

**Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Augsburg
von Haunstetten nach Königsbrunn Zentrum
(ZOB)**



**Planfeststellungsbeschluss
vom 30. August 2019**

Geschäftszeichen: 23-3623.2-2/12

INHALTSVERZEICHNIS

A) TENOR	4
I. Feststellung des Plans	4
II. Festgestellte Planunterlagen	5
III. Straßenrechtliche Verfügungen	6
IV. Kosten der Baumaßnahme	7
V. Schall- und Erschütterungsschutz, Körperschall, sekundärer Luftschall	7
VI. Wasserrechtliche Entscheidungen	8
1. Versickerung von Niederschlagswasser	8
2. Auflagen und Bedingungen	9
2.1. Bauabnahme	9
2.2. Niederschlagswasser	9
2.3. Altlasten Stadt Augsburg (verfüllte Kiesgrube, Altlastenkataster 76100018)	11
2.4. Nachsorgender Bodenschutz	12
2.5. Vorsorgender Bodenschutz	12
2.6. Hinweise	13
3. Allgemeine Auflagen	14
VII. Natur- und Landschaftsschutz	15
VIII. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung	19
IX. Denkmalpflege	22
X. Sonstige Auflagen	23
1. Bauphase	23
2. Vollzug der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab)	24
3. Anbringung von Haltevorrichtungen	26
4. Straßenverkehr	26
4.1 Lichtsignal- und Beleuchtungsanlagen	26
4.2 Kreuzung Inninger Straße / Postillionstraße	26
4.3 Bahnübergänge	27
4.4 Sonstige Verkehrsflächen	27
4.5 Entwässerung	27
5. EMV – Streustrom	27
6. ÖPNV	27
7. Städtebau, Bauplanungsrecht	28
XI. Entscheidungen über Einwendungen	28
XII. Genehmigung für Einrichtung und Betrieb der Linie	29
XIII. Verfahrenskosten	30
B) SACHVERHALT	31
I. Beschreibung des Vorhabens	31
II. Vorgeschichte	32
III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	33
IV. Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren	34

C) ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE 35

I. Allgemeines	35
1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	35
2. Voraussetzungen der Planfeststellung	35
3. Verhältnis zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof	36
II. Verfahrensrechtliche Bewertung	36
1. Zuständigkeit und Verfahren	36
2. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	37
2.1 Gesetzliche Grundlagen	37
2.2 Ablauf des UVP-Verfahrens	38
2.3 Grundlagen des UVP-Berichtes	38
3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	38
3.1 Beschreibung des Vorhabens	38
3.2 Beschreibung der Umwelt	39
3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens	41
3.3.1 Untersuchte Linienführungen	42
3.3.2 Varianten	42
3.3.3 Umweltauswirkungen der relevanten Linienführungen	44
4. Bewertung der Umweltauswirkungen	45
4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens	45
4.2 Bewertung der Trassenalternativen	46
III. Materiell-rechtliche Bewertung der Verlängerung der Straßenbahnlinie	3 49
1. Planrechtfertigung	49
2. Abwägung	53
2.1 Allgemeines	53
2.2 Alternative Linienführungen	53
3. Städtebauliche Belange	57
4. Immissionsschutz	59
4.1 Lärmschutz	59
4.1.1 Allgemeines	59
4.1.2 Schienenbonus	62
4.1.3 Aktiver und passiver Schallschutz	63
4.1.4 Spezielle Geräusche der Straßenbahn	65
4.1.5 Baulärm	65
4.2 Erschütterungen, Körperschall (sekundärer Luftschall)	66
4.3 Luftreinhaltung	68
4.4 Elektromagnetische Verträglichkeit	68
5. Naturhaushalt, Landschaftsbild und Artenschutz	68
5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft	69
5.2 Artenschutz	70
5.3 Orts- und Landschaftsbild	70
5.4 Überwachungsmaßnahmen, weitere Festsetzungen	71
6. Wasserhaushalt und Bodenschutz	71
7. Land- und Forstwirtschaft	72
8. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	72
8.1 Nahverkehrsplanung	73
8.2 Kommunale Vereinbarung	74
8.3 Stadtverkehr	75
8.4 Regionalverkehr	77
9. Sonstige öffentliche und private Belange	78
9.1 Verkehrssicherheit	78
9.2 Wirtschaft	78
9.3 Belange der Versorgungsunternehmen	80

9.4	Denkmalpflege	81
10.	Eingriffe in das Eigentum	82
11.	Sonstige Forderungen Träger öffentlicher Belange	83
11.1	Stadt Augsburg	83
11.2	Stadt Königsbrunn/Stadtwerke Königsbrunn	86
11.3	Behindertenvertreter	87
11.3.1	Behindertenbeirat der Stadt Augsburg	87
11.3.2	Behindertenfachstelle des Landkreises Augsburg	87
11.4.	Technische Aufsichtsbehörde (tAb)	89
IV.	Einwendungen Privater	89
V.	Gesamtergebnis der Abwägung	100
VI.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	100
VII.	Wasserrechtliche Erlaubnis	100
VIII.	Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb der Linie	101
IX.	Kostenentscheidung	101
<u>D)</u>	<u>RECHTSBEHELFSBELEHRUNGEN, HINWEIS</u>	<u>101</u>
I.	Rechtsbehelfsbelehrung zum Planfeststellungsbeschluss	101
II.	Rechtsbehelfsbelehrung zur Liniengenehmigung	103
III.	Hinweis zur Bekanntmachung	104

Geschäftszeichen: 23-3623.2-2/12

Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 in Augsburg von Haunstetten nach Königsbrunn (ZOB)

Die Regierung von Schwaben erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A) Tenor

I. Feststellung des Plans

Der Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 als zweigleisige Strecke von der derzeitigen Endhaltestelle „Haunstetten West P+R“ in Augsburg nach Königsbrunn (Zentraler Omnibusbahnhof ZOB) wird in der Fassung der Tektur vom 20.2.2019 einschließlich der Roteintragungen und den Auflagen dieses Beschlusses

f e s t g e s t e l l t .

Die Planfeststellung schließt die für das Vorhaben erforderlichen anderen behördlichen Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse und Planfeststellungen ein. Ausgenommen hiervon sind wasserrechtliche Gestattungen für Gewässerbenutzungen. Die beantragte Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG war für die in den Planunterlagen genannten Anlagen nicht erforderlich, sodass sich eine Entscheidung hierüber erübrigt hat.

II. Festgestellte Planunterlagen

Die Planfeststellung umfasst folgende Unterlagen in der ursprünglichen oder der tektierten Fassung:

(T = Tektur vom 20.2.2019)

Übersichtslageplan M 1 : 50.000 (Anlage 3.1 der Planunterlagen)

Übersichtslageplan Luftbild M 1 : 5000 (Anlage 3.2 der Planunterlagen)

Lagepläne M 1 : 500 (Anlagen 4.1.1 T, 4.1.2 T, 4.1.3 T, 4.1.4 T, 4.1.5 T, 4.1.6 T, 4.1.7 T, 4.1.8 T, 4.1.9 T, 4.1.10 T, 4.1.11 T, 4.1.12 T, der Planunterlagen)

Bauwerksverzeichnis (Anlage 2 T der Planunterlagen)

Höhenpläne M 1 : 500 / 50 (Anlagen 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 T - 4.2.9 T, 4.2.10 - 4.2.12,, 4.2.13T der Planunterlagen)

Regel-Querschnitte Oberbau M 1 : 50 (Anlage 4.3.1 der Planunterlagen),
Querprofile 1 – 18 M 1 : 100 (Anlagen 4.3.2 T – 4.3.4T der Planunterlagen)

Bauwerksplan GUW Guldenstraße M 1 : 50 (Anlage 4.4.1 der Planunterlagen)

Bauwerksplan GUW Königsbrunn M 1 : 50 / 100 (Anlage 4.4.2T der Planunterlagen)

Bauwerksplan Schallschutzwand Königsbrunn M 1 : 250 (Anlage 4.4.3T der Planunterlagen)

Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 5.1T der Planunterlagen)

Grunderwerbspläne M 1 : 500 (Anlagen 5.2.1, 5.2.2T - 5.2.4T 5.2.5, 5.2.6, und 5.2.7T - 5.2.13T der Planunterlagen)

Landschaftspflegerische Begleitpläne M 1 : 500 (Anlagen 6.3.2.1-0T - 6.3.2.1-4T, 6.3.2.1-5, 6.3.2.1-6, 6.3.2.1-7T - 6.3.2.1-12T, 6.3.2.2-0T - 6.3.2.2-4T, 6.3.2.2-5, 6.3.2.2-6, 6.3.2.2-7T - 6.3.2.2-12T und 6.3.2.3-1T, 6.3.2.3-2T, der Planunterlagen)

Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung (Anlage 7.1T der Planunterlagen)

Lagepläne schalltechnische Untersuchung M 1 : 1000 (Anlage 7.2.1T, 7.2.2, 7.2.3T - 7.2.5T der Planunterlagen)

Differenzpegelkarten und Pegelliste schalltechnische Untersuchung M 1 : 1000 (Anlagen 7.2.6T - 7.2.7T und 7.3T der Planunterlagen)

Erschütterungsmaßnahmen (Anlage 8.3T der Planunterlagen)

Fahrleitungspläne M 1 : 500 (Anlage 4.5.1 - 4.5.11 und 4.5.12T der Planunterlagen)

Unterlagen zur Bemessung von Versickerungsanlagen (Anlage 13.1T der Planunterlagen)

Den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind folgende weitere Unterlagen:
(T = Tektur vom 20.2.2019)

Erläuterungsbericht (Anlage 1.1T der Planunterlagen)
Variantenuntersuchung (Anlage 1.2 der Planunterlagen)

Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 6.2 der Planunterlagen)

Erläuterungsbericht Landespflegerischer Begleitplan (Anlage 6.3.1.T der Planunterlagen)

Erläuterungsbericht schalltechnische Untersuchung (Anlage 7.1 der Planunterlagen)

Erschütterungsgutachten (Anlage 8.1T der Planunterlagen)

Erschütterungstechnische Bewertung (Anlage 8.2 der Planunterlagen)

Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit (Anlage 9 der Planunterlagen)

Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Anlage 6.1T der Planunterlagen)

III. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5 und Art. 8 Abs. 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5.10.1981, zuletzt geändert durch § 1 Abs. 364 der Verordnung vom 26.3.2019, GVBl S. 98; BayRS 91-1-B) gelten, werden von Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Auf- bzw. Abstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, sofern die Umstufungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 3.09 T der Planunterlagen; Anhang zu lfd. Nrn. 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 210, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 221a, 222, 302, 303, 303a, 304, 305, 306, 503 und den dort zugeordneten Lageplänen der straßenrechtlichen Verfügungen.

