.2012) und diese als Anlage 16 den Planunterlagen zur allgemeinen Information beigelegt. Im Wesentlichen kommt der Gutachter zum Ergebnis, dass aufgrund der geplanten baulichen Veränderungen an der Bahnstrecke nicht von einer wesentlichen Zunahme der bereits bestehenden Erschütterungsimmissionen auszugehen ist und damit eine entsprechende Anspruchsgrundlage für Schutzmaßnahmen nicht besteht.

Das Eisenbahn-Bundesamt schließt sich der Beurteilung des Fachgutachters an. Die Aufnahme spezieller Nebenbestimmungen im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zum Schutz vor Erschütterungen und - damit einhergehend - vor sekundärem Luftschall war nicht erforderlich.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Artenschutzes vereinbar.

Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vermieden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Auch artenschutzrechtliche Belange werden bei dem Vorhaben berücksichtigt. Im verfügenden Teil dieses Beschlusses sind zudem unter der Ziffer A.4.3 verschiedene Nebenbestimmungen aufgenommen, die sicherstellen sollen, dass Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie artenschutzrechtliche Anforderungen bei der Durchführung des Bauvorhabens beachtet werden. Die fachlichen Stellung-

nahmen des Sachgebiets 51 (Naturschutz) der Regierung von Schwaben und des Amtes für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen mit Unterer Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg wurden dabei entsprechend berücksichtigt.

B.4.5.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

4.5.1.1 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz von Natur und Landschaft wurden das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) erlassen.

§ 14 Abs. 1 BNatSchG definiert Eingriffe in Natur und Landschaft als Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs zu verpflichten,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen sowie
- unvermeidbare Beeinträchtigungen zeitgleich mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen. Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Der Vorhabenträger hat gemäß § 17 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG bei einem Eingriff in Natur und Landschaft, der aufgrund eines nach öffentlichem Recht vorgesehenen Fachplanes vorgenommen werden soll, die nach § 17 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG erforderlichen Angaben im Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan in Text und Karte als Bestandteil des Fachplanes darzustellen. Die nach § 17 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG erforderlichen Angaben für die Beurteilung des Eingriffs sind insbesondere solche über Ort, Art, Umfang und zeitlichen Ablauf des Eingriffs, die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einschließlich Angaben zur tatsächlichen und rechtlichen Verfügbarkeit der für Ausgleich und Ersatz benötigten Flächen.

4.5.1.2 Landschaftspflegerische Begleitplanung

Durch die geplanten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt RST-Augsburg wird in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG eingegriffen. Die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen beschrieben und dargestellt. Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 9 der Planunterlagen) gibt zudem Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräume und Arten und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

Vermeidbare Beeinträchtigungen

Das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen, ist in § 15 Abs. 1 BNatSchG, verankert.

Dieses Vermeidungsgebot ist auch bei der vorliegenden Fachplanung zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen

Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Auslegung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsverbot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen. Hierauf wird im Einzelnen Bezug genommen.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Die Konflikte bzw. Beeinträchtigungen, die das Vorhaben verursacht und die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung aufgezeigt werden, lassen sich weder durch andere Planungsvarianten noch durch anderen zumutbarem Aufwand in entscheidungserheblicher Weise weiter verringern. Sie sind damit unvermeidbar. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Eisenbahnbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu; sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend.

Es verbleiben insbesondere die nachfolgend zusammenfassend dargestellten, vom Vorhaben ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Im Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke sind durch den anlagebedingten Verlust von mittelwertigen Vegetationsstrukturen (Initialgebüsch) erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen auf einer Fläche von 1.945 m² zu erwarten, welche unter Berücksichtigung der Bestandsbewertung und der funktionalen Beeinträchtigung einen Ausgleichsflächenbedarf von 973 m² bedingen.

- Im Bereich Oberhausen sind durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme geringwertiger Vegetationsstrukturen und die Rodung von Einzelbäumen keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zu erwarten. Optische Beeinträchtigungen durch die baubedingte Rodung von Einzelbäumen können durch entsprechende Gehölzpflanzungen ausgeglichen werden.
- Im Bereich Inningen sind durch den anlagebedingten Verlust von hochwertigen Vegetationsstrukturen (Hecken, wärmeliebende Ruderalfluren, artenarme Gras- und Krautfluren) sowie der bauzeitlichen Inanspruchnahme hochwertiger Biotope (Hecken, wärmeliebende Ruderalfluren) erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen auf einer Fläche von ca. 2.380 m² zu erwarten, welche unter Berücksichtigung der Bestandsbewertung und der funktionalen Beeinträchtigung einen Ausgleichsflächenbedarf von 1.744 m² bedingen.
- Im Bereich der zu verlegenden Kabeltrasse zwischen Augsburg-Göggingen und Bobingen sind randliche Eingriffe in Vegetations- und Lebensraumstrukturen, insbesondere auf eine Länge von 720 m, die als Biotope der bayerischen Biotopkartierung erfasst sind, zu erwarten, wobei der genaue Kompensationsbedarf noch im Rahmen der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zu ermitteln ist.

Ausgleichsmaßnahmen

Wie oben ausgeführt, ist das planfestgestellte Vorhaben mit Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden. In § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist die Verpflichtung enthalten, unvermeidbare Beeinträchtigung durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Diese Verpflichtung ist nach der Rechtsprechung striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei maßgebende Gesichtspunkte die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Anlage 9 der Planunterlagen) zutreffend festgelegt und der ermittelte Ausgleichsflächenbedarf aufgeführt.

Die im Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke und im Bereich Inningen zu erwartenden Eingriffe in bestehende Vegetationsstrukturen in einem Umfang von 2.717 m² werden durch die Ausgleichsmaßnahme A2 auf den Flurstücken Nr. 1050/2 und 1050/30, jeweils Gemarkung Inningen, mit einer anrechenbaren Flächengröße im gleichen Umfang ausgeglichen. Im Bereich Oberhausen wird die baubedingte Rodung von Einzelbäumen durch die Pflanzung einer adäquaten Anzahl von Einzelbäumen (Laubbaum, Hochstamm) entsprechend kompensiert.

Die Ermittlung des genauen Kompensationsumfangs infolge der Versiegelung von ökologisch bedeutsamen Flächen durch die geplante Kabeltrasse zwischen Augsburg-Göggingen und Bobingen, der von der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben mit ca. 1.000 m² grob abgeschätzt wird, ist dem Vorhabenträger im Rahmen der Erarbeitung der landschaftspflegerischen Ausgleichsplanung aufgegeben. Erst in Kenntnis der detaillierten Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für den Bau der Kabeltrasse kann jedoch der genaue Ausgleichsbedarf bestimmt werden. Unbewältigte Konflikte bestehen dadurch nicht. Denn das Erfordernis der vollständigen Kompensation des Eingriffs ergibt sich bereits aus dem Naturschutzrecht. Offen bleibt lediglich die detaillierte Ermittlung und Bewertung der durch den Bau der Kabeltrasse ggf. verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe, sofern solche entgegen der derzeitigen Einschätzung des Vorhabenträgers mit der Verlegung der Kabeltrasse verbunden sind. Nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes ist nicht davon auszugehen, dass eine ggf. notwendige Kompensation etwaiger zusätzlicher Eingriffe zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausreichend zu bewältigen wäre und somit zu einer unzulässigen Problemverlagerung oder einer Unausgewogenheit der Planung führen würde.

Das Eisenbahn-Bundesamt vertritt die Auffassung, dass bei Realisierung der in den festgestellten Planunterlagen beschriebenen und dargestellten Ausgleichs- und sonstigen landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen sowie unter Beachtung der im verfügbaren Teil, Ziffer A.4.3 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen die durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

4.5.1.3 Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange

Nach § 15 Abs. 3 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen; insbesondere sind für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Diese Belange wurden vom Vorhabenträger bei der Planung berücksichtigt. Land- und/oder forstwirtschaftliche Flächen werden durch die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung nicht in Anspruch genommen werden.

4.5.1.4 Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Auf der Grundlage des § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG ist der Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Dies erfolgt in der vorliegenden Planfeststellung mit Hinweis auf die entsprechenden Angaben in den Maßnahmenblättern des landschaftspflegerischen Begleitplans.

B.4.5.2 Artenschutz

4.5.2.1 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.

4.5.2.2 Artenschutzbezogene Beurteilung

Ausführungen zu artenschutzrechtlichen Aspekten des Vorhabens sind in den Planunterlagen insbesondere in den Anhängen „Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ zu den Erläuterungsberichten des landschaftspflegerischen Begleitplans der Anlagen 9.1.1a, 9.1.2 und 9.1.3a zu den Planungsbereichen Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke, Augsburg-Oberhausen und Bahnhof Inningen enthalten.

Für die Bestandsaufnahme und die Bewertung der artenschutzrechtlich relevanten Arten hat der Fachgutachter auf vorhandene Daten in der Biotopkartierung Bayern, in der Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt und des Bayerischen Fachinformationssystems Naturschutz zurückgegriffen und diese Daten durch eigene Ortsbegehungen im Sommer 2012 aktualisiert und ergänzt.

Für folgende Arten wurden vom Fachgutachter die Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG geprüft:

- diverse Fledermausarten (darunter z. B. Mausohr, Langohren, Mopsfledermaus)
- Reptilien (Zauneidechse, Mauereidechse)
- diverse europäische Vogelarten (insbesondere Brutvogelarten).

Vorkommen von streng geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie sind in der Artenschutzkartierung nicht gelistet und aufgrund der vorhandenen Standortverhältnisse und Strukturen in den Planungsbereichen nicht zu erwarten.

Ausführungen zum Artenschutz betreffend die im Rahmen des Vorhabens geplante Kabeltrasse im Streckenabschnitt Augsburg - Bobingen sind in den Planunterlagen in Kapitel 9.3 des Erläuterungsberichts enthalten. Die in diesem Streckenabschnitt teilweise vorhandenen bahnbegleitenden ruderalen Säume und Hecken sind als wichtiger Lebensraum, insbesondere für Reptilien, einzustufen. Die Hecken dienen gehölzbrütenden Vogelarten als Lebensraum sowie als Nahrungshabitat für ggf. im Umfeld vorkommende Fledermäuse. Vorkommen von streng geschützten Tierarten wie Zauneidechse und europäisch geschützte Vogelarten (Heckenbrüter) können nicht ausgeschlossen werden.

Die artenschutzrechtliche Fachbegutachtung führte zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

Bereich Augsburg Hbf mit Morellstraße und Holzbachbrücke

Aus artenschutzrechtlicher Sicht kann für die Mauereidechse die Verletzung des Schädigungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Schädigung von Entwicklungsformen der Art) i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen zur Sicherung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang vermieden werden. Jedoch ist trotz der umfangreichen Vermeidungsmaßnahmen einschließlich der vorgeschalteten Vergrümnungsmaßnahmen eine Verbotverletzung für die Mauereidechse nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Verletzen oder Töten von Tierarten) nicht auszuschließen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population der Mauereidechse kann jedoch durch die Kleinräumigkeit der vorhabenbedingten Eingriffe in Bezug auf den erfassten Lebensraum ausgeschlossen werden.

Für die übrigen im Eingriffsbereich vorkommenden Arten (Zauneidechse, Fledermäuse) können Verbotverletzungen durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Für die Arten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie werden keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Arten aufgrund der geplanten Baumaßnahmen wird unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und zur Minimierung ausgeschlossen.

Bereich Augsburg-Oberhausen

Für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die Arten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie werden unter Beachtung der im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten allgemeinen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Arten aufgrund der geplanten Baumaßnahmen wird ausgeschlossen.

Bereich Bahnhof Inningen

Für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die Arten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie werden unter Beachtung der im landschaftspflegerischen Be-

gleitplan aufgeführten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Arten aufgrund der geplanten Baumaßnahmen wird ausgeschlossen.

Kabeltrasse Augsburg - Bobingen

Für die Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und die Arten der Europäischen Vogelschutzrichtlinie werden unter Beachtung der in Kapitel 9.3.3 des Erläuterungsberichts genannten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG erfüllt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands dieser Arten aufgrund der geplanten Baumaßnahmen wird ausgeschlossen.

4.5.2.3 Artenschutzrechtliches Monitoring

Das gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehene und im verfügbaren Teil dieses Beschlusses unter Ziffer A.4.3.6 näher festgesetzte Monitoring ist erforderlich und geboten, um die Wirksamkeit der durchzuführenden Maßnahmen für Mauereidechse und Zauneidechse während und nach Abschluss des Bauvorhabens zu überprüfen. Dadurch ist der Vorhabenträger in die Lage versetzt, einen möglicherweise sich abzeichnenden negativen Erfolg der Maßnahmen festzustellen und die erforderlichen Nachbesserungs- oder Gegenmaßnahmen in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt und der zuständigen Naturschutzbehörde vorzunehmen.

4.5.2.4 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 einschließlich vorgeschalteter Vergrämerungsmaßnahmen 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 Projekt RST-Augsburg soll das vorhandene Angebot des Schienenpersonennahverkehrs im Großraum Augsburg ausgeweitet werden und die teilweise aus weit entfernten Regionen auf Augsburg sternförmig zulaufenden Regionalzüge vertaktet und durch neue, zusätzliche Zugfahrten verdichtet 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 den geplanten Neubau des Bahnsteigs F mit Herstellung einer Stützwand am Gleis 12 und die damit verbundene Beseitigung von Böschungsbereichen, mit denen sich der Zweck des Vorhabens ebenfalls erreichen lässt. Eine lagemäßige Veränderung der herzustellenden Stützwand außerhalb der Böschungsbereiche, die von der Mauereidechse besiedelt sind, ist aufgrund der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten nicht möglich.

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan ausgewiesene CEF-Maßnahme vA1 wird vor Baubeginn zum Schutz der Mauereidechse ausgeführt. Die Durchführung dieser Maßnahme stellt sicher, dass genügend Ausweichmöglichkeiten vorhanden

sind, wenn durch die Baumaßnahmen in die Habitate der Mauereidechse eingegriffen wird.

Der Erhaltungszustand der lokalen Mauereidechsenpopulation im Bereich des Augsburger Hauptbahnhofs ist als günstig einzustufen. Da die vorgenannte CEF-Maßnahme in Verbindung mit der Vermeidungsmaßnahme V1 rechtzeitig vor Baubeginn durchgeführt und auch wirksam sein muss, ist gewährleistet, dass die Population nicht geschädigt und die ökologisch-funktionale Kontinuität erhalten bleibt. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population der Mauereidechse ist daher nicht zu erwarten.

B.4.6 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das planfestgestellte Bauvorhaben steht bei Beachtung der im Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes im Einklang.

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich keine amtlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete oder für die Trinkwasserversorgung relevanten und sensiblen Bereiche. Beeinträchtigungen grundwasserführender Schichten oder von Grundwasserströmungen sind durch die geplanten Maßnahmen aufgrund des hohen Grundwasserflurabstands nicht zu erwarten. Wasserwirtschaftliche Belange sind in erster Linie durch die mit dem Vorhaben verbundene Entwässerungsplanung berührt, die eine Niederschlagswasserbeseitigung über Versickerungsanlagen in den Untergrund, die Einleitung von Niederschlagswasser in den Holzbach sowie in die bestehende städtische Kanalisation vorsieht.

Durch das Vorhaben werden wasserrechtliche Tatbestände erfüllt, die der Erlaubnis bedürfen (§ 8 Abs. 1 WHG). Im verfügenden Teil, Ziffer A.3 dieses Beschlusses werden die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse ausgesprochen. Die zuständige Wasserbehörde wurde gemäß § 19 Abs. 3 WHG im Rahmen ihrer Beteiligung am Verfahren gehört.