IV. Kosten der Baumaßnahme

Die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH trägt als Baulastträger im Namen und für Rechnung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH die Kosten für das Bauvorhaben sowie für die planfestgestellten Folgemaßnahmen, soweit nicht in gesetzlichen Bestimmungen oder in Vereinbarungen mit ihr eine andere Regelung getroffen worden ist.

Die Grunderwerbskosten im Stadtgebiet Augsburg werden von der Stadt Augsburg getragen. In Königsbrunn trägt die Stadt Königsbrunn die Grunderwerbskosten.

V. Schall- und Erschütterungsschutz, Körperschall, sekundärer Luftschall

Für die Eigentümer des nachfolgend genannten Anwesens in der Stadt Augsburg besteht Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor schädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen (passive Schallschutzmaßnahmen). Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die untersuchten Immissionsorte ergeben sich aus der Liste des schalltechnischen Gutachtens und den dazugehörigen Lageplänen (Anlage 7.3T Blatt 168, Anlage 7.1T, Blatt 41 und 42).

Entsprechende Ansprüche haben in der Stadt Augsburg die Eigentümer des Anwesens Inninger Str. 53.

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV) vom 4.2.1997 (BGBl I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 23.9.1997 (BGBl I S. 2329). Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird die Summe der Immissionen aus Straßen- und Straßenbahnverkehr heran-gezogen.

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus den unter A) II. genannten Planunterlagen.

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 12, 1997, S. 434) in der derzeit geltenden Fassung durchzuführen.

Die Schall- und Erschütterungsimmissionen sind durch regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege möglichst gering zu halten.

An folgenden Anwesen sind vor Beginn der Baumaßnahmen Beweissicherungsverfahren hinsichtlich des Bauzustandes der Anwesen und evtl. vorhandener Vorschädigungen durchzuführen: Anwesen FINr. 1679, 1670/1, 955/91 und 955/179 auf der Gemarkung Königsbrunn. Der Bauzustand der vorgenannten Anwesen ist nach Ablauf von 6 – 12 Monaten nach Aufnahme des Linienbetriebs erneut zu erheben, evtl. neu hinzugekommene Schäden bzw. Verschlechterungen von Vorschädigungen sind zu dokumentieren. Soweit neu

hinzugekommenen Schäden / Verschlechterungen von Vorschädigungen auf den Betrieb der Straßenbahnlinie zurückzuführen sind, hat der Vorhabenträger ergänzend eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Vor Baubeginn sind an repräsentativen Anwesen im Bereich der Erschütterungsschutzmaßnahme bei Bau-km 4+155 bis 0+017 sowie Bau-km 2+640 bis 2+954 Erschütterungsmessungen einschließlich Erschütterungsprognose mit Hilfe von Ersatzanregung durchzuführen sowie nach Aufnahme des Linienbetriebs Messungen der Erschütterungen an den gleichen Anwesen mit dem Ziel, die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zu prognostizieren und zu überprüfen. Gleiches gilt für Anwesen, deren Anwohner nach der Aufnahme des Linienbetriebs mit Straßenbahnen im Neubauabschnitt über Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb wahrnehmen.

Soweit die Messungen eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ergeben, ist der Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten (z.B. durch hochelastische Schienenlagerung oder Abfugung), soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Andernfalls sind die von Anhaltswertüberschreitungen Betroffenen durch Geld zu entschädigen.

Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, Beilage zum BAnz.Nr. 160 vom 1.9.1970 und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.8.2002 (BGBl I S. 3478), zuletzt geändert durch Art. 83 der Verordnung vom 31.8.2015 (BGBl I S. 1474), sind zu beachten. Das Bauvorhaben liegt im Bereich von Wohngebieten. Die durch die Baudurchführung bedingten Schallimmissionen sollen daher in erster Linie auf die Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf das notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Nächtliche Bautätigkeiten sind bei der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vorher anzumelden und genehmigen zu lassen.

Im Falle des Auftretens von Körperschallimmissionen (sekundärer Luftschall) innerhalb des Gebäudes nach der Aufnahme des Linienbetriebs sind Nachweismessungen durchzuführen. Als Anhalt bei der Beurteilung der Zumutbarkeit sekundärer Luftschallimmissionen beim Betrieb des Linienbetriebs mit Straßenbahnen sind hierzu in analoger Anwendung der 24. BImSchV die in der Tabelle 1 der Verordnung aufgeführten Innenpegel als Zumutbarkeitswerte heranzuziehen. Soweit die Innenpegel der Tabelle 1 der 24. BImSchV überschritten werden, hat der Vorhabenträger die Einhaltung der Innenpegel durch geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen (z.B. Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit) sicherzustellen oder den Betroffenen eine Entschädigung in Geld zu leisten.

VI. Wasserrechtliche Entscheidungen

1. Versickerung von Niederschlagswasser

Die Stadtwerke Augsburg hat die Versickerung von unverschmutztem Regenwasser in Versickerungsanlagen (Rohrrigolen mit Sedimentationsanlagen) beantragt. Für die Versickerung in das Grundwasser nach § 3 Satz 1 Nr. 3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in der Fassung vom 31.7.2009 (BGBl I S. 2585), zuletzt geändert durch

Gesetz vom 2.4.2018 (BGBl I S. 2254) ist nach Maßgabe des § 1 der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung – NWFreiV – vom 1. Januar 200 (GVBl S. 30), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22.7.2014 (GVBl. S. 286) eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung nicht erforderlich. Die Vorgaben der Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) vom 12.1.2008 (AllMBI S. 84) in der Fassung vom 17.12.2008 sind einzuhalten.

2. Auflagen und Bedingungen

2.1. Bauabnahme

Die Anlage darf erst nach Bauabnahme gemäß Art. 69 BayWG durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft in Betrieb genommen werden. Der Auftrag an den Sachverständigen hat rechtzeitig zu ergehen. Eine etwaige Einfahrphase und Probetrieb sind mit den unteren Wasserrechtsbehörden und dem amtlichen Sachverständigen abzustimmen; ggf. ist ein gesondertes wasserrechtliches Verfahren durchzuführen. Sollten entgegen der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth erlaubnispflichtige Gewässernutzungen auf der Flur der Stadt Königsbrunn erforderlich werden, ist das Einvernehmen der unteren Wasserrechtsbehörde nach § 19 WHG beim Landratsamt Augsburg einzuholen.

2.2. Niederschlagswasser

Für die erlaubnisfreie Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser sind die Anforderungen der „Verordnung über die erlaubnisfreie schadlose Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser“ (Niederschlagswasserfreistellungsverordnung - NWFreiV) und die dazugehörigen Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) zu beachten.

Sollte sich im Zuge der Ausführungsplanung herausstellen, dass die NWFreiV nicht anwendbar ist, ist ein wasserrechtliches Verfahren durchzuführen. Die entsprechenden Unterlagen sind dann bei der Kreisverwaltungsbehörde einzureichen.

Die Rohrigolen-Versickerung muss dem Arbeitsblatt DWA-A 138 („Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“) der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. – DWA – entsprechen. Zwischen der Unterkante der Rigole und dem mittleren höchsten Grundwasserstand – mhGw – ist gem. DWA-A 138 ein Abstand von 1,0 m einzuhalten. Bei der Bauausführung ist die Wasseraufnahmefähigkeit des Untergrundes durch geeignete Sachverständige durch Sickerversuche festzustellen.

Bei der Bemessung der Sickerschächte des Typs A zur Entwässerung der Bahnsteige Ost an der Haltestelle „Guldenstraße und West an der Haltestelle „Brunnenzentrum“ ist zu beachten, dass in die Sickerschächte zum Schutz des Grundwassers und zum Erhalt der Versickerungsleistung ein Filtersack einzuhängen ist. Das gesamte

Niederschlagswasser muss vor der Versickerung diesen Filtersack passieren. Die Beschaffenheit des Filtersacks muss den Hinweisen des Abschnitts 4 des DWA-A 138 entsprechen. Der Abstand zwischen der Oberkante der Filterschicht und dem mhGw darf 1,5 m nicht überschreiten. Dies ist insbesondere bei der Rigole an der Haltestelle „Brunnenzentrum“, Bahnsteig West zu überprüfen und sicherzustellen.

In den o.g. Anlagen darf nur unverschmutztes Niederschlagswasser versickert werden. 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). Dies trifft insbesondere zu für Niederschlagswasser von Flächen, auf denen mit wassergefährdenden Stoffen umgegangen wird bzw. auf denen ein solcher Umgang nicht auszuschließen ist oder auf denen sonstige gewässerschädliche Nutzungen stattfinden.

Zur Klärung der Behandlungsbedürftigkeit des Niederschlagswassers, also der Feststellung, ob verschmutztes oder unverschmutztes Niederschlagswasser vorliegt, ist das Merkblatt DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der DWA anzuwenden.

Zum Schutz des Grundwassers und zum Erhalt einer dauerhaften Funktionsfähigkeit der Rigolenversickerungsanlagen ist eine ausreichende Vorreinigung gemäß Tabelle 2 zu den Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Regenwasser in das Grundwasser (TRENGW) vorzuschalten. Die Vorreinigung hat über Absetzbecken mit Dauerstau und einer Wasseroberfläche von mindestens 1/200 (Bemessung nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen zur Entwässerung (RAS-Ew) mit der Regenspende 125 l/(sxha) und einer Oberflächenbeschickung von 9 m/h) der angeschlossenen befestigten Fläche oder Anlagen zur Behandlung von Niederschlagswasser, die vom Deutschen Institut für Bautechnik zugelassen sind, zu erfolgen.

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

Die Versickerungsanlagen müssen jährlich mindestens einmal auf ihre Funktionsfähigkeit hin überprüft werden. Ferner sind sie darauf zu kontrollieren, ob sich Stoffe angesammelt haben, die zu einem erheblichen Rückstau oder zu einer Verunreinigung des Grundwassers führen können. Erforderliche Reinigungsarbeiten oder die Auswechslung von Filtermaterial sind unverzüglich durchzuführen.

Sollte von den einzelnen Rohrrigolen die zulaufende Wassermenge nicht voll aufgenommen werden, sind weitere Sickeranlagen anzuordnen.

Im Einzugsbereich der Sickeranlagen dürfen Wasser gefährdende Stoffe nicht gelagert, abgefüllt, umgeschlagen oder sonst verwendet werden.

Die Reinigungsschächte im Bereich der Verkehrsflächen sind mit tagwasserdichten Abdeckungen zu sichern.

Die gesamte Entwässerungsanlage muss insbesondere den Bestimmungen der DIN EN 752:2017-07 entsprechen.

Zur Sicherstellung einer dauerhaft funktionsfähigen Straßenentwässerung ist entlang der Postillionstraße ostwärts der Gleistrasse zwischen „Inninger Straße“ und der „Föllstraße“ ein bahnbegleitender, durchgängiger Grünstreifen mit mind. 2,80 m Breite anzulegen (Anlage 2T Bauwerksverzeichnis Nr. 501) und nach Fertigstellung der Gleistrasse als Entwässerungsmulde auszugestalten.

In der Mulde müssen Notüberläufe in Form von Schächten ausgebildet werden. In Bereichen, in denen die Straßenbahn in Dammlage geführt wird ist die Mulde zu verbreitern.

Die Entwässerung der Postillionstraße ist auch für den Zwischenzustand bis zum endgültigen Ausbau der Postillionstraße sicherzustellen.

Der Entwässerungsstreifen entlang der Postillionstraße ist frei von allen Sparten zu halten. Es dürfen allenfalls Bäume darin gepflanzt werden.

2.3. Altlasten Stadt Augsburg (verfüllte Kiesgrube, Altlastenkataster 76100018)

Aufgrund der anthropogenen Auffüllungen aus Ziegel, Asche, Asphalt, Glas, Kunststoff, Metall, Holz und Keramik sind weitere Detailuntersuchungen/Erkundungsmaßnahmen vorzunehmen.

Das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth ist frühzeitig in die weiteren Erkundungsschritte einzubeziehen. Bau- und Gestaltungsmaßnahmen dürfen im Planungsgebiet nur dann begonnen werden, wenn dadurch die Erkundungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt werden und die evtl. erforderlichen Sanierungsmaßnahmen uneingeschränkt möglich bleiben. Bei einem vollständigen Aushub der o.g. Auffüllungen wären Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Zur Abstimmung des weiteren Vorgehens ist die Stadt Augsburg/Umweltamt einzuschalten.

Eingriffe ins Grundwasser (Bauwasserhaltung, dauerhafter Aufstau) bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Soweit diese im Zuge der Baumaßnahme im Bereich der o.g. Altlastenfläche erforderlich werden sollten, ist die Erlaubnis unverzüglich beim Umweltamt der Stadt Augsburg zu beantragen.

Bei Erdarbeiten außerhalb der o.g. Altlasten-(verdachts-)fläche ist generell sorgfältig darauf zu achten, ob evtl. künstliche Auffüllungen, Ablagerungen o. ä. angetroffen werden. In diesem Fall ist umgehend die Stadt Augsburg bzw. das Landratsamt Augsburg einzuschalten, die alle weiteren Schritte in die Wege leiten.

2.4. Nachsorgender Bodenschutz

Soweit im Rahmen der Baumaßnahmen vorhandene Oberleitungen zurückgebaut werden müssen, ist zu prüfen, inwieweit die Masten der vorhandenen Oberleitungen mit bleihaltigen Beschichtungen vor Korrosion geschützt wurden. Sofern Anhaltspunkte hierfür vorliegen, ist beim Rückbau von Oberleitungsmasten eine Gefahrenbewertung gemäß bodenschutzrechtlicher Vorgaben für die betroffenen Wirkungspfade durchzuführen. Sofern relevant und erforderlich sind in diesem Fall geeignete Gefahrenabwehrmaßnahmen (Sanierungsmaßnahmen) durchzuführen.

Für die im Rahmen der Baumaßnahme neu zu erstellenden Stahlbauwerke sind schadstoffarme Schutzanstriche zu verwenden.

Bei Instandhaltungs- und Rückbauarbeiten sind geeignete Schutzmaßnahmen gegen den Eintrag von Beschichtungsbestandteilen in den Boden zu treffen (z. B. Abplanen, Einhausen, etc.).

Bei der Erneuerung sowie auch beim Rückbau von mit bleihaltigen Beschichtungen behandelten Oberleitungsmasten sind die Handlungshilfe für den Rückbau von Mastfundamenten bei Hoch- und Höchstspannungsfreileitungen (verfügbar unter https://www.lfu.bayern.de/boden/strommasten/doc/handlungshilfe_hochspannung.pdf) sowie die Handlungsempfehlung zum Umgang mit möglichen Bodenbelastungen im Umfeld von Stahlgitter-Strommasten im bayerischen Hoch- und Höchstspannungsnetz (verfügbar unter http://www.lfu.bayern.de/boden/strommasten/doc/handlungsempfehlung_strommasten.pdf) zu beachten.

2.5. Vorsorgender Bodenschutz

Der vor Beginn der baulichen Arbeiten auf der überbaubaren Fläche abgetragene Oberboden ist abseits des Baustellenbetriebes getrennt zu lagern. Er darf nicht durch Baumaschinen verdichtet, mit Unterboden vermischt oder überlagert werden.

Die Bodenmieten sind bei einer Lagerungsdauer von mehr als 2 Monaten zu begrünen. Der DIN 19731 sind qualitätserhaltende Hinweise zum Umgang mit dem Bodenmaterial zu entnehmen.

Oberboden- und kulturfähiges Unterbodenmaterial sind möglichst im Rahmen der Baumaßnahme für die Anlage von Vegetationsflächen wiederzuverwenden. Hierzu ist die DIN 18915, Kapitel 7 zu beachten und anzuwenden. Um zusätzlich möglichen Verdichtungen vorzubeugen, darf das Gelände nur bei trockenen Boden- und Witterungsverhältnissen befahren werden.

Die Baustellen und Baustelleneinrichtungsflächen sind so einzurichten, dass ein Befahren von Böden außerhalb der festgesetzten Bereiche unterbunden wird. Innerhalb der festgesetzten Bereiche ist durch eine entsprechende Planung und Organisation des Bauablaufs ein Befahren von Oberböden auf das unumgängliche Maß zu beschränken, um Verdichtungen zu vermeiden.

Bei der Planung der Baustelleneinrichtungsflächen sind bereits befestigte bzw. vorbelastete Flächen sowie Flächen, die nach dem Bauabschluss als Weg oder sonstige bauliche Anlage vorgesehen sind, vorzugsweise zu verwenden. Bei der Gestaltung der temporären Baustelleneinrichtungsflächen ist der Leitfaden zur Bodenkundlichen Baubegleitung des Bundesverbandes Boden zu beachten.

Die Baumaßnahme ist in möglichst bodenschonender Weise durchzuführen. Die den Baubetrieb begleitende ökologische Baubegleitung hat daher über vertiefte Kenntnisse im vorsorgenden Bodenschutz zu verfügen und auf die Einhaltung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes während des Baubetriebes zu achten.

In Bereichen von landwirtschaftlichen Nutzflächen, in denen der Rückbau der bauzeitlich angelegten Straßen erfolgt, ist für den Rückbau eine bodenkundliche Baubegleitung sicherzustellen.

2.6. Hinweise

Eine flächenhafte Versickerung ist grundsätzlich zu bevorzugen. (vgl. § 3 Abs. 2 NWFreiV). Die Schachtversickerung sollte nur gewählt werden, wenn eine linienförmige (Rigole) bzw. flächenhafte Versickerung (z.B. Mulden) nicht möglich ist.

Das Anlegen weiterer Sickeranlagen bedarf der wasserrechtlichen Erlaubnis.

Sollte eine Nutzungsänderung des Vorhabens erfolgen, ist die Niederschlagswasserbeseitigung erneut zu begutachten.

Ob entlang der Gleistrasse eine ausreichende Versorgung mit Löschwasser für den Brand- / Katastrophenfall gewährleistet ist, soll mit dem Stadt- bzw. Kreisbrandrat bei der Stadt bzw. dem Landkreis Augsburg geklärt werden.

Soweit Teilbereiche der Gleisanlage an das öffentliche Abwassernetz der Stadt Königsbrunn angeschlossen werden müssen, sind die in der jeweils gültigen Satzung festgeschriebenen Werte bei der Einleitung einzuhalten. Sollten in einer Satzung keine Werte eigens festgelegt worden sein, gelten die festgesetzten Werte für die Einleitung der Stadt Augsburg in deren Kläranlage als Grundlage. Ein Anschluss an die öffentliche Entwässerungsanlage ist zu beantragen. Es gilt die jeweils gültige GS-EWS.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass auch Böden mit von Natur aus erhöhten Schadstoffgehalten (geogene Bodenbelastungen) vorliegen, welche zu zusätzlichen Kosten bei der Verwertung/Entsorgung führen können, sollten vorsorglich Bodenuntersuchungen durchgeführt werden. Die Stadt Augsburg bzw. das Landratsamt Augsburg sind von festgestellten geogenen Bodenbelastungen in Kenntnis zu setzen.

Zuständig für fachliche Rückfragen zum nachsorgenden Bodenschutz beim Landesamt für Umwelt ist Herr Dr. Tobias Zuber, Referat 95, Tel. 09281/1800-4912.

Zuständig für fachliche Rückfragen zum vorsorgenden Bodenschutz beim Landesamt für Umwelt ist Frau Nicole Hubel, Referat 107, Tel. 09281/1800- 4783.