Sofern Niederschlagswasser breitflächig über Dammböschungen in den Untergrund versickert wird oder Niederschlagswasser in die städtische Kanalisation geleitet wird, ist mangels Vorliegen eines wasserrechtlichen Benutzungstatbestands eine wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich. Die Erlaubnisse für die dauerhafte Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in Gewässer können nach Maß-

gabe der Planunterlagen erteilt werden, da aufgrund der geplanten Anlagen in Verbindung mit den im Plan bereits vorgesehenen Vorkehrungen und mit den in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten sind (§ 12 und §§ 10 Abs. 1, 11, 15 WHG). Nachteilige Auswirkungen auf Rechte oder rechtlich geschützte Interessen Dritter sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Im Verfügenden Teil dieses Beschlusses sind unter der Ziffer A.4.4 verschiedene Auflagen und Hinweise aufgenommen, die den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes Rechnung tragen. Die von den zuständigen Fachbehörden abgegebenen Stellungnahmen zum Vorhaben wurden dabei berücksichtigt.

B.4.7 Abfallwirtschaft und Bodenschutz

Auch Belange der Abfallwirtschaft und des Bodenschutzes stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen. Dies wird durch die Vorhabensplanung sowie auch durch die entsprechenden Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss gewährleistet. In erster Linie geht es hierbei um den fachgerechten Umgang mit den im Zuge des Bauvorhabens anfallenden Aushub- und Ausbaumaterialien und deren ordnungsgemäßen Lagerung, Verwertung und Entsorgung. In Anlage 15.2 der Planunterlagen befindet sich ein Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK), 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.

Im verfügenden Teil dieses Beschlusses sind unter der Ziffer A.4.5 entsprechende Maßgaben und Hinweise aufgenommen, die der Vorhabenträger bei der Bauausführung zu beachten hat. Die in der Stellungnahme des Umweltamtes der Stadt Augsburg zum Bodenschutz- und Abfallrecht vorgetragenen Auflagen und Empfehlungen wurden entsprechend berücksichtigt.

Soweit in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth vom 27.02.2013 auf eine Empfehlung in einem Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes vom 13.09.2011 hingewiesen wird, dass zur Feststellung von Grundwasserverunreinigungen durch Herbizide im Bereich des Hauptbahnhofs Augsburg im Rahmen

der Sanierungsdetailplanung an mehreren Messstellen mehrtägige Leistungspumpversuche vorzunehmen seien, hat der Vorhabenträger dazu erwidert, dass bereits im Jahr 2012 insgesamt vier Leistungspumpversuche durchgeführt wurden und derzeit ein Grundwassermonitoring bezüglich Herbizide erfolge. Durch zusätzliche weitere Leistungspumpversuche im Rahmen des antragsgegenständlichen Vorhabens sei daher kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten.

Die Ausführungen des Vorhabenträgers zu diesem Hinweis des Wasserwirtschaftsamtes sind nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes nachvollziehbar, so dass eine weitere Veranlassung in der vorliegenden Planfeststellung nicht geboten war.

B.4.8 Denkmalschutz

In seiner Stellungnahme zum Vorhaben hat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege im Wesentlichen darauf hingewiesen, dass sich die geplanten Baumaßnahmen im Bereich mehrerer Bodendenkmäler und vermuteter Bodendenkmäler befänden. Es handele sich vor allem um Römerstraßen, römische Siedlungen und Gräberfelder sowie um eine mittelalterliche Wüstung in Inningen. In Augsburg würden zudem bauliche Erweiterungen im römischen Stadtgebiet sowie auf der Hochterrasse geplant, die ebenso außerordentlich günstige Siedlungsbedingungen seit der Jungsteinzeit aufweisen würden.

Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern könnten sowohl baubedingt durch die Herstellung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen als auch anlagebedingt durch die Anlage der Bahntrasse, der Brücken und der Entwässerung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen entstehen. Diese Beeinträchtigungen könnten erheblich sein und zur irreversiblen Zerstörung der Bodendenkmäler führen. Der Erhalt des archäologischen Erbes - unabhängig davon, ob es bekannt sei oder erst während der Baumaßnahmen entdeckt werde - sei durch Umplanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende Alternative umgesetzt werden könne, durch eine fachgerechte, durch den Maßnahmenträger zu finanzierende Ausgrabung zu ermöglichen. Auf diese Weise könne das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden (Art. 1, 7 und 8 DSchG).

Im Bereich der bekannten Bodendenkmäler solle daher auf die geplante Abtragung des Humus verzichtet werden, um die Bodendenkmäler zu erhalten. Insbesondere in Inningen solle die Baufläche aus der mittelalterlichen Wüstung verlegt werden.

Falls eine Verlegung nicht möglich sei, müsse genügend Zeit für die Ausgrabungen im Bauzeitenplan berücksichtigt werden. Baumaßnahmen im Bereich der eingetragenen Vermutungsflächen seien durch archäologisches Fachpersonal zu begleiten. Eine Ausgrabung werde dort notwendig, wo nach dem Oberbodenabtrag bzw. auf der Höhe des bauseitig erforderlichen Arbeitsniveaus archäologische Befunde und Funde auftreten. In bereits überbauten und neu gestalteten Bereichen sei in der Regel davon auszugehen, dass keine Bodendenkmäler mehr auftreten können. Eine Ausnahme von der Regel sei Augsburg, da die archäologischen Befunde sich bis zu mehrere Meter unter der Oberfläche befinden können und daher noch erhalten sind. Im Baubereich der Bodendenkmäler solle der Bodenabtrag bis auf das bauseitig erforderliche Bauniveau bzw. bis auf Höhe der archäologischen Befunde spätestens acht Monate vor den Erdarbeiten begonnen werden, um ausreichend Zeit für eine ggf. notwendige Ausgrabung zu haben und um eine Baubehinderung auszuschließen zu können. Aufgrund bisheriger Informationen sei davon auszugehen, dass die archäologisch relevanten Schichten erst in größerer Tiefe anstehen würden. Da für den anstehenden Baubereich jedoch keine konkreten Daten vorlägen, könne nicht ausgeschlossen werden, dass archäologisch relevante Schichten schon nach dem Bodenabtrag auftreten. Aufgrund von erhöhten Mehrkosten während schlechter Witterungen solle auf archäologische Untersuchungen in den Wintermonaten vollständig verzichtet werden. Im Fall von auftretenden archäologischen Befunden und Funden sei eine Dokumentation, Ausgrabung und Bergung durchzuführen. Das jeweilige Vorgehen im Hinblick auf eine konservatorische Überdeckung oder einer Ausgrabung sei davon abhängig, auf welcher Höhe die Befunde und Funde auftreten und wie stark durch die Baumaßnahme in den Boden eingreift. Beim Auftreten von archäologischen Funden und Befunden innerhalb des Arbeitsstreifens werde die durch den Maßnahmenträger beauftragte Grabungsfirma die Ausgrabung, Dokumentation und Bergung vornehmen. Die Baufirma müsse in ihrem Zeitplan für diese Arbeiten ein Zeitfenster zwischen Bodenabtrag und Baubeginn berücksichtigen. Der Maßnahmenträger habe die Baufirma über die Möglichkeit zu informieren, dass sich Bodendenkmäler in der Trasse befinden können und dass es ggf. auch zu Verzögerungen kommen könne. Das Ergebnis dieser vor der Ausführungsplanung durchzuführenden Sondagen und beobachteten Bodenabträge stelle die Grundlage für die Festlegung des Ablaufs und Umfangs der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen in einer gemeinsamen Vereinbarung dar.

Die ggf. notwendigen Schutzmaßnahmen von Bodendenkmälern seien unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen (Art. 12 DSchG) und in der Regel durch den Maßnahmenträger zu veranlassen und zu finanzieren, da es nicht Aufgabe des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sei, selbst Ausgrabungen als bauvorbereitende Maßnahme vorzunehmen (Art. 12 DSchG). Es sei die Pflicht des Maßnahmenträgers für Schutzmaßnahmen der gefährdeten Schutzgüter zu sorgen. Durch die Berücksichtigung, Planung und Umsetzung der archäologischen Sicherungsmaßnahmen, die bauvorgreifend und/oder baubegleitend ausgeführt werden könnten, werde für den Bauträger Planungssicherheit erreicht. Ein weiteres Ziel sei, dass die durch die Baumaßnahmen bedrohten Bodendenkmäler vor ihrer Zerstörung dokumentiert und auf diese Weise zumindest als Archivquelle erhalten würden (Art. 1, 7 und 8 DSchG). Dem Maßnahmenträger werde angeraten, sich frühzeitig mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in Verbindung zu setzen und den Ablauf zu planen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erwidernng des Vorhabenträgers geprüft.

Aufgrund der verhältnismäßig geringen Bodenumlagerungen und Neubebauung von Flächen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, dürften nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes denkmalschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen nicht zu erwarten sein. Anders als vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege in der Stellungnahme dargestellt, finden die Baumaßnahmen nahezu ausschließlich in bereits durch Verkehrsanlagen (Schiene, Straße) überbauten Bereichen statt. Eingriffe in den Boden unter den bereits bisher befestigten Flächen werden im Rahmen der geplanten Baustelleneinrichtungen in Augsburg-Oberhausen und im Bahnhof Inningen nicht vorgenommen. Im Übrigen würde selbst eine partielle Überbauung von Bodendenkmälern angesichts der Bedeutung des Vorhabens nicht dazu führen, dass das Vorhaben untersagt werden müsste. Die denkmalrechtliche Erlaubnis zu den Bauarbeiten im Bereich von Bodendenkmälern ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Zur Wahrung der Belange der Denkmalpflege müssen jedoch die zuständigen Denkmalschutzbehörden die Möglichkeit erhalten, im Falle eines Auffindens von Bodendenkmälern diese zu sichern und zu dokumentieren. Dazu hat das Eisenbahn-Bundesamt verschiedene Nebenbestimmungen in der vorliegenden Plange-

nehmung aufgenommen, die den gesetzlich vorgesehenen denkmalschutzrechtlichen Regelungen beim Auffinden von Bodendenkmälern im Zuge von Bauarbeiten entspricht. Weitergehende Forderungen weist das Eisenbahn-Bundesamt hingegen als unverhältnismäßig zurück, soweit im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss darüber zu befinden war.

B.4.9 Leitungen und sonstige Versorgungseinrichtungen

Das planfestgestellte Bauvorhaben berührt Belange verschiedener Träger von Versorgungs- und Entsorgungsanlagen sowie Sparten, da deren im Vorhabensbereich befindliche Leitungen und Kabel teilweise angepasst und gesichert werden müssen bzw. diese in sonstiger Weise von den Baumaßnahmen beeinflusst werden könnten.

Die betroffenen Leitungs- und Spartenträger wurden im Rahmen deren Beteiligung am Planfeststellungsverfahren gehört. Im verfügenden Teil, Ziffer A.4.7 dieses Beschlusses sind verschiedene Nebenbestimmungen und Hinweise aufgenommen, die bei der Durchführung des Bauvorhabens zu beachten sind. Die von den Leitungs- und Spartenträgern in deren Stellungnahmen vorgetragene Maßgaben zum Schutz deren Leitungen wurden dabei berücksichtigt.

Regelungen zur Kostentragung der Verlegung, Anpassung und Sicherung der jeweiligen Leitungen und Sparten sind indes nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern richten sich nach den bestehenden Gestattungsverträgen und Vereinbarungen bzw. den gesetzlichen Vorgaben.

B.4.10 Straßen und Wege

Die Durchführung des Vorhabens erfordert die Inanspruchnahme von öffentlichen Straßen und Wegen insbesondere für die Baustelleneinrichtungen und Baustellenzufahrten. Darüber hinaus werden Straßen und Wege von Baumaschinen und Baufahrzeugen befahren, die durch diese intensive Nutzung ggf. auch beschädigt werden könnten. Im verfügenden Teil, Ziffer A.4.8 dieses Beschlusses sind hierzu entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen. Die vom Tiefbauamt der Stadt Augsburg vorgetragene Forderungen und Hinweise wurden dabei berücksichtigt.

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben: "Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg: Neubau eines zusätzlichen Bahnsteigs (F) und einer Zugabstellanlage mit Spurplanänderungen und Zusammenhangsmaßnahmen im Hauptbahnhof Augsburg, Neubau eines Abstellgleises und eines ESTW-Modulgebäudes im Haltepunkt Inningen sowie Neubau einer Kabeltrasse zwischen dem Haltepunkt Augsburg Messe und dem Bahnhof Bobingen", Az.: 61100-611pph/023-2300#002, vom 07.01.2015

B.4.11 Belange von Trägern öffentlicher Belange und Rechte Betroffener

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben berührt Belange von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sowie Rechte der von den geplanten Baumaßnahmen Betroffenen. Für das Vorhaben ist über den im Eigentum des Vorhabenträgers stehenden Anteil hinaus, auch die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter erforderlich. Durch das Vorhaben werden zudem andere öffentliche und private Belange und Rechte berührt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat unter Beachtung von Ablauf und Ergebnissen des Anhörungsverfahrens alle Stellungnahmen und Einwendungen sorgfältig abgewogen. Die Abwägung des Eisenbahn-Bundesamtes führt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss und in den festgestellten Planunterlagen aufgeführten Änderungen und Ergänzungen zu genehmigen ist.

Soweit sich Einwendungen und Stellungnahmen von Behörden sowie von sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Betroffenen auf die in den vorstehenden Ausführungen genannten Vorhabensaspekten beziehen, wird auf die dazu ergangenen Entscheidungen im verfügenden Teil dieses Beschlusses sowie die in den themenbezogen dargestellten Entscheidungsgründen verwiesen.

Über Einwendungen, die durch Zusicherungen des Vorhabenträgers und/oder in nachfolgenden Abstimmungsgesprächen mit den Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Betroffenen ausgeräumt werden konnten, ist grundsätzlich nicht mehr durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden. Gleiches gilt für diejenigen Einwendungen, denen der Vorhabenträger durch Planungsänderungen und -ergänzungen nachgekommen ist oder über die im Verfahren anderweitig Einigung erzielt wurde.

B.4.11.1 Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg hat zum Vorhaben mit Drucksache Nr. 13/00274 vom 22.02.2013, Az.: 660-P2, Stellung genommen, die der Stadtrat in der Sitzung vom 28.02.2013 beschlossen hat. In der Stellungnahme vom 22.02.2013, übermittelt mit Schreiben vom 01.03.2013, teilt die Stadt Augsburg mit, dass sie das Vorhaben als Voraussetzung für die Erweiterung des Angebots im Regio-Schienen-Takt unterstütze. Die Stadt Augsburg teilt zudem mit, dass in der Stellungnahme der Stadt

Augsburg die Forderungen, Auflagen, Anregungen und Hinweise aus den Stellungnahmen der verschiedenen städtischen Fachdienststellen zusammenfassend dargestellt seien und um deren Berücksichtigung im weiteren Planfeststellungsverfahren gebeten werde.

Das Tiefbauamt der Stadt Augsburg fordert, dass die Eisenbahnüberführung über den Holzbach so herzustellen ist, dass während der gesamten Bauzeit und nach Fertigstellung der Brücke eine lichte Höhe von 5,50 m und eine lichte Breite von 6,00 m für die Schwertransporte im Bereich Holzbachstraße jederzeit gewährleistet seien. Die Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen und vor allem deren Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum (Herstellung und Rückbau) sei vorab mit dem Tiefbauamt, Abt. Straßenbau abzustimmen. Mit der Inanspruchnahme der Berchtesgadener Straße, der Bertha-von-Suttner-Straße und der Johann-Rösle-Straße im Rahmen der straßenrechtlichen Widmung zur Baustellenerschließung bestehe seitens des Tiefbauamtes grundsätzlich Einverständnis.

Das Tiefbauamt führt weitergehend aus, dass der Umfang des damit verbundenen Verkehrsaufkommens aus den Unterlagen nicht ersichtlich sei. Möglicherweise seien diesbezüglich verkehrsbehördliche Maßnahmen (Stationierungsverbote, Abbiegerestriktionen etc.) erforderlich. Im Bereich des Kobelweges (zwischen B 17 und Bertha-von-Suttner-Straße) seien in den Planunterlagen zusätzliche - derzeit nicht bestehende Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zum Kobelweg eingezeichnet. Die Zufahrt hierüber dürfe nicht linksabbiegend vom Kobelweg aus erfolgen. Außerdem sei sicherzustellen, dass Behinderungen des Verkehrs auf dem Kobelweg durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge ausgeschlossen würden.