3. Allgemeine Auflagen

- 3.1 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der Regierung von Schwaben und dem Wasserwirtschaftsamt Donauwörth rechtzeitig vorher schriftlich anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten durchgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 3.2 Der Vorhabenträger ist für den sachgemäßen Betrieb, für die Instandhaltung und für die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlagen verantwortlich. Er hat die gesamte Baumaßnahme nach den vorgelegten Plänen, nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Sicherheitstechnik durchzuführen und Instand zu halten.
- 3.3 Das Niederschlagswasser der Bahnsteige und der Dachflächen der Haltestellen (Fahrgastunterstände) sowie der Gleichrichterunterwerke werden auf die entsprechenden umgebenden Flächen entwässert. Sollte dies nicht möglich sein, ist ein Anschluss an das öffentliche Kanalnetz bzw. vorhandene Versickerungseinrichtungen (Haltestelle Guldenstraße, Bahnsteig Ost und Haltestelle Brunnenzentrum, Bahnsteig West) vorzusehen. Gegebenenfalls sind entsprechende Rückhalteeinrichtungen zu schaffen.
- 3.4 Bei dem als Rasengleis ausgebildeten Gleiskörper ist auf den Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln zu verzichten.
- 3.5 Erforderliche Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis. Anträge dazu sind bei der Kreisverwaltungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn einzureichen. Grundsätzlich ist eine Versickerung des geförderten Grundwassers vorzusehen. Eine Grundwasserabsenkung über den Bauzustand hinaus ist nicht zulässig.
- 3.6 Beim Bau ist sorgfältig darauf zu achten, ob Bodenmaterial gefunden wird, das nach Farbe, Geruch, Aussehen und Zusammensetzung auf Verunreinigungen oder Schadstoffbelastungen schließen lässt. Ergeben sich solche Verdachtsmomente für Altlasten, Auffüllungen mit Abfällen, Verunreinigungen oder Schadstoffe, so sind unverzüglich das örtlich zuständige Umweltamt sowie das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth zu verständigen.

Sämtliche Arbeiten in kontaminierten Bereichen (z. B. Aushub von Auffüllungen und kontaminierten Böden) dürfen nur unter Aufsicht eines unabhängigen Sachverständigenbüros vorgenommen werden.

Dieses hat insbesondere die ausreichende Entfernung, Separierung und Entsorgung kontaminierter Bereiche sowie die Einhaltung sonstiger Vorgaben der Genehmigungs- und Fachbehörden sicherzustellen und

zu überwachen.

Bei schlechten Untergrundverhältnissen sind Drainagen zur Entwässerung vorgesehen. Dieses Wasser ist wieder dem Untergrund zuzuführen.

- 3.7 Wegen der Errichtung der Gleichrichterunterwerke Guldenstraße und Königsbrunn Zentrum ist die untere Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Augsburg im Zuge der Ausführungsplanung zu beteiligen.
- 3.8 Die Festsetzung weiterer Auflagen und Bedingungen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen, bleibt für den Fall vorbehalten, dass sich die bei Erlass dieses Bescheides bestehenden Verhältnisse ändern sollten.
- 3.9 Der Hauptsammler des Abwasserzweckverbandes Untere Wertach, der von der Gleistrasse bei der Überquerung der Inninger Straße sowie auf den Grundstücken mit den Flurnummern 1125 und 1118, Gemarkung Haunstetten, gekreuzt wird, ist durch geeignete bauliche Maßnahmen gegen Beschädigungen zu sichern. Die Sicherungsmaßnahmen für Bau und ggf. auch den Betrieb der Straßenbahnlinie sind im Einvernehmen mit dem Abwasserzweckverband Untere Wertach zu entwickeln. Der Abwasserzweckverband Untere Wertach ist rechtzeitig vor dem Beginn der Bauarbeiten zu informieren.
- 3.10 Der städtische Abwasserkanal (Eiprofil 900/1350, Überdeckung ca. 3 m), den die Gleistrasse im Bereich des neu zu errichtenden Bahnüberganges über die Inninger Straße kreuzt, ist durch konstruktive Maßnahmen (z.B. Einbau einer lastenverteilenden Platte) zu schützen.

VII. Natur- und Landschaftsschutz

Dieser Planfeststellungsbeschluss erlaubt die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.

Der landschaftspflegerische Begleitplan ist im Benehmen mit den unteren Naturschutzbehörden der Stadt Augsburg und der Landkreise Aichach-Friedberg und Augsburg zu vollziehen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan – LBP – vorgesehenen Maßnahmen zu Konfliktvermeidung und -minimierung, Gestaltung, Ausgleich und Ersatz sind in angegebenem Umfang, Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt zu leisten, zu pflegen und bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Dauer zu erhalten. Hierzu ist eine Ausführungsplanung sowie ein Pflege- und Entwicklungskonzept im Einvernehmen mit der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde zu erstellen. Die Pflanzen müssen den Gütebestimmungen von anerkannten Markenbaumschulen (vom Bund deutscher Baumschulen - BdB - anerkannter Fachbetrieb) entsprechen. Die Pflanzung ist zu pflegen und vor entwicklungshemmenden Einflüssen zu schützen. Ausgefallene Gehölze sind unverzüglich art- und qualitätsgleich an derselben Stelle zu ersetzen.

Alle Ausgleichsmaßnahmen sind möglichst innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Straßenbahnbetriebs abzuschließen und durch eine Begehung

mit der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde abnehmen zu lassen.

Die Schutz-, Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen – vorgelegt u.a. in den Maßnahmenblättern A1-4, V1-9, CEF1 und G1-6 der Unterlage 6.3) sind entsprechend dem Landschaftspflegerischen Begleitplan des Büros Eger & Partner vom Januar 2018 umzusetzen, die Maßnahmen A1 mit A4 und G1-6 sind dauerhaft, d.h. so lange der Eingriff besteht, zu erhalten; die Pflegemaßnahmen sind 25 Jahre lang durchzuführen.

Zu beseitigende Bäume mit Quartierpotential für Fledermäuse und zu beseitigende Bäume mit Fledermaus-Nachweis sind im Oktober zu fällen, um eine Fällung während des Winterschlafs zu vermeiden.

Eine Beseitigung von Bäumen mit *besetzten* Fledermausquartieren (vgl. Maßnahme V3 der Maßnahmenblätter zu LBP) ist nur nach Genehmigung durch die höhere Naturschutzbehörde zulässig (Ausnahmeregelung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG).

Als Ersatzquartiere für Fledermäuse sind – soweit technisch möglich – die Stammstücke mit Baumhöhlen herauszuschneiden und in der Nähe des gefällten Baumes an geeigneter Stelle zu installieren. Ferner sind Fledermaus-Flachkästen zusätzlich zu den vorgesehenen Fledermauskästen zu installieren.

Für die Gesamtmaßnahme (Baumfällungen, Baufeldfreimachung, Baumaßnahmen, landschaftspflegerische Maßnahmen), d.h. während der gesamten Zeit der Baudurchführung und gegebenenfalls schon bei Durchführung von Artenschutzmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung sowie der jeweils einschlägige Tierexperte (Fledermäuse, Vögel; z.B. bei Maßnahmen V3, V4, V5 der Maßnahmenblätter zu LBP) bereitzustellen (vgl. u.a. Anlage 6.3.1: Ziff. 4.3.2, 4.3.3, 6). Diese müssen die jeweils erforderlichen Fachkenntnisse, insbesondere im Bereich des Artenschutzes, aufweisen.

Zur Überwachung der schonenden Ausführung der Baumaßnahmen, der wirksamen Konfliktvermeidung sowie der ökologischen Kompensationsmaßnahmen sind diese Personen durch den Vorhabenträger zu beauftragen. Zwei Wochen vor Baubeginn sind die beauftragten Personen den unteren Naturschutzbehörden (Landratsamt Augsburg, Stadt Augsburg) zu benennen.

Der Beginn der Baumfällungen ist der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Augsburg (für die Stadt Königsbrunn) bzw. der Stadt Augsburg mindestens 1 Woche vorher mitzuteilen.

Bezüglich der frist- und sachgerechten Durchführung der Vermeidungs- und funktionserhaltenden Maßnahmen (V1 mit V7 sowie CEF1, vgl. Maßnahmenblätter) ist gemäß §17 Abs. 7 BNatSchG der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben rechtzeitig vor Eingriff in den jeweiligen Bereich / Bestand ein Bericht vorzulegen.

Zu Maßnahme A4 der Maßnahmenblätter zum LBP:

Sämtliche Angaben zur digitalen Vermessung in Text, Tabellen und Karte der zu erhaltenden Bäume sind vor Beginn der Rodungsarbeiten zu übermitteln. Ein Protokoll der jährlichen Kontrolle ist spätestens 4

Wochen später zu übermitteln. Schäden u.dgl. an den Bäumen sind unverzüglich zu übermitteln. Die Bäume sind auf Dauer zu erhalten, eine Beseitigung ist nicht zulässig; sämtliche Maßnahmen an den Bäumen bedürfen des Einvernehmens der höheren Naturschutzbehörde. Sämtliche Übermittlungen sind an die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben zu richten.

Zu den Maßnahmen A1, A2, A3 der Maßnahmenblätter zum LBP:

Die notwendigen Pflegemaßnahmen gem. Maßnahmenblatt sind 25 Jahre lang durchzuführen, die jeweilige Fläche muss zur Verfügung stehen solange der Eingriff wirkt; auf § 10 Abs. 1 BayKompV wird hingewiesen.

Die Ausgleichsmaßnahmen A1, A2, A3 und A4 der Maßnahmenblätter zu LBP sind dinglich zugunsten des Freistaates Bayern, vertreten durch die jeweils durch die Lage der Ausgleichsfläche zuständige untere Naturschutzbehörde, zu sichern (Stadt Augsburg: A1, A3, A4; LRA Aichach-Friedberg: A2); ein Nachweis ist der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben spätestens 3 Monate nach Rechtswirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses vorzulegen.

Zu den Maßnahmen A1, A2, A3 und A4 der Maßnahmenblätter zum LBP:

Bezüglich der frist- und sachgerechten Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen (=nach Abschluss der Herrichtung sowie nach Erreichen des Entwicklungszieles) einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen (vgl. Maßnahmenblatt) ist gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG der Regierung von Schwaben, höhere Naturschutzbehörde spätestens zum jeweiligen Jahresende ein Bericht vorzulegen.

Zu den Gestaltungsmaßnahmen G1-G6 der Maßnahmenblätter zu LBP:

Die Gestaltungsmaßnahmen sind wie im LPB festgelegt umzusetzen, da eine Kompensation allein über den Wertpunkteansatz nicht ausreichend ist.

Die notwendigen Pflegemaßnahmen gem. Maßnahmenblatt sind 25 Jahre lang durchzuführen, die jeweilige Fläche muss zur Verfügung stehen solange der Eingriff wirkt; auf § 10 Abs. 1 BayKompV wird hingewiesen.

Meldung an das Ökoflächenkataster:

Für die Meldung der planfestgestellten Ausgleichsflächen an das Ökoflächenkataster beim Bayerischen Landesamt für Umwelt ist der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben spätestens 8 Wochen nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses der vollständig ausgefüllte Meldebogen des LfU (Download unter:

<http://www.lfu.bayern.de/natur/oekoflaechenkataster/meldebogen/index.htm>, hier weiter bei „Elektronischer Meldebogen“) in elektronisch weiterverarbeitbarer Form zu übermitteln.

Es sind alle Flächen zu melden, auf denen dauerhafte Maßnahmen erfolgen.

Soll – Ist – Vergleich:

Nach Abschluss der Baumaßnahmen ist anhand von Bestandsplänen und einem Soll-/Ist-Vergleich der Stand der Umsetzung der planfestgestellten landschaftspflegerischen Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen gegenüber der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Schwaben aufzuzeigen (Nachbilanzierung). Bei deutlichen Abweichungen gegenüber der Planung ist das weitere Vorgehen mit der Planfeststellungsbehörde abzustimmen.

Ökokonten:

Nach Darstellung im LBP, Ziff. 6 und 6.1 wird die Ausgleichsmaßnahme A1 durch das Ökokonto der Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH gestellt. Hierzu ist neben der o.g. dinglichen Sicherung ein Nachweis des Ökokonto-Inhabers zu erbringen, dass genau diese Maßnahmen in beschriebener Art, Umfang und Dauer durchgeführt werden und dass die Maßnahme noch nicht anderweitig verwendet wurde.

Dies gilt analog für die Ausgleichsmaßnahmen A2 und A3 auf den Flächen (Ökokonto) der Stadt Königsbrunn.

Sämtliche Nachweise müssen der Planfeststellungsbehörde noch vor Baubeginn vorgelegt werden.

Die Ausführungspläne für Grünflächen und insbesondere für Baumpflanzungen auf dem Gebiet der Stadt Augsburg sind dem Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen – AGNF – rechtzeitig vor Ausführung zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Die ostwärts der Gleistrasse entlang der Postillionstraße zu pflanzenden Bäume sollen über einen Kronenansatz von 5,50 m verfügen, soweit dies mit den Sicherheitsbestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – BOStrab – vom 11.12.1987, zuletzt geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 16.12.2016 (BGBl. I S. 2938) vereinbar ist.

Der bahnbegleitende durchgängige Grünstreifen ostwärts der Gleistrasse (Anlage 2T Bauwerksverzeichnis Nr. 501) zwischen „Inninger Straße“ und der „Föllstraße“ soll mit einer kräuterreichen Wiesensaatgutmischung begrünt und einmal jährlich gemäht werden, soweit dies der Sicherstellung einer dauerhaft funktionsfähigen Straßenentwässerung ist entlang der Postillionstraße nicht entgegensteht. In Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde können Mahdhäufigkeit und –zeitpunkt angepasst werden.

Zum Schutz der Bestände und zur Überwachung der sachgerechten Ausführung der herzustellenden Anlagen ist eine ökologische Bauleitung zu bestellen. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die beauftragte Person der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde zu benennen.

Während der Bauzeit sind sämtliche von der Neubaumaßnahme möglicherweise betroffenen Grünflächen und Gehölzbestände entsprechend der gültigen Normen und Verfahrensweisen (Stand der Technik) vor Beeinträchtigungen zu schützen. Dies gilt insbesondere im Trassenabschnitt entlang der Postillionstraße, z.B. durch Einsatz von mobilen Zaunelementen.

Soweit eine oder mehrere Ausgleichsflächen für die dort geplanten Maßnahmen nicht geeignet sind, müssen andere, geeignete Ausgleichsflächen gesucht und mit geeigneten Maßnahmen überplant werden. Der Wechsel von

Ausgleichsflächen ist mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen, anschließend ist ein Planänderungsverfahren unter Einreichung der hierfür erforderlichen Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

VIII. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung

Die geplante Straßenbahnlinie tangiert die Fernmeldekabeltrasse xec20214 (erdverlegtes Kupferkabel) der LEW-TelNet. Die Anlage ist im Kabellageplan der LVN GmbH, der dem Vorhabenträger vorliegt, eingezeichnet. Der Kabellageplan dient ausschließlich der Baumaßnahme und darf nicht an unbefugte Dritte weitergegeben werden.

Das erdverlegte Fernmeldekabel kann von der Regeltiefe zwischen 60 cm und 80 cm abweichen. Bei Erdarbeiten in der Nähe der Kabellage dürfen Bagger, Fräsen und dergleichen, sowie spitze Geräte innerhalb eines Abstandes von je 1 m beiderseits des Kabels nicht eingesetzt werden. Insbesondere wo eine Näherung unter 1m zu erwarten ist, sind die Auflagen zum Ausschluss der Gefährdung unserer Leitung zu beachten.

Vor Beginn der Tiefbauarbeiten in der Nähe dieses Kabels ist die LEW-TelNet GmbH, Stuttgarter Str. 4, 86154 Augsburg zu informieren. Evtl. erforderliche Umverlegungen des Kabels sind von der ausführenden Baufirma mit Herrn Brunner (Tel.: 0821/328-2544), abzustimmen. Der Betrieb ist auch während der Bauzeit sicherzustellen.

Die geplante Straßenbahnlinie kreuzt die 110-kV-Leitung Anlage 61401 der LEW Verteilnetz GmbH auf FINr. 1073/8, Gemarkung Königsbrunn.

Während der Baumaßnahmen sind die Auflagen und Hinweise „Arbeiten in Spannungsnähe“ zu beachten.

Innerhalb des Schutzbereichs dieser 110-kV-Leitung sind die einschlägigen DIN/VDE-Vorschriften zu beachten; insbesondere dürfen die Mindestabstände nach EN 50341 (vormals DIN VDE 0210) von Leiterseilen zu Schienenoberkanten und zu Bauteilen der Oberleitungsanlage nicht unterschritten werden. Bepflanzungen sowie Aufschüttungen, Lagerung von Baumaterial und -hilfsmitteln in der Leitungsschutzzone sind zu vermeiden; ggf. aber mit der LEW Verteilnetz GmbH abzustimmen. Der Schutzbereich von betroffenen 20-kV-Leitungen von 1 m beiderseits der Leitungsachsen ist von Bebauung und tief wurzelnder Bepflanzung freizuhalten.

Bauarbeiten jeglicher Art in der Nähe der Versorgungseinrichtungen der LEW Netzservice GmbH müssen unter Beachtung der Unfallverhütungs-vorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel (BGV A2, früher VBG 4) der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik sowie der einschlägigen DIN- bzw. VDE-Vorschriften erfolgen.

Der LEW Netzservice sind Pläne der Ausführungsplanung zur Verfügung zu stellen.

Die Gleistrasse kreuzt ferner den Transportweg zum Umspannwerk Königsbrunn der LEW-TelNet GmbH. Um eine Auswechslung des Trafos durchführen zu können, muss die Zufahrt für einen Schwertransport weiterhin gewährleistet sein.

Eine der nachfolgend genannten Zufahrt-Varianten ist durch den Vorhabenträger sicherzustellen:

Transformatorenttransport über die Guldenstraße:

Die Straßenbahnoberleitung über die Stichstraße „Guldenstraße“ (Verlauf in Ost-West-Richtung) ist so hoch, bzw. so demontier- und abschaltbar zu errichten, dass ein Transport mit einer Höhe von 4,8 m nach einer 24h-Vorankündigung möglich ist (hierbei sind auch ggf. erforderliche Sicherheitsabstände für anstehende elektr. Spannung einzubeziehen). Zudem muss der Übergang im besagten Bereich mit einem Transformatorenttransport (Achslasten $\leq 20t$) ohne zusätzliche Hilfsmittel möglich sein. Die Kosten für eine ggf. provisorische Abschaltung/Demontage der Oberleitung sind durch den Straßenbahnbetreiber zu tragen. Weiter ist eine eventuell anfallende Verkehrsbeschilderung im Kreuzungsbereich demontierbar auszuführen.

Transformatorenttransport über Augsburgener Straße — Haunstetter Straße — Schaefflerstraße — Nibelungenstraße:

Die notwendigen verkehrslenkenden Maßnahmen für diesen Transportweg (z.B. Demontage/Montage/Inbetriebnahmen Signalanlagen, Verkehrsschilder, Anpassung von Randsteinen im Fahrbereich, Straßensperrungen etc.) werden im Falle eines notwendigen Transformatorenttransportes vom Straßenbahnbetreiber übernommen.

Die dem Vorhabenträger mit mail vom 20.3.2018 zugesandten Kabellagepläne zu den bestehenden 1- und 20-kV Kabelleitungen und Fernmeldekabelleitungen sind zu beachten.

Der Schutzbereich der Kabelleitungen von 1 m beiderseits der Kabeltrasse ist einzuhalten. Bei sämtlichen Grabarbeiten im Bereich der Kabelanlagen ist das Merkblatt zum Schutz erdverlegter Kabel zu beachten.

Bei jeder Annäherung an die Versorgungseinrichtungen sind wegen der damit verbundenen Lebensgefahr die Unfallverhütungsvorschriften für elektrische Anlagen und Betriebsmittel DGUV Vorschrift 3 (BGV A3) der Berufsgenossenschaft Energie Textil Elektro Medienerzeugnisse einzuhalten.

Bei den 20-kV-Kabelleitungen handelt es sich um Hauptversorgungsleitungen, die für die elektrische Versorgung unverzichtbar sind. Notwendige Außerbetriebnahmen können für einen vorher festgelegten Zeitabschnitt erfolgen. Die notwendige Leitungsfreischaltung ist mit der LVN-Betriebsstelle Königsbrunn, Nibelungenstraße 16, 86343 Königsbrunn, Tel. 08231-6039-16 abzustimmen und rechtzeitig zu beantragen.

Vor Beginn der Grabarbeiten muss durch die Baufirma eine mit der o.g. Betriebsstelle der LVN GmbH Kontakt aufgenommen und eine entsprechende Kabelauskunft eingeholt werden. Eine detaillierte Kabelauskunft kann auch online unter <https://geoportal.lvn.de/apak/> abgerufen werden.