Die beabsichtigte Aufstellfläche für die Betonpumpe und die Transportmischer im Bereich der Frölichstraße (nicht „Pferseer Straße“) neben dem Fuggercenter könne nicht wie in der Planunterlagen der Anlage 7.1.1 eingezeichnet zur Verfügung gestellt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit müsse entlang der Frölichstraße jederzeit ein Streifen mit einer Mindestbreite von 2,50 m für den Fußgänger- und Radverkehr zur Verfügung stehen.

Im Übrigen weist das Tiefbauamt darauf hin, dass eine Genehmigungswirkung der Planfeststellung hinsichtlich straßenverkehrsrechtlicher Genehmigungen und Erlaubnisse grundsätzlich nicht bestehe. Dies gelte insbesondere auch im Hinblick auf § 45 Abs. 6 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erweiterung des Vorhabenträgers geprüft. Die in der Planung des Vorhabenträgers vorgesehene Aufstellfläche für die Betonpumpe und die Transportmischer kann nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes auch unter Berücksichtigung einer Mindestbreite von 2,50 m für den Fußgänger- und Radverkehr eingerichtet werden. Zur Berücksichtigung der Belange des Tiefbauamtes sind unter Ziffer A.4.8 in diesem Beschluss entsprechende Nebenbestimmungen und Hinweise aufgenommen.

Seitens der Stadtentwässerung Augsburg wird auf das Erfordernis eines Antrags nach § 10 der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg hingewiesen. Demnach sei unter anderem die Einleitung von Abwasser in die öffentliche Kanalisation nach der Entwässerungssatzung der Stadt Augsburg genehmigungspflichtig und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die Auffassung der Stadtentwässerung Augsburg. Ein entsprechender Hinweis ist in Ziffer A.4.4.1 im verfügenden Teil dieses Beschlusses aufgenommen.

Das Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg bemängelt gewisse funktionale und gestalterische Defizite bei der Vorhabensplanung. So seien die bereits bestehenden Bahnsteige des Augsburger Hauptbahnhofs sehr schmal. In seinem mittleren Abschnitt weise der Bahnsteig F mit 8,40 m zwar eine geringfügig größere Bahnsteigbreite auf. Da er sich nach außen jedoch stark verjünge, gebe es auch an diesem neuen Bahnsteig gefährliche Engstellen (z. B. seitlich des Treppenaufgangs zur Personenunterführung Süd). Vor dem Hintergrund, dass er zur Abwicklung des Regio-Schienen-Takts mit einem entsprechend hohen Fahrgastaufkommen geplant sei, wird die geringe Breite des Bahnsteigs vom Stadtplanungsamt kritisch gesehen. Des Weiteren wird vom Stadtplanungsamt die geplante Bahnsteigüberdachung des Bahnsteigs F beanstandet. Obwohl der neue Bahnsteig F von stark frequentierten Nahverkehrszügen angefahren werden solle, sei die geplante Überdachung wesentlich kürzer als die der vorhandenen Bahnsteige des Augsburger Hauptbahnhofs. Aufgrund der geringen Länge der Überdachung, der schmalen Bahnsteigbreite und der unter dem Dach befindlichen Treppenöffnungen verblieben nur stark eingeschränkte Wartebereiche mit effektivem Witterungsschutz. Um einen ausreichenden

Witterungsschutz und ein einheitliches Erscheinungsbild des Hauptbahnhofs zu gewährleisten, solle nach Ansicht des Stadtplanungsamtes die geplante Überdachung am Bahnsteig F mindestens auf die Länge des benachbarten Bahnsteigdaches E ausgeweitet werden. Zudem wird vom Stadtplanungsamt bemängelt, dass die lichte Raumhöhe in der verlängerten Personenunterführung Süd stellenweise nur 2,33 m betrage. Für diese wichtige Umsteigeverbindung zu den anderen Bahnsteigen, zu den Regionalbussen oder zur Fahrradstation erscheine eine derart geringe Raumhöhe nicht angemessen zu sein. Im Sinne eines stimmigen Gesamtkonzepts für den Hauptbahnhof solle die komplette Personenunterführung Süd (bestehender Abschnitt und Verlängerungsbereich) zudem einheitliche Boden- und Wandbeläge, Vitrinen und Leuchten erhalten.

Das Stadtplanungsamt weist ferner darauf hin, dass das Containergebäude der geplanten Abstellanlage am Hauptbahnhof entsprechend weit vom Lichthof des Straßenbahn- und Fußgängertunnels abgerückt werden sollte, so dass es von unten nicht sichtbar sei. Im Hinblick auf das geplante ESTW-Gebäude im Bahnhof Inningen wird eine zurückhaltende Gestaltung des äußeren Erscheinungsbildes des Gebäudes, z. B. als verputzter Kubus, angeregt. Um einen klaren Abschluss der weiterhin versiegelten Stellplatzfläche zu schaffen und schlecht einsehbare Bereiche zu vermeiden, solle das ESTW-Gebäude nach Nordosten verschoben werden, so dass es bündig mit der geplanten Hecke abschließe.

Des Weiteren wird vom Stadtplanungsamt angemerkt, dass das Lichtraumprofil der Eisenbahnüberführung über den Holzbach und die Holzbachstraße nicht weiter verengt werden dürfe, da auf der Holzbachstraße übergroße Schwertransporte verkehren. Zudem müssten die geplanten Baumaßnahmen für den Bahnsteig F und die ergänzende Infrastruktur auf die geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen der Bahn (Errichtung von Lärmschutzwänden) zwischen dem Hauptbahnhof und Oberhausen abgestimmt sein.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Stadtplanungsamtes zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erwiderng des Vorhabenträgers geprüft. Für einen Teil der Forderungen und Anregungen ergab die Prüfung, dass diesen nicht in der vorliegenden Planfeststellung zu entsprechen war, da für eine entsprechende Anordnung die rechtlichen Grundlagen fehlen würden. Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt dabei nicht, dass die entsprechenden Forderungen und Anregungen des Stadtplanungsamtes im Sinne einer funktionalen und

gestalterischen Optimierung des Hauptbahnhofs Augsburg durchaus wünschenswert wären. Gleichwohl können diese nicht anhand bestehender gesetzlicher und technischer Normen gegen den Willen des Vorhabenträgers in der Planfeststellung durchgesetzt werden.

Hinsichtlich des geplanten Bahnsteigs F weist der Vorhabenträger in seiner Erwiderung darauf hin, dass die Mindestbreiten des Bahnsteigs in Bereichen ohne und mit Hindernissen entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik (DB-Richtlinie 813) eingehalten und anhand der prognostizierten Reisendenzahlen verifiziert seien. Engstellen wie am Zugang zur Personenunterführung Süd könnten nur durch eine geänderte Trassierung verbessert werden, welche von ihm intensiv geprüft, aber auf Grund der örtlichen Verhältnisse im Hauptbahnhof Augsburg als nicht realisierbar festgestellt worden seien. Die Bahnsteigüberdachung des neuen Bahnsteigs F sei entsprechend der Bestellung durch den Freistaat Bayern und basierend auf der gültigen Ausstattungsrichtlinie dementsprechend mit einer Länge von 127 m geplant worden. Der Besteller sehe hier aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit keine Möglichkeit für längere Überdachungen. Eine überdachte Wetterschutzanlage stehe den Reisenden zudem noch außerhalb des Bahnsteigdaches zur Verfügung. Bezüglich der Anregungen des Stadtplanungsamtes zur lichten Raumhöhe in der verlängerten Bahnsteigunterführung weist der Vorhabenträger klarstellend darauf hin, dass die aktuelle Entwurfsplanung gegenüber der Genehmigungsplanung bereits eine durchgängige lichte Höhe von 2,50 m vorsehe. Eine einheitliche Gestaltung der gesamten Personenunterführung Süd werde angestrebt, könne aber erst mit der Realisierung eines weiteren, hier nicht gegenständlichen Projektes durch die DB Station&Service AG abgeschlossen werden.

Hinsichtlich des nördlich des Lichthofs der MDA und westlich der Abstellanlage geplanten Lagercontainers weist der Vorhabenträger in seiner Erwiderung darauf hin, dass der genaue Standort im Rahmen der Ausführungsplanung ggf. in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg festgelegt werden könne. Das äußere Erscheinungsbild des ESTW-Modulgebäudes im Bahnhof Inningen sei hingegen nicht regelungsbedürftig im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Das Gebäude werde als Modul in Fertigbauweise mit weißem Anstrich und Flachdach erstellt.

Da nach Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes keine zwingenden rechtlichen Vorschriften und auch keine sonstigen abwägungsbeachtlichen Gründe gegen die Errichtung des ESTW-Modulgebäudes in der vom Vorhabenträger beantragten

Form sprechen, hält das Eisenbahn-Bundesamt besonderen Festsetzungen zur Außengestaltung des Modulgebäudes nicht für erforderlich. Eine Abstimmung der genauen Lage des Modulstandortes im Bahnhof Inningen im Rahmen der Ausführungsplanung wird hingegen aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes als sinnvoll erachtet, so dass dem Vorhabenträger im verfügenden Teil, Ziffer A.4.10.2 des Beschlusses ein entsprechendes Abstimmungsgebot mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Augsburg aufgegeben ist.

Hinsichtlich der Anmerkung des Stadtplanungsamtes zum notwendigen Lichtraumprofil der zu erneuernden Eisenbahnüberführung wird auf die gleichartige Forderung des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg und die entsprechende Beschlusssauflage in Ziffer A.4.8.1 verwiesen. Bezüglich der vom Stadtplanungsamt geforderten Abstimmung der Baumaßnahmen des Projektes RST-Augsburg mit den Lärmsanierungsmaßnahmen der Bahn zwischen dem Hauptbahnhof und Augsburg-Oberhausen weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die Maßnahmen DB-intern abgestimmt wurden und keine Konflikte im Sinne einer Überschneidung der Projekte erkennbar seien.

Seitens des Umweltamtes mit Untere Wasserrechtsbehörde bei der Stadt Augsburg werden Auflagenvorschläge zu passiven Lärmschutzmaßnahmen, zur Reduzierung von baubedingten Immissionseinwirkungen (Baulärm, Erschütterungen und Staub) und bezüglich Bodenschutz- und Abfallrecht vorgetragen, um deren Berücksichtigung in der Planfeststellung gebeten wird.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Umweltamtes der Stadt Augsburg zur Kenntnis genommen und geprüft. Im verfügenden Teil dieses Beschlusses sind unter den Ziffern A.4.1, A.4.2, A.4.4 und A.4.5 entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen. Die Auflagenvorschläge des Umweltamtes wurden dabei angemessen berücksichtigt. Im Übrigen wird auch auf die Entscheidungsgründe zu den entsprechenden Vorhabensaspekten in der Beschlussbegründung hingewiesen.

Das Amt für Brand- und Katastrophenschutz bei der Stadt Augsburg, Sachgebiet Einsatzvorbereitung, hält für den Hauptbahnhof Augsburg aufgrund der möglichen Szenarien (z. B. Brände, große Anzahl von verletzten Personen, usw.) zwingend eine gesicherte Funkverbindung zu den eingesetzten Einsatzkräften notwendig, um

einen erfolgreichen und strukturierten Einsatz sowie eingeleitete Einsatzmaßnahmen sicher und gezielt zu ermöglichen. Die Funkverbindung sei derzeit in der Verteilerebene -1 und wegen der Weitläufigkeit des Gebäudes mit dem jetzigen Einsatzstellenfunk (2 m-Band) nur bedingt bzw. gar nicht gegeben. Deshalb sei aus einsatztaktischen Gesichtspunkten eine Gebäudefunkanlage (BOS-Funk) unbedingt erforderlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz zur Kenntnis genommen und geprüft. Hinsichtlich der geforderten Gebäudefunkanlage ergab die Prüfung, dass dieser Forderung nicht in der vorliegenden Planfeststellung zu entsprechen war, da für eine entsprechende Anordnung die rechtlichen Grundlagen fehlen würden. Das Eisenbahn-Bundesamt verkennt dabei nicht, dass die entsprechende Forderung aus einsatztaktischen Gesichtspunkten im Ereignisfall für die im Hauptbahnhof Augsburg tätigen Einsatz- und Rettungskräfte durchaus wünschenswert wäre. Gleichwohl kann die Forderung in der vorliegenden Planfeststellung nicht durchgesetzt werden, da kein kausaler Zusammenhang zwischen der entsprechenden Forderung und dem antragsgegenständlichen Vorhaben besteht. Das Projekt "Regio-Schienen-Takt" hat seine Schnittstelle an der Treppenkante auf dem geplanten Bahnsteig F. Änderungen an dem Empfangsgebäude mit Empfangshalle und Verteilerebenen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Das Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen mit Unterer Naturschutzbehörde bei der Stadt Augsburg weist in seiner Äußerung darauf hin, dass das Vorhaben sich weitestgehend auf Flächen beschränke, welche dem Bahnbetrieb gewidmet sei. Die Belange des Naturschutzes seien daher in der Regel dem Bahnbetrieb und der Entwicklung der Bahnflächen untergeordnet. Zu berücksichtigen seien allerdings der Artenschutz, die Baumschutzverordnung und teilweise auch die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung. Der Artenschutz sei mit den vorgelegten Ausführungen der „Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung“ abgearbeitet. Die vorgelegten Aussagen und vorgeschlagenen Maßnahmen seien schlüssig und notwendig. Ergänzend werde in diesem Zusammenhang um Mitteilung der Ausführungs- und Abschlusstermine für die CEF-Maßnahme und um Bekanntgabe des Abnahmetermens für die CEF-Maßnahme gebeten. Bezüglich der beschriebenen Gleisfeldbeleuchtung werde angeregt, ausschließlich insektenverträgliche Beleuchtungssysteme zu verwenden. Bezüglich der Eingriffe in geschützte Gehölzbestände

(Baumschutzverordnung) werde auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht verwiesen, wonach die zu fällenden Bäume adäquat ersetzt werden. Die ökologische Ausgleichsmaßnahme am Bahnhof Inningen seien im Vorfeld des Vorhabens mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt worden. Die daraus resultierenden naturschutzfachlichen Inhalte seien im landschaftspflegerischen Begleitplan verwirklicht.

Bei der Beurteilung der Belange der Grünordnung seien hingegen zwei Teilbereiche kritisch zu betrachten:

1. Baustellenzufahrt von der Johannes-Rösle-Straße zum Bahngelände

Wegen der Größe der Maßnahme sei mit erheblichem Baustellenverkehr zu rechnen. Aus diesem Grund seien die Straßenbäume im Randbereich der Zufahrt inklusive ihres Wurzelbereichs mit geeigneten Maßnahmen, z. B. einen Bauzaun, zu schützen.