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Telekom Deutschland GmbH. Sollten diese Anlagen von den Baumaßnahmen berührt werden, müssen die Anlagen gesichert, verändert oder verlegt werden. Vor Beginn der Baumaßnahme sind erforderlichen Maßnahmen an Anlagen der Telekom Deutschland GmbH im Zuge eines Sparten-gesprächs mit der Deutschen Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, PTI 23 Gablinger Straße 2, D-86368 Gersthofen abzustimmen. Der Vorhabenträger hat ferner vor Beginn der Baumaßnahme die aktuellen Kabellagepläne der Telekom Deutschland GmbH einzuholen (E-Mail: Planauskunft.Sued@telekom.de, Fax: +49 391 580213737, Telefon: +49 251 78877701).

Die Gleistrasse kreuzt im Planbereich den Hauptsammler des Abwasserzweckverbandes Untere Wertach – AZV-UW – (S10 und S11 in der Inninger- bzw. Postillion Straße). Der Hauptsammler ist nach Maßgabe des Spartengesprächs zwischen dem Vorhabenträger und dem AZV-UW vom 18.6.2018 während der Bauphase durch eine dauerhafte Stahlbetonhaube zu schützen. Der Vorhabenträger hat die bauliche Ausführung der Schutzmaßnahme rechtzeitig vor Baubeginn mit dem AZV-UW abzustimmen.

Im Planbereich befinden sich Spartenanlagen der swa Netze GmbH, Stadtwerke Augsburg Energie GmbH und Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH. Diese Anlagen müssen in ihrem Bestand gesichert oder den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Planungen hierzu sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und zu konkretisieren.

Der Vorhabenträger hat hierzu die o.g. Spartenträger in die weitere Planung mit einzubinden und diese mit den Unternehmen abzustimmen. Ansprechpartner hierzu sind:

Herr Kohlmeyer, Stromleitungen,	Tel. 0821/6500-8305
Herr Finkl, Gas- und Wasserleitungen,	Tel. 0821/6500-8760
Herr Bicker, Steuerleitungskabel LWL und Cu.,	Tel. 0821/6500-8407

Im Planungsbereich befinden sich Versorgungsanlagen der Stadtwerke Königsbrunn. Soweit diese von der Baumaßnahme betroffen sind, sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Statisch belastende Lasten auf die Sparten (Wasser; Abwasser) sind zu vermeiden bzw. durch entsprechende Vorkehrungen durch den Vorhabenträger zu unterbinden.

Der Vorhabenträger hat mit der Stadtwerke Königsbrunn abzustimmen, wie während der Bauphase und dem anschließenden Betrieb der Straßenbahnlinie im Gleisbereich notwendige Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen an den Sparten durchgeführt werden können. Punktlasten oberhalb der Sparten sind grundsätzlich auch während der Bauphase zu vermeiden. An den betroffenen Sparten ist vor Aufnahme der Bautätigkeit ein Beweissicherungsverfahren über den Zustand der öffentlichen Ver- und Entsorgungsleitungen durchzuführen. Die Stadtwerke Königsbrunn sind in die weitere Planung mit einzubinden.

Im Planbereich befinden sich im Bereich der Stadt Königsbrunn Erdgas-leitungen der schwaben netz GmbH. Der Bestand und Betrieb dieser Anlagen ist während der Bauphase und dem Betrieb der Straßenbahnlinie zu sichern. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind erforderlichen Maßnahmen an den Erdgasleitungen der schwaben netz GmbH im Zuge eines Spartengesprächs mit der schwaben netz GmbH, Bayerstr. 45, 86199 Augsburg abzustimmen. Der Vorhabenträger hat ferner vor Beginn der Baumaßnahme die aktuellen Lagepläne der

Erdgasleitungen auf der Homepage der schwaben netz GmbH einzuholen (<http://planauskunft.schwaben-netz.de/>) anzufordern.

IX. Denkmalpflege

Im Bereich des geplanten Vorhabens befinden sich folgende Bodendenkmäler:

Stadt Augsburg:

Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung und der römischen Kaiserzeit, Gräber und Siedlung der frühen Bronzezeit. (Inv.Nr. D-7-7731-0218),

Graben vorgeschichtlicher Zeitstellung, (Inv.Nr. D-7-7731-0292),

Gräber der Bronze-, Hallstatt- und Latènezeit, Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung, Straße der römischen Kaiserzeit (Inv.Nr. D-7-7731-0134),

Stadt Königsbrunn:

Straße der römischen Kaiserzeit (Via Claudia) (Inv.Nr. D-7-7731-0035),

Kreisgraben vorgeschichtlicher Zeitstellung (Inv.Nr. D-7-7731-0142),

Grabhügel der Hallstattzeit (Inv.Nr. D-7-7731-0154),

Frühmittelalterliches Reihengrab (Inv.Nr. D-7-7731-0156),

Gräber der frühen Bronzezeit und der Hallstattzeit (Inv.Nr. D-7-7731-0172),

Siedlung der römischen Kaiserzeit (Inv.Nr. D-7-7731-0209)

Bodendenkmäler sind in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten.

Bodeneingriffe sind deshalb auf das unabdingbar notwendige Maß zu beschränken. Dies kann z.B. durch eine konservatorische Überdeckung der Denkmalsubstanz (verbunden mit dem Verzicht auf besonders substanzgefährdende Bodeneingriffe) erreicht werden.

Sollte nach Abwägung aller Belange keine Möglichkeit bestehen, Bodeneingriffe durch Umplanung vollständig oder in großen Teilen zu vermeiden oder durch eine konservatorische Überdeckung zu erhalten, ist als Ersatzmaßnahme eine archäologische Ausgrabung auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen.

Vor Beginn der Erdarbeiten ist eine sachgerechte archäologische Sondierung im Einvernehmen und unter fachlicher Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD) im Bereich der geplanten Baufläche durchzuführen. Nach Ergebnis der Sondierungen wird eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter fachlicher Aufsicht des BLfD zur Sicherung und Dokumentation aller von den geplanten Maßnahmen betroffenen Bodendenkmäler nach den Grabungsrichtlinien und dem Leistungsverzeichnis

des BLfD durchgeführt. Mit den Erdarbeiten für die geplante Maßnahme darf erst begonnen werden, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.

Darüber hinaus sind die bauausführenden Unternehmen darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG – vom 25.6.1973, BayRS 2242-1-WFK, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.7.2003, GVBl S. 475) vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Stadt Augsburg (Maximilianstr. 4 + 6, 86150 Augsburg) als untere Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Referat B III - Praktische Denkmalpflege, Klosterberg 8, 86672 Thierhaupten) zu melden sind.

Die aufgefundenen Gegenstände oder der Fundort sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände frei gibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Wenn die Gefahr ihres Abhandenkommens besteht, sind die aufgefundenen Gegenstände dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege oder einer Denkmalschutzbehörde unverzüglich zur Aufbewahrung zu übergeben.

X. Sonstige Auflagen

1. Bauphase

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

Die Anwohner der privaten Anwesen sowie die Inhaber von Gewerbebetrieben, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Bauarbeiten liegen, sind über die jeweiligen Bauphasen und die dazu erforderlichen Baumaßnahmen jeweils rechtzeitig vor Beginn der Bauphasen über die anstehenden Bauarbeiten in geeigneter Form zu informieren. Hierzu gehört insbesondere die Information über besonders lärm-, erschütterungs- oder staubintensive Arbeiten wie auch die eingeschränkte Erreichbarkeit der Anwesen bzw. Betriebe.

Die Eingänge zum Neuen Friedhof von der Postillionstraße her sind grundsätzlich freizuhalten. Durch den Bauablauf unvermeidliche Sperrungen sind der Friedhofsverwaltung rechtzeitig vorher mitzuteilen.

Beim Bau des Geländers zwischen dem geplanten Fußweg und Straßenbahn östlich der Gleistrasse entlang der Postillionstraße sind die notwendigen Sicherheitsabstände zu beachten. Zwischen dem Gelände auf der Westseite der Gleistrasse und den anschließenden landwirtschaftlichen Nutzflächen ist ein Mindestabstand von 0,5 m einzuhalten.

Die im Lageplan (Anlage 4.1.1T) östlich der Postillionstraße dargestellten Grünzwickel müssen bis zum Beginn des Grünstreifens

eine lichte Weite von mind. 60 cm aufweisen. Zwickel kleiner 60 cm sind in Pflaster- oder Asphaltbauweise herzustellen.

Beim Bau der Rohrrigolen ist darauf zu achten, dass in Grünstreifen der Abstand zu den geplanten Bäumen eingehalten wird bzw. ist zu prüfen, ob dort bereits Straßenentwässerungen vorgesehen sind.

In den weiteren Planungen ist zu berücksichtigen, dass in den Querprofilen, bei mit Asphalt überbauter Gleisquerung, der Rand der Betontragplatte abzuflachen ist, damit 12 cm Asphalt überbaut werden können.

In den nachrichtlich dargestellten, später im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplangebietes Haunstetten Süd-West zu realisierenden Straßenquerungen sind für zukünftige Spartenquerungen Leerrohre zu berücksichtigen. Dies gilt jedoch unter der Voraussetzung, dass die Finanzierung geklärt ist und seitens des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg rechtzeitig konkrete und damit berücksichtigungsfähige Planungen vorgelegt werden.

Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Abstandfläche zwischen den bestehenden Straßen und Wegen und der neuen Gleistrasse sauber und eben, mit Gras angesät zu hinterlassen.

Öffentliche Wege und Straßen, welche als Baustraßen benutzt werden, müssen vor Baubeginn gemeinsam mit einem Vertreter des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg begutachtet werden. Sollten nach Beendigung der Baumaßnahme dort Schäden festzustellen sein, sind diese durch den Vorhabenträger zu beseitigen.

Der Baustellenverkehr ist rechtzeitig vor Aufnahme der Bautätigkeiten mit der Straßenverkehrsbehörde und dem Tiefbauamt der Stadt Augsburg und dem Bauamt der Stadt Königsbrunn abzustimmen. Dies betrifft sowohl die Verkehrsführung im unmittelbaren Baustellenbereich als auch die für An- und Abfahrt genutzten öffentlichen / teilöffentlichen Straßen und Wege.