2. Baustelleneinrichtungsfläche und -zufahrten am Kobelweg

Die in den Planunterlagen textlich beschriebenen „Allgemeine Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen“ seien betreffend der festgelegten Zu- und Abfahrt im zugehörigen Bestands- und Konfliktplan der Anlage 9.2.2 nicht nachvollziehbar umgesetzt, zumal auch der Konflikt mit dem vorhandenen und überplanten Geh- und Radweg im Plan nicht berücksichtigt werde. Daher bestehe von Seiten der Grünplanung die Forderung, sich tatsächlich auf die textlich beschriebene „unbedingt erforderliche Flächengröße“ zu begrenzen, indem

- a) die Baustelleneinrichtungsfläche nach Norden reduziert wird und weder das Straßenbegleitgrün noch der öffentliche Geh- und Radweg inklusive einer Pufferfläche vom Gehweg von mindestens 2 m Breite in die Baustelleneinrichtungsfläche einbezogen wird,
- b) die Reduzierung auf eine gemeinsame Zu- und Abfahrt zum Kobelweg erfolgt und damit die Eingriffe in das Straßenbegleitgrün auf die Fällung und Ersatzpflanzung von einem Baum reduziert werden und
- c) die Reduzierung der Baustelleneinrichtungsfläche auf der Ostseite erfolgt und damit das Trenngrün zwischen dem Rasenfeld und den Tennisplätzen einschließlich des am Südende stehenden Einzelbaumes erhalten bleibt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Amtes für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erwiderung des Vorhabenträgers geprüft. Die Forderungen be-

treffend die genannten Teilbereiche der Planung sind nachvollziehbar. Im Übrigen hat auch der Vorhabenträger im Rahmen seiner Erwiderng zugesagt, den vorge-tragenen Maßgaben im Rahmen der Bauausführung nachkommen zu wollen. Ent-sprechende Auflagen sind im verfügenden Teil dieses Beschlusses untern den Zif-fern A.4.3.1 (4.3.1.4 und 4.3.1.5) und A.4.3.2 aufgenommen.

Das Sport- und Bäderamt der Stadt Augsburg hat in der Stellungnahme vom 22.02.2013 im Wesentlichen mitgeteilt, dass es zurzeit keine Zustimmung zur Nut-zung der städtischen Sportfläche am Kobelweg als Baustelleneinrichtungsfläche abgeben könne, da die Gespräche mit dem Pächter des Sportplatzes und dem Vor-habenträger noch nicht abgeschlossen seien und daher noch Klärungsbedarf be-stehe.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Sport- und Bäderamtes zu Kenntnis genommen. Entsprechend der Erwiderng des Vorhabenträgers führten die Gespräche mit dem Pächter der Sportfläche zu einer grundsätzlichen Einigung. Lediglich über die Höhe der Entschädigungsansprüche sei bislang noch keine ein-vernehmliche Regelung erzielt worden, wobei die Höhe der Entschädigung nicht Regelungsgegenstand der Planfeststellung sei.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilt die Auffassung des Vorhabenträgers. Die bauzeitli-che Nutzung der Sportfläche als Bereitstellungs- und Zwischenlagerfläche ist not-wendig, um das Vorhaben aus bauleistungsrechtlichen Gründen realisieren zu können. Auf die Inanspruchnahme der Fläche kann in dem nach der festgestellten Planung vor-gesehenen Umfang auch nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu ge-fährden. Hingegen wird in der Planfeststellung über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach ent-schieden. Art und Höhe der Entschädigung (z. B. in Form einer Geldleistung oder geeignete Ersatzleistung) sind in den Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhand-lungen, welche der Vorhabenträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder - falls dabei keine Einigung erzielt werden kann - in einem nachfolgenden Entschädi-gungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungs-behörde zu regeln. In diesem Zusammenhang wird auch auf die entsprechenden Maßgaben und Ausführungen unter den Ziffern A.4.11 und B.4.13 in diesem Be-schluss hingewiesen.

Die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Augsburg weist als Eigentümerin der Wohnanlagen Johannes-Rösle-Straße 10 und 1 – 25 darauf hin, dass deren Mieter durch die Baustellenzufahrt über die Pferseer Straße/Johannes-Rösle-Straße insbesondere durch die nächtliche Materiallandienung in der Zeit von 1 Uhr bis 5 Uhr zum Teil erheblichen Belästigungen ausgesetzt seien. Es wird um Prüfung der Notwendigkeit dieser Maßnahmen gebeten, und um entsprechende Informationen über die Häufigkeit und Dauer der nächtlichen Materiallandienung und die Benennung eines Ansprechpartners, soweit die Notwendigkeit der Maßnahme gegeben sein sollte.

Des Weiteren weist sie auf die schalltechnische Verschlechterung für die Gebäude Johannes-Rösle-Straße 21, 23 und 25 sowie die Gebäude Schlettererstraße 1, 3 und 4 hin und teilt dazu mit, dass davon ausgegangen werde, dass nach erfolgter Planfeststellung die schalltechnische Objektbeurteilung stattfinden werde.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Augsburg zur Kenntnis genommen und geprüft. Die genannte Baustellenzufahrt über die Pferseer Straße/Johannes-Rösle-Straße ist notwendig, um den Neubau der geplanten Zugabstellanlage im Hauptbahnhof Augsburg bauleistungsrechtlich durchführen zu können. Gleichwohl ist - entsprechend der Erwidernng des Vorhabenträgers zum Vorbringen der Wohnungsbaugesellschaft - die Nutzung der Baustellenzufahrt für die Durchführung der dafür notwendigen Arbeiten grundsätzlich tagsüber vorgesehen. Sofern aus eisenbahnbetrieblichen Erfordernissen eine nächtliche Materiallandienung nicht vermeidbar sei, hat der Vorhabenträger in seiner Erwidernng zugesagt, die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Augsburg und die Anlieger rechtzeitig davon zu informieren. Des Weiteren hat der Vorhabenträger zugesagt, für die von der Wohnungsbaugesellschaft genannten Anwesen mit grundsätzlichem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens eine schalltechnische Objektbeurteilung durchzuführen. Entsprechende Nebenbestimmungen hat das Eisenbahn-Bundesamt zudem in den Ziffern A.4.1 und A.4.2 dieses Beschlusses verfügt.

B.4.11.2 Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH

Die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH hat stellvertretend für die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Vorhabenträgerin des Projektes Mobilitätsdrehscheibe Augsburg Hauptbahnhof (MDA) mit Schreiben vom 08.03.2013 zum

gegenständlichen Vorhaben Stellung genommen. In ihrer Stellungnahme teilen die Stadtwerke Augsburg mit, dass das bereits planfestgestellte Projekt MDA mit der Bauwerksgeometrie des Stationsbauwerks bereits den von der DB geplanten Bahnsteig F berücksichtige. Für die Bauabwicklung des Projektes MDA, Bauteil Stationsbauwerk, sei es wichtig, dass der Bahnsteig F möglichst frühzeitig in Betrieb genommen werde, da das vorgesehene Bauablaufkonzept auf der Sperrung von gleichzeitig zwei Bahnsteiggleisen basiere. Voraussetzung hierfür seien die zwei zusätzlichen Bahnsteigkanten des geplanten Bahnsteigs F.

Im Einzelnen weisen die Stadtwerke Augsburg darauf hin, dass in den Planunterlagen ein Bereich von ca. 80 m Bahnsteigbau für den Bahnsteig F fälschlicherweise dem Projekt MDA zugeschrieben würde. Die Darstellung in den Plänen müssten daher abgeändert werden, in der Form, dass die Treppenanlagen und die Aufzugsanlagen für den Bahnsteig F Teil des Projektes MDA seien, nicht aber die Bahnsteiganlagen und die Bahnsteigüberdachung im Kreuzungsbereich. Dies sei zwischen den Projektbeteiligten im Vorfeld der Genehmigungsplanung MDA abgestimmt und so auch im Projekt MDA planfestgestellt worden. Im Bauwerksverzeichnis des Vorhabens RST-Augsburg seien die Bauwerksabmessungen hingegen korrekt beschrieben. Der Bahnsteig F werde im Zuge der Einführung des Regio-Schienen-Taktes von der DB Netz AG gebaut. Beim Bahnsteig F handele es sich somit um eine Maßnahme, die auch ohne Herstellen oder Vorhandensein der Kreuzung der MDA erforderlich gewesen wäre. Er gehöre somit nicht zum Maßnahmenumfang und zur Kostenmasse des Projektes MDA. Aufgrund der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung seien die baulichen Maßnahmen und die Kosten für die Anbindung von der Verteilerebene und Straßenbahnhaltestelle an den Bahnsteig F bereits als Bestandteil der Baumaßnahme MDA geplant worden. Somit seien die unter dem Bahnsteig F liegenden Bauwerksteile einschließlich der Zugänge zum Bahnsteig F Gegenstand des Projektes MDA, nicht aber die sonstigen Maßnahmenanteile des Projektes RST-Augsburg. Eine entsprechende Korrektur und Vervollständigung der Planunterlagen sei nach Auffassung der Stadtwerke Augsburg erforderlich.

Des Weiteren wird von den Stadtwerken Augsburg bemängelt, dass die in den Planunterlagen der Anlage 7.1.1 ausgewiesene Einrichtung der Baustelleneinrichtungsfläche am Ostportal der Pferseer Unterführung im Geh- und Radwegbereich nördlich des Fuggerstadt-Centers für die Baustellenversorgung mit Ortbeton nicht stattfinden könne, da der Fußgänger- und Radverkehr bei mehrwöchigen Betonierarbeiten zu stark eingeschränkt werden würde. Ein temporäres Verlegen dieses

Verkehrs auf die Fahrbahn sei wegen des zu engen Straßenquerschnitts und des Straßenbahnbetriebes nicht möglich, da die Gleise nicht mit vertretbarem Aufwand verlegt werden könnten. Insgesamt sei das Thema Baustellenlogistik und Bauablauf zu wenig und nicht aussagekräftig in den Planunterlagen genug behandelt worden, so dass Schnittstellen zum Projekt MDA nur unzureichend beurteilt werden könnten. Grundsätzlich dürfe der städtische ÖPNV (Straßenbahnlinie 3 und Buslinie 32) nicht durch den Baustellenverkehr behindert werden. Zudem sei in der Planunterlage der Anlage 7.1.2 dargestellte Baustellenzufahrt über den Oberen Schleisweg entlang der Gleisanlagen zur sog. Militärrampe in Augsburg-Oberhausen bereits im Planfeststellungsbeschluss zum Projekt MDA beinhaltet (Bauwerksnummer 45). Einer parallelen Nutzung könne daher nur zugestimmt werden, wenn die Nutzung der Fläche einschließlich der Zufahrt für das Projekt MDA jederzeit uneingeschränkt gewährleistet werde. Ferner sei nach Auffassung der Stadtwerke Augsburg durch den Vorhabenträger des Projektes RST-Augsburg zu beachten, dass westlich der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche am Kobelweg bereits eine Baustelleneinrichtungsfläche im Projekt MDA vorgesehen sei und die Stadtwerke mit dem derzeitigen Nutzer sowie mit dem Grundstückseigentümer eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen habe.

Zudem weisen die Stadtwerke Augsburg auf verschiedene Planungsdetails beim Projekt RST-Augsburg - wie z. B. betreffend die Höhenlage der in der Entwässerungsplanung dargestellten Sammelleitung für die geplante Zugabstellanlage, die Planung der Oberleitungsmaste und der Beleuchtungsanlagen, den Rückbau von Gleisanlagen, den Standort des Lagercontainers für die Abstellanlage im Augsburger Hauptbahnhof - hin, deren Planung und Ausführung so zu erfolgen habe, dass Bauausführung und Bauablauf des Projektes MDA nicht nachteilig beeinträchtigt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erwiderung des Vorhabenträgers geprüft.

Den Hinweis zur fehlerhaften Darstellung der Lagepläne zum Vorhaben RST-Augsburg im Kreuzungsbereich des Bahnsteigs F mit der Planung der MDA ist der Vorhabenträger durch entsprechende Plantekturen in den Anlagen 6.1.1a bis 6.1.4a der Planunterlagen nachgekommen. Damit ist klargestellt, dass die Bahnsteiganlagen und die Bahnsteigüberdachung des Bahnsteigs F auch im Kreuzungsbereich

Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung sind. Auch hinsichtlich der Einwendung der Stadtwerke zur Leitungsquerung der geplanten Zugabstellanlage mit dem Tunnelbauwerk der MDA konnte eine einvernehmliche Lösung zwischen Stadtwerke und DB Netz AG erzielt werden, wobei die Details im Zuge der Ausführungsplanung noch gelöst werden sollen (s. Schreiben (E-Mail) des Technischen Leiters der Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH vom 06.11.2014). Auch hinsichtlich der übrigen verbliebenen Bedenken, Forderungen und Hinweise in der Stellungnahme der Stadtwerke Augsburg vom 08.03.2013 sieht das Eisenbahn-Bundesamt keine grundsätzlichen Konflikte, die nicht zwischen den beiden Vorhabenträgern der Projekte RST-Augsburg und MDA im Rahmen von gegenseitigen Abstimmungen bei den weiteren Detailplanungen geregelt bzw. gelöst werden könnten. Zur Wahrung der Belange der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH sind entsprechende Auflagen im verfügbaren Teil, Ziffer A.4.9 dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.11.3 DB Energie GmbH

Die DB Energie GmbH weist in ihrer Stellungnahme vom 21.02.2013 darauf hin, dass in den Planunterlagen (Erläuterungsbericht, Kapitel 6.7.2.3 und Bauwerkverzeichnis/-plan Nr. 62) eine Unrichtigkeit bezüglich des dort ausgewiesenen Neubaus einer Schalt- und Umspannstation der DB Energie GmbH für die elektrische Zugvorheizung der geplanten Zugabstellanlage enthalten sei. Richtig sei dagegen, dass die zwei in der Abstellanlage vorgesehenen Heizabzweige an die bestehende Umspannstation im Posttunnel des Hauptbahnhofs Augsburg an zwei vorhandene Reserveabgänge angeschlossen würden und der Neubau einer Station für die Zugvorheizung entfalle.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Stellungnahme der DB Energie GmbH zur Kenntnis genommen und zur Klarstellung einen entsprechenden Hinweis in Ziffer A.4.10.3 dieses Beschlusses aufgenommen.

B.4.11.4 DB Services Immobilien GmbH

Die DB Services Immobilien GmbH (seit 30.08.2013: Deutsche Bahn AG, DB Immobilien) hat in ihrer Stellungnahme vom 01.03.2013 mitgeteilt, dass der Planfeststellungsumgriff des Vorhabens durch die DB Services Immobilien GmbH nur auf

immobilienspezifische Belange der Deutschen Bahn AG geprüft worden sei. Im Bereich des Augsburger Hauptbahnhofs seien nur konzernnotwendige Flächen betroffen. Zu den betroffenen Flächen im Bereich Inningen sei die Maßnahme dem Liegenschaftsmanagement der DB Services Immobilien bekannt; die DB Netz AG habe sich dazu bereits die interne Veränderungssperre aufheben lassen. Die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen (Strom, Gas, Wasser, Kanal, usw.) seien über evtl. vorhandene Kabel oder Leitungen gesondert zu befragen und deren Lage örtlich festzulegen. Im Umgriff der betroffenen Streckenabschnitte seien bei der DB Services Immobilien GmbH Kreuzungsverträge/Gestattungsverträge mit Versorgungsunternehmen erfasst worden. Um einen Abdruck des Genehmigungsbescheides werde gebeten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH zur Kenntnis genommen. Auflagen oder Hinweise sind im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss dazu nicht veranlasst. Die örtlich zuständigen Versorgungsunternehmen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung beteiligt und deren Belange entsprechend berücksichtigt. Der Planfeststellungsbeschluss wird der DB Immobilien zugestellt.

B.4.11.5 DB Regio AG

Die DB Regio AG wendet in ihrer Stellungnahme vom 01.03.2013 ein, dass das Bauvorhaben im Fahrplanplanungstool und deren Planungsparameter von DB Netz nicht enthalten sei. Auch sei die Fahrplanbestellung für 2014 unklar. Es solle im Sommer- wie im Winterfahrplan Einschränkungen geben und die Bauarbeiten sollen ad hoc geplant werden. Die Sperrung von Gleis 9 behindere zum einen die Abstellung ihrer Züge (hier müsse eine Nutzlänge von 130 Meter sichergestellt werden), zum anderen entstehe dadurch für die Reisenden ein längerer Umsteigeweg, der für die geplanten Umsteigezeiten kritisch erscheine. Auch bestehe kein Panikkonzept zu den Umsteige- bzw. Reisendenströmen. Für die einzelnen Sperrungen von Gleisen und Abstellgleisen müssten Ersatzkonzepte geschaffen werden, die heute schon mit den Betriebsabläufen der DB Regio AG übereinstimmen müssen. Um eine qualitativ hochwertige betriebliche Planung des Nahverkehrs während der Baumaßnahmen sicherzustellen, seien die vorgenannten Fragenstellungen mit der DB Regio Allgäu-Schwaben zu erörtern. Zudem behalte sich die DB Regio Allgäu-

Schwaben heute schon vor, betriebliche Störungen oder Betriebsausfälle, die durch die ausführenden Firmen verursacht werden, kostenmäßig zu bewerten und entsprechenden Schadenersatz einzufordern. Der Vorhabenträger werde daher aufgefordert, der DB Regio Allgäu-Schwaben vor Baubeginn eine entsprechende Erklärung zur Kostenübernahme zuzustellen.

Dazu teilt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung zur Stellungnahme der DB Regio AG mit, dass die baubetriebliche Anmeldung für 2014 und 2015 fristgerecht erfolgt sei. Die Einschränkungen für das Fahrplanjahr 2014 seien baubetrieblich angemeldet und die notwendigen Daten (z. B. Bahnsteiglängen und Standort der Signale) zwischenzeitlich im März 2013 übermittelt worden. Im Übrigen seien die Bauphasen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Sperrung von Gleis 9 werde zudem durch das Projekt MDA verursacht und sei ebenfalls baubetrieblich angemeldet worden. Die im Rahmen des Projektes RST-Augsburg durchzuführende Verlängerung der südlichen Personenunterführung werde durch Hilfsbrücken ohne Einflüsse auf den Bahnbetrieb durchgeführt. Auf Wunsch und nach Rücksprache mit der DB Regio AG bleibe das Gleis 9 während der Baumaßnahmen sogar im Süden auf einer betrieblich nutzbaren Länge von 124 m befahrbar. Auf die Umsteigezeiten (8 Minuten zu allen anderen Bahnsteigen/ 4 Minuten am gleichen Bahnsteig) habe diese Einschränkung keine Auswirkungen, da die südliche Unterführung zur Verfügung stehe. Der Evakuierungsnachweis sei mit einem standardisierten Risikonachweis (IVE-Nachweis) gemäß Regelwerk der DB geführt worden. Im Ergebnis dieses Nachweises wurden keine als intolerabel geltenden Risiken für Personen auf den Bahnsteigen ermittelt. Für den Bahnsteig F habe dies bei Anrechnung einer der Fahrtreppen bzw. der Ausweisung eines sicheren Bereiches nachgewiesen werden können, für die anderen Bahnsteige mit den zur Verfügung stehenden Festtreppen bzw. der Ausweisung eines sicheren Bereiches bei Bahnsteig D. In den Nachweis seien neben den zu erwartenden Ein- und Aussteigern auf den Bahnsteigen der DB Station&Service AG auch die Personen aus der unterirdischen Straßenbahnhaltestelle und die Reisenden aus den Zügen an einem Bahnsteig mit berücksichtigt worden. Die Eingangswerte umfassten damit auch die zu erwartenden Umsteiger in der MDA. Zum Abstellkonzept hätten bereits Gespräche mit der DB Regio AG stattgefunden. Weitere Gespräche würden folgen, sobald das Fahrplankonzept und der daraus resultierende Abstellbedarf für 2014 vorlägen. Im Übrigen seien derartige Konzepte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die geforderte Kostenübernahmeerklärung werde von der DB Netz AG nicht

gezeichnet, da die Maßnahme gerade dazu diene, die künftige Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs qualitativ zu verbessern, was im Interesse der DB Regio AG liege. Im Übrigen sei die Regelung von Ersatzansprüchen aufgrund von Baumaßnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der DB Regio AG zur Kenntnis genommen und sieht deren Belange unter Berücksichtigung der Erwiderng des Vorhabenträgers nicht unangemessen beeinträchtigt. Regelungen zu den geforderten Ersatzansprüchen werden im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen. Entsprechend den zutreffenden Ausführungen des Vorhabenträgers wird die detaillierte Bauphasenplanung in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht festgestellt bzw. genehmigt und unterliegt grundsätzlich nur im begrenzten Maß der behördlichen Prüfung und Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde. Sind Beeinträchtigungen Dritter oder der Umwelt durch den konkret geplanten Bauablauf zu erwarten, obliegt es indes der Planfeststellungsbehörde auch die Bauablaufplanung hinsichtlich deren Auswirkungen auf Dritte oder der Umwelt zu überprüfen, ob eine alternative Variante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt. Im verfügbaren Teil dieses Beschlusses ist in Ziffer A.4.10.1 eine entsprechende Auflage aufgenommen, die dem berechtigten Interesse der DB Regio AG als von den Baumaßnahmen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen dienen soll. Weitergehende Auflagen oder Maßgaben waren nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes hingegen in der vorliegenden Planfeststellung nicht veranlasst.

B.4.11.6 Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH regt in ihrer Stellungnahme vom 13.03.2013 zum Vorhaben an, die Bahnsteiglänge am Gleis 12 im Hbf Augsburg um 20 m auf 360 m zu verlängern, so dass bei doppelter Kantenbelegung sowohl im südlichen als auch im nördlichen Bahnsteigabschnitt jeweils 170 m Bestelllänge zur Verfügung stünden. Die Zugdeckungssignale seien hierzu mittig anzuordnen. Die Maßnahme sei erforderlich, da für die Strecken Lindau - Augsburg, Oberstdorf - Augsburg (Expresszüge) sowie Ulm - Augsburg, Donauwörth - Augsburg (Regional-

züge) in der abgestimmten Bahnsteiglängenkarte eine Bestelllänge von 170 m festgelegt worden sei. Die Verlängerung des Bahnsteigs am Gleis 12 sei erforderlich, damit die Züge dieser Strecken Gleis 12 gleichzeitig nutzen könnten. Hintergrund der veränderten Anforderung sei, dass die DB Netz AG der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH mitgeteilt habe, dass auch das Bahnsteiggleis 10 durch Zugdeckungssignale in zwei Bahnsteigabschnitte unterteilt werde. Damit ergebe sich die Einschränkung, dass Gleis 10 für längere Züge nicht nutzbar sei, falls ein Bahnsteigabschnitt bereits durch einen anderen Zug belegt ist. Da der Knoten Augsburg Hbf hoch belastet sei, müsse deshalb die Möglichkeit gegeben sein, auf Gleis 12 auszuweichen. Bezüglich des Bahnsteigs am Gleis 10 werde seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH davon ausgegangen, dass die nutzbare Bahnsteiglänge an Gleis 10, wie im Erläuterungsbericht angegeben, mindestens 320 m betrage. Die Zugdeckungssignale seien so anzuordnen, dass als Bestelllänge im südlichen Bahnsteigabschnitt 140 m und im nördlichen Abschnitt mindestens 160 m zur Verfügung stünden.

Hierauf erwiderte der Vorhabenträger, der Bahnsteig F werde mit einer Länge von 340 m gebaut. Dabei werde nur die Bahnsteigkante am Gleis 12 gemäß der Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH vom 20.04.2007 eine Nutzlänge von 340 m aufweisen. Der Einwand sei im Übrigen mit Schreiben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH vom 17.04.2013 zwischenzeitlich zurückgezogen worden und damit gegenstandslos. Aufgrund der Fahrstraßengestaltung sei für die Bahnsteigkante am Gleis 10 eine Nutzlänge von 273 m gemäß der Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH vom 20.04.2007 vorgesehen. Die Zugdeckungssignale würden entsprechend platziert.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH zur Kenntnis genommen und dieses anhand der Planunterlagen und der Erwiderng des Vorhabenträgers geprüft. Das Eisenbahn-Bundesamt sieht die Belange der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH unter Berücksichtigung der Erwiderng des Vorhabenträgers nicht unangemessen beeinträchtigt. Dem Vorhabenträger und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH verbleibt selbstverständlich die Möglichkeit, sich über Optimierungen der Vorhabensplanung im Rahmen der weiteren Planungsabläufe zu verständigen und ggf. eine Änderung der hier festgestellten Planung zu beantragen (§ 76 VwVfG). Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuwei-

chen, waren nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes hingegen in der vorliegenden Planfeststellung nicht veranlasst.

B.4.11.7 Industrie- und Handelskammer Schwaben

Die Industrie- und Handelskammer Schwaben hat mit Schreiben vom 04.03.2013 zum Vorhaben Stellung genommen. Sie begrüßt das Vorhaben grundsätzlich, weist aber im Wesentlichen darauf hin, dass ein besonderes Augenmerk einer tatsächlichen wirkungsvollen Kapazitätssteigerung sowohl im Bereich des Güterverkehrs als auch beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gelten müsse. Deshalb solle das Ziel der Kapazitätssteigerung als Prämisse über den Planungen des Bahnsteigs F stehen. Die Konzeption vertakteter Angebote im SPNV müsse tatsächlich umgesetzt werden. Die im Erläuterungsbericht genannten 25 % Erhöhung der Verkehrsleistung seien nicht plausibel, aber für die Zukunft erforderlich. Es sei sicherzustellen, dass mit dem Umbau des südlichen Gleisvorfeldes eine erhebliche Kapazitätsreserve für die aus Richtung Donauwörth / Ulm kommenden Güterzüge geschaffen werde, die über die Gleise 15, 16 und 17 auf die Regionalgleise Richtung München bzw. umgekehrt fahren und dabei die Ein-/Ausfahrtsgleise von/in Richtung Buchloe kreuzen, und dies trotz künftiger Angebotsausweitungen im Regionalverkehr. Gleiches müsse für Züge gelten aus den Gleisen 13/14 zum Anschluss Augsburg-Ring der Augsburger Localbahn. Im Erläuterungsbericht sei nicht dargestellt, ob und wo solche zusätzlichen Möglichkeiten für Durchgangsgüterverkehr geschaffen würden. Der Neubau eines Bahnsteigs ohne gleichzeitige Kapazitätsausweitung auch für den Güterverkehr im „Knoten Augsburg“ würde andernfalls dazu führen, dass eine Güterverkehrszunahme zu Lasten des Regionalverkehrs ginge oder aber dass Fahrplanreserven/Trassen für Schwankungen des Güterverkehrs zu Lasten des Regionalverkehrs geschaffen werden müssten. Die Bauphasen müssten im Übrigen so aufeinander abgestimmt werden, dass nach Inbetriebnahme des Bahnsteigs F sich zu keinem Zeitpunkt für eine längere Dauer eine niedrigere „Kapazität“ (Anzahl von Bahnsteigkanten o.ä. Messgröße) für den Personenverkehr bestehe als derzeit. Sonst bestünde die Gefahr, dass in der mehrjährigen Bauzeit mit Fahrplaneinschränkungen im Nah- und Fernverkehr zu rechnen wäre, die in einem größeren Umfang nicht akzeptabel wären.

In seiner Erwiderung teilt der Vorhabenträger zur Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Schwaben mit, dass die Infrastrukturmaßnahmen des RST-Augsburg generell die Fahrbarkeit aller Verkehre verbesserten, weil die gegenseitige Beeinflussung der Strecken von/nach Bobingen und Mering signifikant reduziert werde, neue Bahnsteige ein Nutzungskonzept mit stark reduzierten Fahrstraßenkonflikten ermöglichten und zwischen Augsburg-Oberhausen und Augsburg Hbf auf der Güterbahn die Kapazität erhöht werde. Die Kapazität des Knotens Augsburg sei bereits jetzt mit der bisherigen Verkehrsentwicklung ausgelastet. Das im Vorhaben RST-Augsburg zu realisierende Konzept schaffe die langjährig geplanten Kapazitäten und Sorge für eine Entlastung und damit die notwendige Stabilität im Fahrplan und in der Verkehrsabwicklung. Die erhöhten Kapazitäten seien bereits weitestgehend im Fahrplan 2009 unter höchstmöglicher Auslastung des Knotens Augsburg realisiert worden. Dieser Zustand sei vor dem Hintergrund des seinerzeit geplanten und nun zur Realisierung beantragten Projektes RST-Augsburg akzeptiert worden. Das Vorhaben stelle die dringend erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung, die eine stabile Abwicklung des Verkehrs in Augsburg unter den gestiegenen Anforderungen sicherstellen. Im Übrigen seien betriebliche Belange oder sonstige verkehrliche Interessen außerhalb des Projektes nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Das Projekt Regio-Schienen-Takt habe zum Ziel, das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs erheblich aufzuwerten. Eine Betrachtung des Güterverkehrs sei, auch ausgehend von der Aufgabenstellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH, nicht Projektziel und Gegenstand des mit den plangegenständlichen Maßnahmen verbundenen Genehmigungsverfahrens, wenngleich Verbesserungen für den Güterverkehr durch Aufhebung von Fahrstraßenausschlüssen mit erreicht würden. Die Projektpartner Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH und die Unternehmen der DB AG hätten sich in den zugrunde liegenden Vereinbarungen zur engsten Zusammenarbeit und Koordination der Bauabläufe verpflichtet. Vor diesem Hintergrund seien die Maßnahmen und zugehörigen Sperrpausen so geplant worden, dass die Fahrplaneinschränkungen auf das geringstmögliche Maß reduziert würden. Im Übrigen seien die Bauphasen des Vorhabens nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Industrie- und Handelskammer Schwaben zur Kenntnis genommen. Die Erwiderung des Vorhabenträgers zu den vorgetragenen Aspekten der Industrie- und Handelskammer Schwaben ist nachvoll-

ziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst.

B.4.11.8 Augsburger Localbahn GmbH

Die Augsburger Localbahn GmbH bemängelt in ihrer Stellungnahme vom 28.02.2013, dass nicht hinreichend dargelegt sei, auf welchen Streckenabschnitten die im Erläuterungsbericht der Planunterlagen genannte Verkehrssteigerung um 25 % im Schienenverkehr abgewickelt werden soll. Insbesondere seien die Auswirkungen auf die Zugfahrten der Relation Bobingen - Augsburg Rangierbahnhof sowie Ingolstadt / München - Augsburg Rangierbahnhof sowie die Rangierfahrten der Relation Augsburg-Ring / Anschlussgrenzen Haunstetter Straße und Augsburg West - Augsburg Rangierbahnhof sowie Bw Augsburg Süd - Augsburg Hbf nicht dargestellt. Die Planunterlagen enthielten in diesem Zusammenhang insbesondere auch keine Aussagen über die Auswirkungen des Projektes RST-Augsburg auf Güterverkehre allgemein und auf Rangierfahrten im Personen- und Güterverkehrsbereich. Beide Bereiche stellen aber für den Wirtschaftsknoten Augsburg und für das Funktionieren des kompletten Bahnbetriebes in Augsburg wesentliche und unabdingbare Elemente dar. Die Infrastrukturkapazität für die vorgenannten Fahrten dürfe daher keinesfalls verschlechtert oder verringert werden, eine Verbesserung der Situation (v.a. durch Verkürzung von Wartezeiten und damit die Minimierung von Gleisbelegungszeiten) durch die Maßnahmen des RST-Augsburg sei anzustreben.

In den Planunterlagen seien zudem keine Aussagen darüber enthalten, wie sich die Baumaßnahmen an sich auf die Infrastrukturkapazität des Bahnknotens Augsburg Haupt- und Rangierbahnhof auswirken. Diese seien aus Sicht der Augsburger Localbahn dringend nachzureichen und insbesondere mit folgenden Inhalten zu belegen:

- Zeiträume der Sperrungen von Gleisen wegen Baumaßnahmen sowie Ersatz- und Ausweichmöglichkeiten
- Vorgesehene Gleiskapazitäten für Baustellenverkehre und Koordination mit den übrigen Personen- und Güterverkehren.

In seiner Erwiderng teilt der Vorhabenträger zum Vorbringen der Augsburger Localbahn GmbH im Wesentlichen mit, dass die geplanten Infrastrukturmaßnahmen des Projektes RST-Augsburg generell die Fahrbarkeit aller Verkehre verbessere, weil die gegenseitige Beeinflussung der Strecken von/nach Bobingen und Mering signifikant reduziert werde, der neue Bahnsteig ein Nutzungskonzept mit stark reduzierten Fahrstraßenkonflikten ermöglicht und zwischen Augsburg-Oberhausen und Augsburg Hbf auf der Güterbahn die Kapazität erhöht werde.