2. Vollzug der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab)

Die Anlagen sind nach den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 11.12.1987 (BGBl I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 16. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2938) und die Richtlinien für elektrische Anlagen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (E-Bau-Richtlinien) vom 23.8.1990 (VkBl S. 550) zu errichten. Sie dürfen unbeschadet der Bestimmung des § 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8.8.1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.7.2017 (BGBl I S. 2808), außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde sie abgenommen hat (§ 62 Abs. 1 BOStrab) bzw. Abnahmenachweise, die nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlich sind, vorgelegt wurden (§ 62 Abs. 6 BOStrab) und keine Bedenken gegen die Inbetriebnahme bestehen.

Die Regierung von Oberbayern, SG 31.2, überwacht als technische Aufsichtsbehörde (tAb) nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgaben auch die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungsverfahren, die Aufsicht und Inbetriebnahmen (§§ 60, 61, 62 BOStrab) durch und trifft die notwendigen Anordnungen.

Der tAb sind die erforderlichen Bauunterlagen mindestens 12 Wochen vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen.

Die Bauausführung darf nur auf Grund von Unterlagen erfolgen, denen die tAb zugestimmt hat.

Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungen müssen bei der Baustelle zur Einsicht für die tAb und deren Sachkundigen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab vorliegen.

Der Baubeginn ist der tAb anzuzeigen.

Die tAb kann sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab bedienen.

Die Sichtdreiecke an den Bahnübergängen sind von jedweder Bebauung und Bepflanzung freizuhalten.

Soweit Baumstandorte nach Maßgabe des landschaftspflegerischen Begleitplanes zu definieren sind, hat dies in Abstimmung mit dem Sachgebiet 51 Natur- und Artenschutz der Regierung von Schwaben und im Einvernehmen mit der tAb im Rahmen des Zustimmungsverfahrens nach § 60 BOStrab zu erfolgen.

Die Oberbauform im Bereich der Stadt Augsburg erfolgt in der Ausführung als hochliegendes Rasengleis. Die aus Sicherheitsgründen notwendige Abgrenzung erfolgt durch ein geeignetes Gelände bzw. einen Zaun.

Für den Betrieb der Straßenbahn im Bereich der Endhaltestelle Königsbrunn / ZOB hat der Vorhabenträger im Einvernehmen mit der Stadt Königsbrunn als Grundeigentümerin, der technischen Aufsichtsbehörde und dem Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund als verantwortlichem Betreiber des Regionalbusverkehrs dafür Sorge zu tragen, dass im ZOB ein geregelter und sicherer Verkehr mit Straßenbahnen und Kraftomnibussen gewährleistet ist. Hierzu ist insbesondere eine Kennzeichnung der beiden Gleisüberfahrtsbereiche der Busfahrspuren mit Andreaskreuzen und Orientierungs-/Haltebalken zu veranlassen. Ferner sind Nutzungsregelungen für die einzelnen Bahnsteige im Hinblick auf eine verbindliche Zuordnung der Bahnsteige zu Buslinien und Straßenbahn aufzustellen.

Soweit die Gleistrasse der Straßenbahn durch Kraftomnibusse befahren werden soll, ist eine entsprechende Genehmigung nach § 58 Abs. 3 BOStrab rechtzeitig vor Aufnahme des Betriebs bei der tAb zu beantragen.

Die Freihaltung des lichten Raumes (gem. § 18 BOStrab) sowie der Sicherheitsräume (gem. § 19 BOStrab) ist spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung nachzuweisen. Bauwerke und Sparten-Leitungen, die von der Straßenbahn mitgenutzt werden sollen, sind ggf. entsprechend gem. § 7 Abs. 9 BOStrab zu sichern.

Hinweise:

Bei den nachrichtlich dargestellten Planungen zu weiteren Bahnübergängen im Bereich des Bebauungsplangebiets Haunstetten Süd-West weist die tAb darauf hin, dass im Rahmen des Planänderungsverfahrens je nach Sicherungsart Geh- und Radwege ggf. als Z-Übergänge auszubilden sind.

Die bereits bestehenden Einbauten / Überdachungen der Endhaltestelle Königsbrunn Zentrum müssen an die Anforderungen einer BOStrab-Betriebsanlage angepasst werden (z.B. Statik, Beleuchtung, Erdungsanlage, Elektrotechnische Ausstattung etc.). Insbesondere ist für die Installation der Einfachfahrleitung an die vorgerüsteten Fahrleitungsabspannanker der Bestandskonstruktion die Vorlage von Nachweisunterlagen notwendig, die die Eignung von Installationen an eine BOStrab-Betriebsanlage nachweisen.

3. Anbringung von Haltevorrichtungen

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

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

4. Straßenverkehr

4.1. Lichtsignal- und Beleuchtungsanlagen

Die neu entstehenden Bahnübergänge sowie die Zuwegungen zu den Haltestellen sind ausreichend zu beleuchten.

4.2. Kreuzung Inninger Straße / Postillionstraße

Stadteinwärts fahrenden Straßenbahnen dürfen den neuen Bahnübergang über die Inninger Straße nur dann queren, wenn sichergestellt ist, dass der Bahnübergang einschl. des nördlichen Fuß- und Radweges in einem Zug befahren und wieder komplett geräumt werden kann. Sollte aufgrund vorausfahrender Straßenbahnen das Räumen des Knotenpunktes nicht möglich sein, sind die Fahrzeuge südlich der Inninger Straße aufzustellen.

4.3. Bahnübergänge

Im Bereich der nicht technisch gesicherten Bahnübergänge sind ausreichend große Sichtdreiecke und Aufstellflächen vorzusehen. Im Umfeld der nachrichtlich dargestellten Bahnübergänge sind keine dauerhaften Einbauten, wie z.B. Schaltschränke vorzusehen, da diese später zu einem Sichthindernis werden können.

Der Bahnübergang im Bereich des „Oberen Feldweges“ (BÜ5) ist mindestens mit einer Breite von 4,0 m herzustellen.

Die Beschilderung bei den zukünftigen Bahnübergängen und Knotenpunkten ist in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde so auf öffentlichen Grund zu veranlassen, dass die erforderlichen Sicherheitsräume zu den Verkehrswegen eingehalten werden können. Im Bereich der Wirtschaftswege ist für überbreite landwirtschaftliche Fahrzeuge eine lichte Breite von mind. 4,0 m einzuhalten.

4.4. Sonstige Verkehrsflächen

Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass eine maschinelle Reinigung und Sicherung möglich ist. Bei Geh- und Radwegen müssen eine Durchfahrtsbreite von mindestens 1,70 m und eine Durchfahrtshöhe von 2,40 m gewährleistet sein. Geplante Brücken sollten für ein zulässiges Gesamtgewicht von 5 t ausgelegt sein. Evtl. vorgesehene Absperrpoller, bzw. Absperrpfosten müssen umklapp- oder herausnehmbar sein, damit eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für Fahrzeuge der Stadtreinigung gegeben ist. Zudem ist mindestens ein Stellplatz für eine Streukiste vorzusehen.

4.5. Entwässerung

Am Kreuzungspunkt der geplanten Trasse mit einem städtischen Abwasserkanal (Haltung 18527027-17528041 / Rundbogen mit Spitzrinne 900 x 1350 / Tiefe ca. 4,70m) in der Inninger Straße ist vom Vorhabenträger durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass am Kanal während der Bauzeit und im Betrieb der Straßenbahnlinie keine Schäden entstehen. Vor Beginn der Baumaßnahme ist auf Kosten des Vorhabenträgers ein Beweissicherungsverfahren am Kanal durchzuführen.

5. EMV – Streustrom

Der Vorhabenträger hat die Auswirkungen von Streustrom auf metallische Spartenanlagen zu prüfen, unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien und Richtwerte ein Streustrom- und Korrosionsschutzkonzept zu erstellen und erforderlichenfalls geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen.

6. ÖPNV

Der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund – AVV – ist über die Planung von Baumaßnahmen, welche die Routenführung der AVV-Regionalbuslinien tangieren, frühzeitig zu informieren und in diese

einzubinden. Generell ist der AVV-Regionalbusverkehr während der Bauzeiten nicht oder in möglichst geringen Umfang zu behindern.

Die in der Anlage 4.7.1. Übersichtsplan Baustelleneinrichtungen aufgeführte Baustelleneinrichtungsfläche an der Haltestelle „Königsbrunn, Zentrum“ (BE-Fläche Nr. K5) muss derart eingerichtet werden, dass die für Linienbusse freigegebene Durchgangsstraße zwischen der Haltestelle und der Bürgermeister-Wohlfahrt-Straße zu jeder Zeit befahrbar bleibt.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist sicherzustellen, dass auch für den Regionalbusverkehr des AVV eine priorisierte Ausfahrt aus der Haltestelle „Königsbrunn, Zentrum“ auf die Königsallee möglich ist

7. Städtebau, Bauplanungsrecht

Die Lärmschutzwände im Zuge der Gleistrasse auf der Flur der Stadt Königsbrunn sollen in Abstimmung mit der Stadt Königsbrunn dauerhaft und stadtbildverträglich gestaltet werden.

Die städtebaulichen Vorstellungen bei der Festlegung der Baumstandorte auf dem Gebiet der Stadt Augsburg sollen mit dem Stadtplanungsamt und dem Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen abgestimmt werden.

Im Zuge der Ausführungsplanung sind die an der Haltestelle Haunstetten West P+R entfallenden Fahrradabstellplätze in gleicher Anzahl ortsnah wiederherzustellen und an der Haltestelle „Schulzentrum“ Freiflächen für Fahrradabstellplätze in ausreichender Menge vorzusehen.

Die Entwurfsplanung sowie die Ausführungsplanung des Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich der Wegeführung, der Zugänge zu den Haltestellen sowie der Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellenbereiche selbst mit der Behindertenfachstelle des Landratsamtes Augsburg (für den Streckenteil auf der Flur der Stadt Königsbrunn) sowie mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Augsburg abzustimmen.

XI. Entscheidungen über Einwendungen

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

XII. Genehmigung für Einrichtung und Betrieb der Linie

Für das gemäß den Planunterlagen mit diesem Beschlusstenor planfestgestellte Vorhaben wird die Genehmigung gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG für Einrichtung und Betrieb der Linie Haunstetten West P&R – Schulzentrum – Brahmstraße – Bereitschaftspolizei – Guldenstraße – Brunnenzentrum – Mindelheimer Straße – Königsbrunn Zentrum erteilt.