Im Übrigen seien die im Erläuterungsbericht beschriebenen Verkehrssteigerungen im Schienenverkehr im Großraum Augsburg bereits weitgehend zum Fahrplanwechsel im Jahr 2009 umgesetzt worden.

Zugfahrten der Relation Bobingen - Augsburg Rbf würden von diesen Verbesserungen profitieren, da Trassenkonflikte mit Zügen von und nach Mering nicht mehr bestünden. Bei Zugfahrten der Relation Ingolstadt / München - Augsburg Rbf bestünden unveränderte potentielle Trassenkonflikte, also weder Verbesserungen noch Verschlechterungen durch die geplanten Infrastrukturmaßnahmen. Unveränderte Rahmenbedingungen würden sich auch für Rangierfahrten der Relation Augsburg-Ring / Anschlussgrenzen Haunstetter Straße ergeben.

Für Rangierfahrten der Relation Augsburg West - Augsburg Rbf würden sich wegen wegfallender Trassenkonflikte mit Meringer Zügen hingegen die Rahmenbedingungen verbessern. Rangierfahrten der Relation Augsburg Bw hätten unveränderte Bedingungen, wenn ihr Ziel im östlichen oder mittigen Gleisbereich läge; verbesserte Rahmenbedingungen ergäben sich, wenn in dem westlichen Bereich gefahren werden sollte.

Zudem weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die Einschränkungen während der Bauzeit wesentlich vom Realisierungszeitpunkt der in diesem Verfahren beantragten Maßnahmen abhängen. Dazu sei vorausschauend ein Sperrpausenkonzept entwickelt worden. Der Vorhabenträger hätte daher im Vorfeld die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen informiert und zur Mitwirkung eingeladen. Diese Vorgehensweise würde der Vorhabenträger auch weiterhin verfolgen, um in partnerschaftlicher Zusammenarbeit die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen so gering wie möglich halten. Bauzeitliche Auswirkungen auf Infrastrukturkapazitäten seien im Übrigen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Augsburger Localbahn GmbH zur Kenntnis genommen und sieht deren Belange unter Berücksichtigung der Erwi-

derung des Vorhabenträgers nicht unangemessen beeinträchtigt. Entsprechend den zutreffenden Ausführungen des Vorhabenträgers in dessen Erwidern wird die detaillierte Bauphasenplanung in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nicht festgestellt bzw. genehmigt und unterliegt grundsätzlich nur im begrenzten Maß der behördlichen Prüfung und Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde. Sind Beeinträchtigungen Dritter oder der Umwelt durch den konkret geplanten Bauablauf zu erwarten, obliegt es indes der Planfeststellungsbehörde auch die Bauablaufplanung hinsichtlich deren Auswirkungen auf Dritte oder der Umwelt zu überprüfen, ob eine alternative Variante sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt. Im verfügbaren Teil dieses Beschlusses ist in Ziffer A.4.10.1 eine entsprechende Auflage aufgenommen, die dem berechtigten Interesse der Augsburger Localbahn GmbH als von den Baumaßnahmen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen dienen soll. Weitergehende Auflagen oder Maßgaben waren nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes hingegen in der vorliegenden Planfeststellung nicht veranlasst.

B.4.12 Sonstige Einwendungen

Im Rahmen der Planauslegung haben die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V., der Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Augsburg e.V. sowie zwei Privatpersonen Einwendungen gegen die Vorhabensplanung erhoben und in ihren Einwendungsschreiben Bedenken, Forderungen und Anregungen vorgetragen.

B.4.12.1 Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V.

In ihrem Einwendungsschreiben vom 25.03.2013 trägt die Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. (ANA e.V.) verfahrensrechtliche Bedenken sowie Einwendungen zum geplanten Bahnsteig F und zu einem fehlenden Wendegleis in Oberhausen vor.

Die ANA e.V. wendet dazu im Wesentlichen ein, dass ihrer Auffassung nach gegen die Vorgabe verstoßen worden sei, zusammenhängende Teile eines Projektes in einem Verfahren zu klären. Dieser Einwand sei schon beim Planfeststellungsverfahren für die MDA unberücksichtigt geblieben und werde durch die Ausweitung um die Wendeschleife (Tunnel West) offenbar wieder ignoriert, anstatt nun ein Verfahren

für alle Teile durchzuführen. Die ANA e.V. führt weiter aus, dass sich die Planfeststellungsverfahren MDA, Bahnsteig F und Wendeschleife Tunnel West überschneiden und gegenseitige Anpassungen bedingen. Beispielsweise erfolge die Anpassung der Oberleitung im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren, werde aber durch die vorherigen Verfahren und deren Festlegungen zu Teilen der Bahnsteige (inkl. Treppen, Aufzügen und Dächern) erzwungen. Die Klärung der Kosten für die Erneuerung der überalterten Oberleitung sei so auf dieses Verfahren und damit nach Baubeginn und Kostenvereinbarung verschoben worden. Des Weiteren wendet die ANA e.V. ein, die Gesamtbetrachtung des Eisenbahnverkehrs sei in den vorigen Verfahren abgewehrt und Verbesserungsvorschläge zum zukünftigen Bahnbetrieb von der DB AG und der Regierung von Schwaben abgelehnt worden. Mit der Aufteilung in Teilverfahren sei daher bis heute keine Gelegenheit gewesen, die Forderungen nach Güterzugdurchfahr Gleisen, breiten Bahnsteigen und Verbesserungen an der geplanten Unterführung unter einer in Fachfragen der Eisenbahntechnik erfahrenen Leitung zu verhandeln.

Die ANA e.V. äußert ferner Zweifel an der Begründung der Notwendigkeit des Vorhabens. So solle der geplante Bahnsteig F zunächst den Bau des Straßenbahntunnels ermöglichen und danach laut Planfeststellungsunterlagen die Pünktlichkeit im Personenverkehr, insbesondere im Nahverkehr erhöhen. Weiter werde der Bahnsteig F als wünschenswert betrachtet für die Betriebsabwicklung; wie genau der Bedarf entstehe und wie sich die Zugfahrten in Zukunft verteilen werden, werde aber nicht im Detail nachgewiesen, obwohl das Konzept des Regio-Schienen-Taktes als Ziel genannt werde und dessen Anforderungen bekannt sein müssten. Das Betriebskonzept mit Bahnsteig F im Vergleich zum Bestand werde nicht eindeutig dargestellt, vor allem würden nur Nahverkehrszüge als Anforderung genannt. Die ANA e.V. bemängelt, das insbesondere die zukünftige Streckenführung der Güterzüge durch den Hauptbahnhof Augsburg unbenannt bliebe, ebenso der Schutz der Reisenden vor Lärm und Gefahren der gestiegenen Zahl der Güterzüge und die Bahnsteigzuteilung für IC- und ICE-Züge. Ungeklärt bliebe auch die Frage, ob auch zukünftig Fernverkehrszüge aus und in Richtung Allgäu über Augsburg geführt würden und ob Güterzugdurchfahr Gleise und eine Neuordnung des Personenbahnhofs den Neubau des Bahnsteigs F entbehrlich machen würden. Laut ANA e.V. lege die Beschränkung der Ausführungen auf den Nahverkehr nahe, dass durch den Bahnsteig F frei werdende Kapazitäten an Personenbahnsteigen durch Güterzüge zur Durch-

fahrt genutzt werden könnten, man dies aber nicht zugeben möchte. Unter diesem Gesichtspunkt wären auch die Lärmberechnungen dahingehend zu hinterfragen.

Die ANA e.V. wendet sich auch gegen die in der Planung vorgesehenen Ein- und Ausfahrten für den SPNV. Danach solle der Bahnsteig F nur mit 40 km/h angefahren werden können, bei einer angestrebten Durchbindung der Züge Richtung Augsburg-Oberhausen und darüber hinaus stelle dies einen Nachteil für den Betrieb dar. Es würde die billigste Variante gewählt, den Nachteil habe der SPNV, der damit auf langsamere Einfahrten von Nord und Süd verlagert werde, während der Güterverkehr die zentralen Gleise nutzen könne. Darüber hinaus werden von der ANA e.V. im Wesentlichen auch Einwendungen zu der geplanten Bahnsteigbreite und Bahnsteigüberdachung des Bahnsteigs F, zu den Bahnsteigzugängen, zur Nutzung des Posttunnels und zum vorgesehenen Aufzugseinbau vorgetragen sowie ein aus seiner Sicht in der Planung fehlendes, für die Durchbindung der Züge von Friedberg/Aichach aber notwendiges Wendegleis in Augsburg-Oberhausen vorgetragen.

In seiner Erwiderung zu den Einwendungen der ANA e.V. führt der Vorhabenträger im Wesentlichen aus, dass das von der ANA e.V. vorgebrachte Argument bereits im abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren zum Projekt MDA umfassend behandelt worden sei und verweist dazu auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011. Das Projekt Regio-Schienen-Takt Augsburg stelle ein selbständiges Projekt mit eigenständigen Planungszielen dar. Es erfolge lediglich eine zeitliche Verknüpfung mit dem Projekt der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, um die damit einhergehenden Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs während der Bauzeit der MDA zu vermindern. Ein gemeinsames einheitliches Verfahren sei daher nicht geboten. Die durch das Projekt RST-Augsburg geplante und im vorliegenden Verfahren beantragte Spurplanänderung erfordere eine notwendige Oberleitungsanpassung, um das Befahren der Fahrstraßen mit Elektrotraktion zu ermöglichen. Das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren habe ausschließlich die Projektinhalte des Projektes RST-Augsburg zum Inhalt. Somit könne versichert werden, dass die durch das Projekt RST-Augsburg verursachten Maßnahmen auch diesem Projekt eindeutig zugeschrieben würden. Im Übrigen seien Kosten und Kostenaufteilungen nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Die von der ANA e.V. vorgetragene Einwendung zum Güterzugdurchfahrtsgleis sei im abgeschlossenen Verfahren zum Projekt MDA ausführlich behandelt worden. Die Situation und Gesamtbetrachtung

sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Kenngrößen hätten sich seither nicht wesentlich geändert, so dass die dazu im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Aussagen weiterhin volle Gültigkeit besäßen. Die Planung von Güterzuggleisen sei zudem nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Zu den Einwendungen der ANA e.V. zum Betriebskonzept führt der Vorhabenträger im Wesentlichen aus, dass für den Schienengüterverkehr die SGV-Fahrwege in den Gleisen 5 (S-N) und 7 (N-S) optimal seien, da hier keine Fahrstraßenausschlüsse entstünden. Ein Lärmschutz für die Reisenden auf dem Bahnsteig sei nicht möglich. Es sei jedoch das allgemein erklärte Ziel den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Hierbei läge der Fokus auf dem Güterverkehr und der Umrüstung der Bestandsflotte auf die "Flüsterbremse". Die IC- und ICE-Züge hielten wie bisher grundsätzlich in den Gleisen 1+2 (S-N) und 3+4 (N-S), da diese Gleise jeweils ohne Fahrstraßenausschlüsse zur HGV-Strecke von/nach München erreicht werden könnten. Das Gleis 5 könne zudem mit reduzierter Zuglänge genutzt werden. Es spreche auch nichts dagegen, weiterhin Fernverkehrszüge in das bzw. aus dem Allgäu über Augsburg zu führen. Momentan verkehre täglich nur ein Zugpaar (IC "Allgäu") von/nach Oberstdorf über Augsburg. Im Übrigen seien betriebliche Belange nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Zu den von der ANA e.V. beanstandeten Ein- und Ausfahrten am geplanten Bahnsteig merkt der Vorhabenträger an, dass am neuen Bahnsteig F hauptsächlich die Züge von und nach Buchloe halten würden. Es sei nicht vorgesehen, diese Züge Richtung Augsburg-Oberhausen durchzubinden. Die beiden Gleise am Bahnsteig F erhielten außerdem jeweils in der Mitte des Gleises ein sog. Zugdeckungssignal, so dass der Bahnsteig von zwei Zügen gleichzeitig genutzt werden könne. Die Einfahrt in ein solches unterteiltes Gleis sei nach Regelwerk ab Bahnsteiganfang nur mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h erlaubt. Aufgrund des dadurch resultierenden Bremsverhaltens der Züge führe die vorherige Einfahrtgeschwindigkeit von 40 km/h nicht zu einer wesentlichen Fahrzeitverlängerung. Darüber hinaus sei die DB Netz AG gehalten, mit den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln wirtschaftlich umzugehen und nicht über den Bedarf hinaus überdimensionierte Lösungen zu bauen. Der Einbau von Weichen, die mit 40 km/h befahren werden können, stelle hier die wirtschaftlichste Lösung dar, um den verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Zur bemängelten Breite des Bahnsteigs F wird ausgeführt, dass diese auf Grundlage der prognostizierten Fahrgastzahlen berechnet und entsprechend richtlinienkonform dimensioniert worden sei. Die Mindestbreiten des Bahnsteigs F in Bereichen

ohne und mit Hindernissen seien entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik (DB-Richtlinie 813) eingehalten und anhand der prognostizierten Reisendenzahlen verifiziert worden. Engstellen wie am Zugang zur Personenunterführung Süd könnten nur durch eine geänderte Trassierung verbessert werden, welche intensiv geprüft, aber auf Grund der örtlichen Verhältnisse im Hauptbahnhof Augsburg als nicht realisierbar festgestellt wurde. Die Bahnsteigbreiten entsprächen zudem den einschlägigen Richtlinien. Die geplante Bahnsteigüberdachung des hier antragsgegenständlichen Bahnsteigs F sei entsprechend der Bestellung durch den Freistaat Bayern (vertreten durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH) und basierend auf der gültigen Ausstattungsrichtlinie auf eine Länge von 126 m geplant. Der Besteller sehe hier aus Gründen der Zuwendungsfähigkeit keine Möglichkeit für längere Überdachungen. Reisenden stehe zudem außerhalb des Bahnsteigdaches noch eine überdachte Wetterschutzanlage zur Verfügung.

Zu den Beanstandungen der ANA e.V. bezüglich der bauzeitlichen Nutzung des Posttunnels und des vorgesehenen Aufzugseinbaus entgegnet der Vorhabenträger, dass die Anbindung aller bestehenden Bahnsteige A - E sowie des neu zu errichtenden Bahnsteigs F an den Posttunnel bauzeitlich durch das Projekt MDA erfolge. Während der Baumaßnahmen am Augsburger Hauptbahnhof werde dabei der Posttunnel provisorisch in Betrieb genommen als Ersatz für die rückzubauende und deshalb dann nicht mehr zur Verfügung stehende bisherige Verteilerebene. Eine vollständige Ertüchtigung zur Nutzung von mobilitätseingeschränkten Reisenden ist nicht vorgesehen, da nach Herstellung der MDA und der damit realisierten Barrierefreiheit der Posttunnel keine Funktion für Bahnbetriebszwecke mehr habe. Eine zusätzliche Erschließung der Bahnsteige sei gemäß den einschlägigen Berechnungen nicht erforderlich. Der barrierefreie Zugang erfolge dann über die Aufzüge. Während der Bauphase gelte für die Nutzung des Posttunnels durch mobilitätseingeschränkte Personen die gleiche Regelung wie bisher. Das heiße, die Nutzung kann nur in Begleitung von DB-Servicepersonal erfolgen. In dieser Interimsphase zur Nutzung des Posttunnels bis zur endgültigen Herstellung der MDA werde der Posttunnel auch provisorisch an den Bahnsteig F angeschlossen. Zur Gewährleistung des Zugangs zum Bahnsteig F durch mobilitätseingeschränkte Personen werde der Aufgang zum Bahnsteig F mit einem bauzeitlich zu installierenden Aufzug ausgestattet.

Zu Kritik der ANA e.V. bezüglich eines fehlenden Wendegleises im Bahnhof Augsburg-Oberhausen weist der Vorhabenträger darauf hin, dass das Projekt RST-Augsburg mehrere Planungs- und Ausbaustufen umfasse. Inhalt des vorliegenden

Planfeststellungsantrages sei die erste Ausbaustufe, wobei die Aufgabenstellung "Zugdeckungssignale Donauwörth" aufgrund der räumlichen Entfernung herausgelöst worden sei. Die Einwendung der ANA e.V. beziehe sich hingegen auf die zweite Ausbaustufe des Projektes, welche noch nicht beplant und damit auch nicht Antragsgegenstand dieses Verfahrens sei. Im Übrigen seien betriebliche Belange oder sonstige verkehrliche Interessen außerhalb dieses Projektes nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Zu den abschließenden Forderungen der ANA e.V. führt der Vorhabenträger aus, dass das Projekt Regio-Schienen-Takt ein selbständiges Projekt der DB Netz AG und der DB Station&Service AG sei. Es erfolge parallel und in Abstimmung mit dem Projekt MDA, werde jedoch völlig unabhängig davon und aus anderen Quellen finanziert. Die Forderung nach einem einheitlichen Gesamtverfahren zielen auf einen wünschenswerten Zustand ab, welcher aufgrund der unterschiedlichen Vorhabenträger und Finanzierungen unrealistisch sei. Die jeweiligen Vorhabenträger der Projekte MDA und RST-Augsburg hätten im Sinne eines abgestimmten Vorgehens entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen. Die zukünftig zu erwartende Anzahl von Güterzügen sei momentan nur der Prognose aus dem Bundesverkehrswegeplan 2025 zu entnehmen. Die Konzepte zum Ausbau der Zulaufstrecken für den Regio-Schienen-Takt nach Norden und Westen stellten verkehrliche und betriebliche Belange dar, welche nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Die Oberleitungsanlagen würden, wie dargestellt, an die durch das Projekt geänderten Bedingungen des Spurplanes angepasst. Diese Anpassungen seien auch aus den Planunterlagen ersichtlich.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. zur Kenntnis genommen. Die Erwiderung des Vorhabenträgers zu den vorgetragenen Einwendungen und Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Augsburg e.V. ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Die Einwendungen und Forderungen waren daher zurückzuweisen.

B.4.12.2 Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Augsburg e.V.

Mit Schreiben vom 25.03.2013 hat der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD e.V.), Kreisverband Augsburg, zum Vorhaben Stellung genommen und Fragen und Anregungen zur Planung vorgetragen. Der VCD e.V. fragt darin an, wie viele der Reisenden den Bahnsteig F nutzen würden, wie aktuell die Prognose sei und ob in die Prognose die Wirkungen des sehr gut angenommenen Umsteigepunktes Haunstetter Straße einbezogen worden seien.

Weiter führt der VCD e.V. an, die Planung des Bahnsteigs F werde einerseits mit der Verbesserung des Regio-Schienen-Taktes und andererseits als notwendige Maßnahme begründet, die den temporären Ausfall von anderen Bahnsteigen beim abschnittsweisen Bau des Straßenbahntunnels der MDA unter den Gleisen des Hauptbahnhofs kompensieren solle. Nach Auffassung des VCD e.V. hätten Überlegungen, die einen Verzicht auf den Bau des neuen Bahnsteigs F verbieten, wesentlich genauer ausgeführt werden sollen. Eine genaue Beschreibung der Verbesserung (Einhaltung des Viertelstunden-Taktes, Benennung zusätzlicher neuer Regiozüge nach Fertigstellung des Bahnsteigs F, die Möglichkeiten, zusätzliche Verkehre über die jetzt schon vorhandenen Gleise abzuwickeln) fehle.

Der VCD e.V. bemängelt zudem, dass dargelegt hätte werden müssen, ob der Bau des Straßenbahntunnels auch ohne die geplanten Ausweichgleise möglich gewesen wäre. Nach dessen Auffassung lasse die Erweiterung des Augsburger Hauptbahnhofs um den Bahnsteig F eine Erhöhung des Güterverkehrs auf den bisher vorhandenen Gleisen zu, mit nachteiligen Folgen für wartende Fahrgäste und Anwohner an den Zulaufstrecken. Daher werde angefragt, ob der Bahnsteig F auch notwendig sei, um den Güterzugverkehr durch den Augsburger Hauptbahnhof verstärken zu können und ob eine etwaige Verstärkung des Güterverkehrs in die Lärmwerte, denen die Anwohner der Zulaufstrecken dann ausgesetzt seien, eingerechnet worden sei. Der VCD e.V. führt weitergehend aus, dass die Oberleitungsanlagen des Augsburger Hauptbahnhofs laut Erläuterungsbericht überaltert und diese gekennzeichnet vom Fehlen jeglicher Reserven in der Statik und von minimalistischer Auslegung einzelner Komponenten seien. Daher seien umfangreiche Anpassungsmaßnahmen der Oberleitungsanlagen an das bestehende Regelwerk aufgrund geringfügiger Änderungen durch den Neubau des Bahnsteigs F notwendig. Der VCD e.V. fragt hierzu an, welche noch nicht öffentlich bezifferten Kosten dadurch entstehen und auf die

Stadtwerke Augsburg zukommen würden, die beim Bau der MDA vom Bahnsteig F profitierten. Inhalt der Einwendung des VCD e.V. ist auch die bauzeitliche Verlängerung und Ertüchtigung des Posttunnels mit Treppe und Aufzug zur Bedienung des Bahnsteigs F. Diese Verlängerung solle nach Inbetriebnahme der MDA wieder zurückgebaut werden. Der VCD e.V. fragt hierzu an, ob es nicht besser wäre, auch die anderen Bahnsteige an den Posttunnel anzubinden. Für manche Fahrgäste hätte dies kürzere Wege zur Folge, was zu einer Reisezeitverkürzung führen könnte. Der Rückbau der Anbindung des Bahnsteigs F könnte außerdem von vielen unter dem Gesichtspunkt der Geldverschwendung gesehen werden.

In seiner Erwiderung zu der Stellungnahme des VCD e.V. führt der Vorhabenträger im Wesentlichen aus, dass die Aufgabenstellung von 10.785 Reisenden pro mittleren Werktag am neu zu errichtenden Bahnsteig F ausgehe. Diese Zahl sei Bestandteil der aktuellen Prognose von 43.000 Reisenden pro Werktag für den Hauptbahnhof Augsburg. Umfeldbedingungen seien darin berücksichtigt. Zudem weist der Vorhabenträger darauf hin, dass der Bahnsteig F die Möglichkeiten für den Taktverkehr erheblich verbessere. Eine 100 %-ige Umsetzung werde aber wegen des weiter vorherrschenden Mischbetriebs auf den Zulaufstrecken nicht möglich sein. Die heute vorhandene Infrastruktur reiche definitiv nicht aus, um die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostizierten Verkehrsmengen des schienengebundenen Personenfernverkehrs und Güterverkehrs zusammen mit den aktuellen und zukünftigen SPNV-Mengen im Augsburg Hbf durchführen zu können. Spätestens, wenn diese Prognosen eintreffen, wäre entweder für die Neuverkehre oder für die Mehrungen im SPNV keine Kapazität vorhanden. Mit der Errichtung des Bahnsteigs F und den dazugehörigen Spurplananpassungen könnten die Prognosen des BVWP erfüllt werden.

Des Weiteren weist der Vorhabenträger darauf hin, dass eine zwingende rechtliche Verknüpfung der vorliegenden Planfeststellung mit dem Planfeststellungsverfahren der MDA, die eine Zusammenführung beider Verfahren erfordern würde, nicht gegeben sei. Die Planrechtfertigung für den Umbau des Augsburger Hauptbahnhofs beruht u.a. auf der optimalen Verknüpfung von ÖPNV mit dem bestehenden Schienenpersonenverkehr. Diese sei grundsätzlich auch ohne den Neubau des Bahnsteigs F gegeben. Auch baubetrieblich läge keine unumgängliche Verknüpfung vor. Zwar basiere die Baubetriebsplanung darauf, dass das Stationsbauwerk unter Außerbetriebnahme von jeweils zwei Gleisen zu errichten, was nur durch die vorher-

gehende Inbetriebnahme des Bahnsteigs F möglich sei. Grundsätzlich wäre aber auch ohne den Bahnsteig F die Herstellung des Stationsbauwerks im Rahmen des Projektes MDA möglich. Die Bauzeiten würden sich ohne die Möglichkeit der Außerbetriebnahme von zwei Gleisen dann aber deutlich verlängern und es würden teure Interimszustände entstehen. Zudem wäre der Betriebsablauf des Schienenverkehrs beeinträchtigt. Im Wesentlichen diene der Neubau des Bahnsteigs F im Zusammenhang mit dem Projekt RST-Augsburg der Kapazitätsverbesserung des Schienenpersonennahverkehrs. Die schalltechnischen Berechnungen seien auf der Grundlage der Verkehrsprognose 2025 durchgeführt worden. Ein Zusammenhang bzw. Kausalität zwischen dem Projekt RST-Augsburg und der grundsätzlichen Zunahme des Güterverkehrs bis zum Jahr 2025 bestehe nicht. Die durchgeführten schalltechnischen Berechnungen lägen, bezogen auf die verwendeten Emissionspegel an der Obergrenze der Prognose und seien somit für die betroffenen Anlieger auf der sicheren Seite.

Zum weiteren Vorbringen des VCD e.V. entgegnet der Vorhabenträger, dass die Anbindung aller bestehenden Bahnsteige A - E sowie des neu zu errichtenden Bahnsteigs F an den Posttunnel bauzeitlich durch das Projekt MDA erfolge. Während der Baumaßnahmen am Augsburger Hauptbahnhof werde dabei der Posttunnel provisorisch in Betrieb genommen als Ersatz für die rückzubauende und deshalb dann nicht mehr zur Verfügung stehende bisherige Verteilerebene. Eine vollständige Ertüchtigung zur Nutzung von mobilitätseingeschränkten Reisenden ist nicht vorgesehen, da nach Herstellung der MDA und der damit realisierten Barrierefreiheit der Posttunnel keine Funktion für Bahnbetriebszwecke mehr habe. Eine zusätzliche Erschließung der Bahnsteige sei gemäß den einschlägigen Berechnungen nicht erforderlich. Der barrierefreie Zugang erfolgt dann über die Aufzüge. Während der Bauphase gelte für die Nutzung des Posttunnels durch Behinderte bzw. mobilitätseingeschränkte Personen die gleiche Regelung wie bisher. Das heiße, die Nutzung kann nur in Begleitung von DB-Servicepersonal erfolgen. In dieser Interimsphase zur Nutzung des Posttunnels bis zur endgültigen Herstellung der MDA werde der Posttunnel auch provisorisch an den Bahnsteig F angeschlossen. Zur Gewährleistung des Zugangs zum Bahnsteig F durch mobilitätseingeschränkte Personen werde der Aufgang zum Bahnsteig F mit einem bauzeitlich zu installierenden Aufzug ausgestattet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD e.V.) zur Vorhabensplanung zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen des Vorhabenträgers zu den vorgetragenen Aspekten des VCD e.V. sind schlüssig und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst.

B.4.12.3 Einwendungen eines Privaten (Schlüsselnummer 1)

Mit Schreiben vom 23.03.2013 wendet der Private ein, dass er als Fahrgast der Eisenbahnunternehmen und Nutzer des Hauptbahnhofs Augsburg Betroffener sei und macht in seinem Einwendungsschreiben Belange der Gesundheit und der Verkehrssicherheit geltend. Er sei der Meinung, dass in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen diese Belange nicht ausreichend berücksichtigt seien. Insbesondere werden Mängel im vorbeugenden Brandschutz auf den Bahnsteigen, Gesundheitsschädigung durch Lärmemission durchfahrender Güterzüge, Gefahren durch Windverwirbelungen von durchfahrenden Güterzügen, Gefahren durch Güterzüge im Gefahrguttransport ohne zusätzliche Sicherheitseinrichtungen, Mängel in der Anlage der Blindenleitstreifen, die zugleich Sicherheitsabstandsmarkierungen darstellen würden, sowie unzulässige Abweichungen nach Art. 28 der Bayerischen Bauordnung für das Bahnhofsgebäude von ihm geltend gemacht.

Zu den Einwendungen des Privaten hinsichtlich des vorbeugenden Brandschutzes führt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung aus, dass durch den standardisierten IVE-Nachweis gemäß dem Regelwerk der DB das Szenario "Waggonbrand" erfasst worden sei. Für diesen Fall werde die vollständige Evakuierung der Züge am betroffenen Bahnsteig angenommen. Im Bahnhof Augsburg stünden zwei Angriffswegen zu den Mittelbahnsteigen (Verteilerebene und Südtunnel) zur Verfügung, über welche eine Löschwasserversorgung aufgebaut werden könne. Die maximale Evakuierungsdauer sei nach den Ergebnissen des IVE-Nachweises mit 540 s ermittelt, so dass nach dieser Zeit nicht mehr mit "herausströmenden Personen" vom betroffenen Bahnsteig gerechnet werden müsse. Zum Punkt „Gesundheitsschädigung durch Lärmemission durchfahrender Güterzüge“ erwidert der Vorhabenträger, dass der Einwender in seinen Ausführungen einer Fehldeutung der Planunterlagen unter-

liege. Die Durchfahrten würden mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h erfolgen, wenn man den gesamten Hauptbahnhof betrachte, worauf sich das Ganzheitliche Brandschutzkonzept beziehe. Dieses Brandschutzkonzept umfasse aber die Baumaßnahmen der MDA und den Teilbereich des Projektes Regio-Schienen-Takt Augsburg. Da die hier zu bewertende Planung lediglich den Umgriff des Projektes RST-Augsburg betreffe, sei die Argumentation des Einwenders gegenstandslos. Die im Projekt RST-Augsburg umzusetzenden Einfahrtgeschwindigkeiten betragen $v = 40$ km/h für die Gleise 10 und 12 und $v = 60$ km/h für die Gleise 7 bis 9. Im Übrigen seien im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Emissions- und Beurteilungspegel in der schalltechnischen Untersuchung auf Basis der Verkehrsprognose und der gültigen gesetzlichen Vorschriften und Regelwerke berechnet worden. Die vom Einwender vorgebrachten Argumente zur Schaffung eines Güterzugdurchfahrtgleises seien im abgeschlossenen Verfahren zum Projekt MDA zudem ausführlich behandelt worden. Die Situation und Gesamtbetrachtung sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Kenngrößen hätten sich seither nicht wesentlich geändert, so dass diesbezüglich auf den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben vom 09.12.2011 zum Projekt MDA Bezug genommen werde.

Hinsichtlich des vom Einwender vorgetragenen Aspektes der Windverwirbelungen auf Bahnsteigen teilt der Vorhabenträger in seiner Erwiderung mit, dass Personen, die sich auf Bahnsteigen aufhalten, ggf. aerodynamischen Einwirkungen von durchfahrenden Zügen ausgesetzt seien. In den DB-Regelwerken 513.2010 "Sicherungsmaßnahmen für Bahnsteige festlegen" und 513.2011 "Sicherungsmaßnahmen auf Bahnsteigen sicherstellen" werde jedoch dargestellt, welche Maßnahmen ergriffen werden müssten, um diese Auswirkungen möglichst gering zu halten. Für jedes Bahnsteiggleis werde eine standardisierte, computergestützte Risikobewertung erstellt. Die erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen würden ergriffen. Zu den eingewandten Sicherheitsbedenken wegen schienengebundener Gefahrguttransporte führt der Vorhabenträger aus, dass eine gesetzliche Verpflichtung zur Ausstattung von Gefahrguttransporten mit Detektoren für heiß laufende Achsen nicht bestehe. Die DB Netz AG habe sich aber dennoch in ihrem eigenen Regelwerk dazu verpflichtet, in regelmäßigen Abständen an der Strecke sog. Heißläuferortungsanlagen vorzuhalten, die bei einem Warm- oder Heißläufer ansprechen und unmittelbar einen Alarm beim zuständigen Fahrdienstleiter auslösen, welcher dann im Zusammenspiel mit dem Triebfahrzeugführer und der Notfalleitstelle festgelegte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, wie Gleissperrungen usw. einleite. Auf

den Zulaufstrecken rund um Augsburg seien solche Anlagen z. B. in Mering, Haspelmoor und Kutzenhausen eingebaut.

Zu den vom Einwender behaupteten Mängel bei der Anlage von Blindenleitstreifen entgegnet der Vorhabenträger, dass das taktile Blindenleitsystem entsprechend der geltenden Vorschriften geplant und mit den Verbänden abgestimmt worden sei. Der Blindenleitstreifen befinde sich im Übrigen außerhalb des Sicherheitsbereiches.

Bezüglich der vom Einwender monierten Abweichungen nach Art. 28 BayBO für das Bahnhofsgebäude stellt der Vorhabenträger klar, dass dieser Einwand nicht relevant für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren sei, da hier auf Bauteile Bezug genommen werde, die vom Projekt RST-Augsburg nicht betroffen seien. Im Übrigen gelte die Bayerische Bauordnung nicht unmittelbar für Verkehrsanlagen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Einwenders zur Vorhabensplanung zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen des Vorhabenträgers zu den vorgetragenen Einwendungen und Bedenken sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Die erhobenen Einwendungen und Bedenken waren daher zurückzuweisen.

B.4.12.4 Einwendungen eines Privaten (Schlüsselnummer 2)

Mit Einwendungsschreiben vom 25.03.2013 teilt der Private mit, dass das Vorhaben zwar grundsätzlich hinsichtlich der geplanten Baumaßnahmen in den Streckenabschnitten zwischen Augsburg-Oberhausen und Augsburg Hbf sowie zwischen Bobingen und Augsburg von ihm begrüßt werde. Der Neubau des Bahnsteigs F werde hingegen aus verschiedenen Gründen von ihm als überflüssig, für die Fahrgäste als nachteilig und als Verschwendung von Steuergeldern erachtet. Aus seiner Sicht verfüge der Augsburger Hauptbahnhof über ausreichend Kapazität zur Abfertigung von stündlich bis zu 36 Zügen. Im Maximum würden aber heute nur 24 Züge/h (Morgenspitze) erreicht. Mit dem geplanten Wegfall der ICE-Züge von/nach Norden und einer (eher unwahrscheinlichen) Zunahme auf der Ost-West-Achse bleibe damit ausreichend Kapazität zur Verdichtung des Regionalverkehrs. Auch lasse sich die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs weiter verbessern, wenn die Nah-

verkehrszüge konsequent über den Hauptbahnhof hinaus durchgebunden würden. Darüber hinaus macht der Private weitere Einwendungen geltend. Aus seiner Sicht brächten die Planungen für die Fahrgäste des Nahverkehrs eine Reihe von Verschlechterungen. Zudem werden fehlende Datengrundlagen insbesondere zur Fahrplangestaltung des Regionalverkehrs sowie Planungsfehler bei der baulichen Gestaltung des Bahnsteigs F und bei den Oberleitungsanlagen im Augsburger Hauptbahnhof beanstandet.

Demgegenüber erwidert der Vorhabenträger, dass sich die Kapazität eines Bahnhofs nicht nur aufgrund der zur Verfügung stehenden Bahnsteiggleise berechne, sondern aus einer gesamthaften Betrachtung der Gleisinfrastruktur des Bahnhofs selbst und der Infrastruktur der jeweiligen Zulaufstrecken und Einfahrbereiche. Gerade in den vom Einwender angeführten Morgenspitzen sei mit der heutigen Infrastruktur das Maximum des Fahrbaren ausgeschöpft. Im Übrigen seien derartige verkehrliche und betriebliche Überlegungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Des Weiteren führt der Vorhabenträger zu den entsprechenden Einwendungen des Privaten aus, dass durch die Kombination der Projekte RST-Augsburg und MDA die Zugangssituation für die Reisenden im Hauptbahnhof verbessere und nicht verschlechtere (z. B. durch Einbau von Aufzügen, großzügigere Unterführung, direkter Umstieg zur Tram usw.). Im Übrigen seien künftig die Zu- und Abgangswege zum bzw. vom geplanten Bahnsteig F nur unwesentlich länger als bisher. Der geplante Wetterschutz am Bahnsteig F sei mit 127 m Dachlänge ausreichend und entspreche den Vorgaben der Finanzierung. Das Bahnsteigdach des Bahnsteigs F sei gemäß der maßgeblichen DB-Richtlinie 813.0203 geplant. Dabei werde das Dach 0,80 m höher gebaut als im Bestand der Bahnsteige A - E. Diese Höhe sei erforderlich, um die Aufzüge und auch Infotafeln unterzubringen. Es biete aber auch in dieser Höhe einen weitgehend uneingeschränkten Wetterschutz. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben zum Projekt RST-Augsburg habe im Übrigen keine Änderungen an den Bahnsteigdächern der Bahnsteige A - E zum Gegenstand.

Zu den weiteren Einwendungen entgegnet der Vorhabenträger, dass Gestaltung und Bestellung des Regionalverkehrs in der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft mbH lägen. Die Fahrplangestaltung sei im Rahmen der Ausschreibung veröffentlicht worden. Im Übrigen sei die Fahrplangestaltung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Weiter führt der Vorhabenträger an, dass

der neue Bahnsteig F die Möglichkeiten für den Taktverkehr erheblich verbessere. Die heute im Hauptbahnhof Augsburg vorhandene Bahnsteiginfrastruktur reiche definitiv nicht aus, um die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) prognostizierten Verkehrsmengen des schienengebundenen Personenfernverkehrs und Güterverkehrs zusammen mit den aktuellen und zukünftigen SPNV-Mengen in Augsburg Hbf durchführen zu können. Spätestens, wenn diese Prognosen einträfen, wäre entweder für die Neuverkehre oder für die Mehrungen im SPNV keine Kapazität vorhanden. Diese fehlende Kapazität werde durch die Errichtung des Bahnsteigs F bereitgestellt.

Zu der vom Einwender bemängelnden Bahnsteiggestaltung weist der Vorhabenträger darauf hin, dass für den Bahnsteig F das einvernehmlich mit der Stadt Augsburg und den Stadtwerken Augsburg abgestimmte Architekturkonzept der MDA übernommen worden sei. Die Gestaltung der Tageslichtöffnungen sei im Übrigen im Planfeststellungsbeschluss für das Projekt MDA eindeutig beschrieben und begründet. Die Lichtöffnungen dienen dazu, die Verteilerebene sowie die Straßenbahnebene mit Tageslicht zu versorgen und dienen nicht wie vom Einwender behauptet lediglich der Kosteneinsparung. Im Übrigen entspreche die Bahnsteiggestaltung den einschlägigen Standards und Richtlinien. Extremen Witterungsbedingungen könnten an Bahnsteigen indes nicht vollständig begegnet werden. Zu der vom Einwender bemängelten geringen Bahnsteigbreite weist der Vorhabenträger darauf hin, dass die vorgesehene Breite des Bahnsteigs F auf Grundlage der prognostizierten Fahrgastzahlen berechnet und entsprechend der geltenden DB-Richtlinie 813.0201 richtlinienkonform dimensioniert sei. Die Mindestbreiten des Bahnsteigs F in Bereichen ohne und mit Hindernissen seien entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik (DB-Richtlinie 813) eingehalten und anhand der prognostizierten Reisendenzahlen verifiziert. Engstellen wie am Zugang zur Personenunterführung Süd könnten nur durch eine geänderte Trassierung verbessert werden, welche intensiv geprüft, aber auf Grund der örtlichen Verhältnisse im Hauptbahnhof Augsburg als nicht realisierbar festgestellt wurde.

Hinsichtlich der vom Einwender beanstandeten Planung der Oberleitungsanlagen im Augsburger Hauptbahnhof entgegnet der Vorhabenträger, dass die Oberleitungsanlagen, wie in den Planunterlagen dargestellt, an die durch das Projekt RST-Augsburg geänderten Bedingungen des Spurplanes angepasst würden. Diese seien aus den Planunterlagen ersichtlich. Die Positionierung der Oberleitungsmasten er-

folge dabei nach den entsprechenden Richtlinien zur Planung von Oberleitungsmasten.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat das Vorbringen des Einwenders zur Vorhabensplanung zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen des Vorhabenträgers zu den vorgetragenen Einwendungen und Bedenken sind nachvollziehbar und nicht zu beanstanden. Auflagen, Maßgaben oder sonstige Regelungen, vom beantragten Planungskonzept des Vorhabenträgers abzuweichen, waren hierzu nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss nicht veranlasst. Die erhobenen Einwendungen und Bedenken waren daher zurückzuweisen.

B.4.12.5 Weitere Einwendungen, Bedenken und Forderungen

Die in den vorstehenden Ausführungen nicht näher gewürdigten Einwendungen, Bedenken und Forderungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen und/oder durch Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sie sich im Laufe des durchgeführten Planfeststellungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben. Diese Einwendungen, Bedenken und Forderungen betreffen zum Teil nicht den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung oder sind lediglich als über das konkrete Vorhaben hinausgehende Anregungen an den Träger des Vorhabens aufzufassen. Für den übrigen Teil ergab die Abwägung, dass dem zugrunde liegenden Vorbringen aus den in diesem Planfeststellungsbeschluss an anderer Stelle aufgeführten Gründen nicht gefolgt werden kann.

B.4.13 Beanspruchung von Grundeigentum und Entschädigungen

Die Realisierung des Vorhabens erfordert die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen aus öffentlichen Eigentum für die Nutzung zum Zwecke der Baustelleneinrichtungen, Zwischenlagerungen und Baustellenzufahrten während der Baudurchführung. Bei den festgestellten Planunterlagen befinden sich ein Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne (Anlagen 8.1, 8.2.1 und 8.2.2), in denen die benötigten Flächen gekennzeichnet sowie planlich dargestellt sind.

Bei der Abwägung der von einem Eisenbahnbauvorhaben 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, die teilweise an Private verpachtet sind, in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang 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. Denn die von dem Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können nicht weiter mit vertretbarem Aufwand verringert werden. Denn sonst müssten andere schutzwürdige Belange in nicht hinnehmbarer Art und Weise zurückstehen. Gleiches gilt für eine Verringerung des Vorhabenumfangs.

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

Das Eisenbahn-Bundesamt trifft die in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgeführten Entscheidungen über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach. Solche Ansprüche bestehen im Hinblick auf unmittelbare Eigentumsbeeinträchtigungen wie dauerhafte oder vorübergehende Grundinanspruchnahme, abzubrechende Einrichtungen bzw. Beseitigung von Bepflanzungen, etc. Für den eintretenden Rechtsverlust durch unmittelbare Inanspruchnahme von Eigentum und für sonstige, durch eine Enteignung eintretende Vermögensnachteile ist Entschädigung zu leisten. In der Planfeststellung wird über Entschädigungsfragen wegen unmittelbarer Inanspruchnahme von Grundeigentum nur dem Grunde nach entschieden. Art und Höhe der Entschädigung (z. B. in Form einer Geldleistung oder einer geeigneten Ersatzleis-

tung) sind in den Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen, welche der Vorhabenträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder - falls dabei keine Einigung erzielt werden kann - in einem nachfolgenden Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Enteignungsbehörde zu regeln.

Hinsichtlich der eigentlichen Grundinanspruchnahme mit Verhandlungen zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen Eigentümern sowie eventueller Besitz- einweisungs- und Enteignungsverfahren ist zu beachten, dass diese Punkte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind und daher in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht geregelt werden. Die Planfeststellung hat diesbezüglich lediglich eine enteignungsrechtliche Vorwirkung (vgl. §§ 21, 22 AEG). Der Planfeststellungsbeschluss eröffnet dem Vorhabenträger damit zwar den Zugriff auf das Eigentum anderer, er bewirkt aber für die Betroffenen noch keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich vielmehr darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Eventuell eintretende und tatsächlich auf das Vorhaben zurückzuführende (baubedingte) Schäden an Gebäuden oder sonstigen Anlagen werden vom Vorhabenträger aus Eigeninteresse über ein Beweissicherungsverfahren erfasst und entsprechend der zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Eine weitergehende Festlegung möglicher Schadensersatzansprüche ist im Planfeststellungsverfahren nicht zu treffen, da die tatsächlichen Auswirkungen noch nicht absehbar sind, sondern ggf. erst beim Bau in Erscheinung treten. Vorliegend genügt es, dass diese Ersatzansprüche ausreichend gesichert sind.

B.4.14 Umweltfachliche Bauüberwachung

Beim Bau von Bahnanlagen werden zum Schutz der Umwelt regelmäßig Schutz-, vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgesetzt, die bei ordnungsgemäßer Durchführung Schäden von der Bevölkerung sowie der belebten und unbelebten Umwelt abwehren. Gerade größere Baumaßnahmen erweisen sich hinsichtlich der durchzuführenden Maßnahmen und der zeitlichen Abläufe sowie der beteiligten Personen, Firmen und Gewerke als so komplex, dass eine genehmigungskonforme Realisierung nur durch eine ergänzende, umweltorientierte Steuerung - die Umweltfachliche Bauüberwachung - gewährleistet werden kann.

Da es sich hier nach Beurteilung des Eisenbahn-Bundesamtes um ein umfangreiches Bauvorhaben mit entsprechenden umweltrelevanten Auswirkungen (insbesondere Baulärm, Artenschutz) handelt, ist eine solche umweltfachliche Bauüberwachung erforderlich. Eine entsprechende Anordnung ist im verfügenden Teil dieses Beschlusses in der Ziffer A.4.12 enthalten.

B.4.15 VV BAU, VV BAU-STE

Im verfügenden Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist unter der Ziffer A.4.13 dem Vorhabenträger aufgegeben, rechtzeitig die nach 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), jeweils in der aktuellen Fassung, erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Bauausführung 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.4.16 Vollzugskontrolle

Wenn der Vorhabenträger mit der Realisierung eines planfestgestellten Vorhabens beginnt, ist er an die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses gebunden. Er darf hiervon nicht abweichen und ist nicht berechtigt, nur Teile des festgestellten Vorhabens zu realisieren, es sei denn, dass der Plan nach § 76 VwVfG entsprechend geändert wurde.

Die Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses ist in seiner Gesamtheit zu kontrollieren. Diese Vollzugskontrolle umfasst alle durch den Planfeststellungsbeschluss festgelegten Anlagen und Maßnahmen (Betriebsanlagen, notwendige Folgemaßnahmen, Schutzvorkehrungen, Schutzauflagen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).

Zur Eröffnung der behördlichen Vollzugskontrolle des planfestgestellten Vorhabens hat der Vorhabenträger neben dem Baubeginn schließlich auch die Fertigstellung des genehmigten Bauvorhabens dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich anzuzeigen. Die frühzeitig vorzulegende Baubeginnsanzeige dient in diesem Zusammenhang insbesondere der Möglichkeit zur Aufsicht über die Erledigung von Nebenbestimmungen, die bereits vor Baubeginn zu erfüllen sind. Mit der Fertigstellungsanzeige ist vom Vorhabenträger zu erklären, dass er die mit dem Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bauwerke ordnungsgemäß errichtet und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat oder ggf. wann eventuell noch verbleibende Nebenbestimmungen voraussichtlich erfüllt werden, nebst Begründung für deren ggf. noch nicht erfolgten Umsetzung.

Diesbezügliche Regelungen sind im verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses unter der Ziffer A.4.14 aufgenommen.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung geprüft und alle Belange in die Abwägung eingestellt. Durch die Vorhabensplanung, den Zusagen des Vorhabenträgers 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 wurden. 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.

B.6 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der BEGebV.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München, erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr 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 Bayerischen 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.

Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München

München, 07.01.2015

Im Auftrag

gez.

Endres

(Dienstsiegel)