Die Genehmigung gilt bis zum 31.12.2032, soweit sie nicht vorher widerrufen oder der GenehmigungsinhaberIn die dauerhafte Befreiung von der Betriebspflicht genehmigt wird.

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

Es gelten folgende Auflagen:

Der Betrieb hat nach dem von der Regierung von Schwaben gemäß § 40 PBefG zugestimmten Verbundfahrplan der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH in der jeweils aktuellen Fassung zu erfolgen. Dieser Fahrplan ist einzuhalten. Änderungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Regierung von Schwaben.

Die Beförderungsbedingungen und -entgelte sowie die Tarifbestimmungen bedürfen der Zustimmung der Regierung von Schwaben (§ 39 PBefG), soweit sie nicht Bestandteil der Betrauung der Stadt Augsburg für die BetreiberIn des unter A) XII. genannten Straßenbahnlinienverkehrs sind. Sind die Beförderungsbedingungen und -entgelte sowie die Tarifbestimmungen nicht Bestandteil der vorgenannten Betrauung, gelten ausschließlich die Beförderungsentgelte, denen die Regierung von Schwaben jeweils zugestimmt hat. Ein Abweichen von den zugestimmten Tarifen - insbesondere der Höhe nach - sowie die Einführung neuer und der Wegfall alter Tarife (Tages-, Monats-, Jahres-, Schüler-, Seniorenkarten etc.) ist dann ohne vorherige Zustimmung der Regierung von Schwaben zu der beabsichtigten Änderung unzulässig.

Die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie der auf Grund dessen ergangenen Rechtsvorschriften und Verordnungen sowie der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen - BOStrab -, insbesondere die §§ 2, 3, 4, 5, 8, 11, 12, 31, 32 und 33 – 58 BOStrab, sind einzuhalten.

Jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens, die Übertragung der dem Unternehmen aus dieser Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten sowie die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen bedarf der Genehmigung der Regierung von Schwaben und ist dieser vorher unverzüglich anzuzeigen.

Der GenehmigungsinhaberIn obliegt die Pflicht zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Strecke mit o.g. Linienführung. Eine dauernde oder auch nur vorübergehende Einstellung des Betriebes – auch auf Teilstrecken – bedarf der Genehmigung der Regierung von Schwaben und ist dieser unverzüglich anzuzeigen.

Bis zur Genehmigung der Entbindung von der Betriebspflicht ist der Betrieb uneingeschränkt weiterzuführen. In Fällen der Einstellung des Betriebes auf

Grund von höherer Gewalt ist die Einstellung des Betriebes lediglich unverzüglich bei der Genehmigungsbehörde anzuzeigen.

Die Aufsicht über das Unternehmen und - im Falle der Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen - auch über den Betriebsführer obliegt der Regierung von Schwaben, soweit sich die Aufsicht auf die Erfüllung der Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und der auf Grund dessen ergangenen Rechtsvorschriften und Verordnungen sowie die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen erstreckt.

Der Regierung von Oberbayern - SG 31.2 -, Maximilianstr. 39, 80538 München, obliegt neben der technischen Aufsicht insbesondere die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen, die Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen sowie die Abnahme derselben (§§ 60 – 62 BOStrab).

Die Genehmigungsinhaberin hat der Regierung von Schwaben die erfolgte Abnahme der mit o.g. Beschluss planfestgestellten Betriebsanlagen gemäß § 62 BOStrab durch die Regierung von Oberbayern unverzüglich anzuzeigen. Die Regierung von Schwaben erlässt dann im Einvernehmen mit dieser die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebes gemäß § 37 PBefG.

Straßenbahnzüge dürfen im Verkehr auf öffentlichen Straßen nur verwendet werden, wenn sie dem Bau- und Betriebsvorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb (BOStrab) in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.

Die Genehmigungsinhaberin ist erst mit Aushändigung der Genehmigungsurkunde und der Erteilung der Genehmigung zur Aufnahme des Betriebes befugt, den o.g. Linienverkehr auch zu betreiben. Die Aushändigung der Urkunde erfolgt mit Bestandskraft dieser Genehmigung.

Die Genehmigungsinhaberin wird verpflichtet, die zum Betrieb des o.g. Linienverkehrs erforderlichen Anlagen und Fahrzeuge während der gesamten Geltungsdauer dieser Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen, dem Stand der Technik sowie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung entsprechend zu unterhalten. Dies gilt insbesondere auch für die Pflege, Instandhaltung und -setzung der Schienen, Weichen und Radsätze im Hinblick auf einen möglichst geräusch- und erschütterungsarmen Betrieb der Fahrzeuge.

Die Genehmigungsinhaberin ist verpflichtet, jedwede Änderungen, die den Inhalt der Genehmigungsurkunde betreffen, der Regierung von Schwaben unverzüglich mitzuteilen und die Genehmigungsurkunde zum Zwecke der Änderung, Ergänzung oder Berichtigung vorzulegen.

Im Übrigen gelten die Auflagen und Bedingungen aus den Abschnitten A) III. bis A) X. dieses Planfeststellungsbeschlusses.

XIII. Verfahrenskosten

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

B) Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der bisherigen Endhaltestelle Haunstetten West, P&R in Augsburg bis zur Haltestelle Königsbrunn, Zentrum in Königsbrunn.

Die Maßnahme ist im Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus im Ausführungsnetz unter Ziff. 10.1 als Maßnahme mit einem absehbaren Realisierungshorizont (bis 2020) vorgesehen und auch in den Flächennutzungsplänen der Stadt Augsburg von 2010 und der Stadt Königsbrunn aus dem Jahr 2000 enthalten. Die zukünftige Gleistrasse wurde deshalb in der nachgelagerten Bauleitplanung berücksichtigt und in beiden Kommunen von jeglicher Bebauung freigehalten.

Die beteiligten Aufgabenträger für den ÖPNV, der Landkreis und die Stadt Augsburg sowie Stadt Königsbrunn haben unter Beteiligung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Projektverantwortliche und der Augsburger Verkehrsgesellschaft AVG mbH als zukünftigem Schienenverkehrsunternehmen für den Straßenbahnbetrieb am 26.4.2016 eine Vereinbarung über die Zuständigkeiten bei der Umsetzung des Projektes geschlossen.

Das Vorhaben ist zudem von den Fördergebern Bund und Freistaat Bayern in das Projekt MDA Mobilitätsdrehscheibe Augsburg zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG – in Programmzeile c) aufgenommen worden.

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn soll die Stadt Königsbrunn an die Stadt Augsburg im Allgemeinen und im Besonderen an die im Süden gelegene Universität, die weiterführenden Schulen (Hochschule, Berufsschule, Berufsoberschule sowie die Fachoberschule) und an den Innovationspark per Straßenbahn umsteigefrei angeschlossen werden. Die vorgenannten Ziele können derzeit von Königsbrunn aus mit ÖPNV nur per Regionalbus mit Umstieg in die Straßenbahnlinie 3 in Haunstetten West P&R erreicht werden.

Durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben wird die Stadt Königsbrunn zudem umsteigefrei an den DB-Haltepunkt Haunstetter Straße angebunden, bisher erfolgte die Anbindung der Stadt Königsbrunn an den Schienenpersonennahverkehr – SPNV – und den Schienenpersonenfernverkehr – SPFV – der Deutschen Bahn – DB – über Regionalbusverbindungen zu den Bahnhöfen in Bobingen und Schwabmünchen, von wo aus Bahnreisende nach München mit Zügen des SPNV (Regio-Schienen-Takt) nach Augsburg, HBf verbracht wurden, wo sie dann in die Zugverbindungen nach München umsteigen konnten. Durch die Anbindung über die Straßenbahnlinie 3 an den DB Haltepunkt Augsburg, Haunstetter Straße besteht zukünftig die Möglichkeit, ohne den Umweg über Bobingen und Schwabmünchen direkt in Zugverbindungen von Augsburg, HBf nach München zuzusteigen.

Des Weiteren werden durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben auf Augsburger Flur derzeit ca. 11.000 Einwohner des an der geplanten Gleistrasse liegenden Stadtteils Haunstetten Süd-Ost mit der Straßenbahn an die Stadt Augsburg angebunden. Zwischen der geplanten Gleistrasse im Osten und der

Bundesstraße 17 im Westen beabsichtigt die Stadt Augsburg die Ausweisung und Umsetzung eines Bebauungsplangebietes (Haunstetten Süd-West), welches neben Gewerbegebieten auch Wohnraum für ca. weitere 10.000 Einwohner im Stadtteil Haunstetten bieten soll, welche dann ebenso wie die ca. 12.000 Einwohner aus Königsbrunn über die geplante Straßenbahnverbindung an die o.g. Bildungseinrichtungen sowie die DB Nah- und -fernverbindungen Anschluss erhalten.

Die vorliegende Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 ist als Teilprojekt in die Gesamtmaßnahme Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof (MDA) eingebunden, mit der ein konsequent ausgebauter Öffentlicher Nahverkehr mit dem Regional- und Fernverkehr der Deutschen Bahn verknüpft werden soll. Bereits im Bau befindlich ist im Bereich des Hauptbahnhofs die Querung des Bahnhofs mit einer unterirdischen Straßenbahnhaltestelle in der Minus-2-Ebene unter der auszubauenden Mittelpassage in der Mittelachse des Empfangsgebäudes und einer direkten, barrierefreien Verbindung zu den Bahnsteigen des Schienenverkehrs als Kernstück des Gesamtprojektes. Darüber hinaus ist bei diesem Teilprojekt auch ein Westzugang (vom Sebastian-Buchegger-Platz) zur unterirdischen Straßenbahnhaltestelle und zum Hauptbahnhof baulich bereits teilweise umgesetzt.

Durch Ausbau dieses Verknüpfungspunktes sollen auch die steigenden Fahrgastzuwächse aus dem geplanten Regio-Schienen-Takt im Großraum Augsburg mit massiven Angebotssteigerungen in festem Taktverkehr aufgefangen werden. Neben der bereits in Betrieb befindlichen Straßenbahnlinie 6, die von der Remboldstraße über das bestehende Gleisnetz am Roten Tor und Theodor-Heuss-Platz über den Königsplatz zum Hauptbahnhof geführt wird, sieht das Konzept der MDA den gleichfalls bereits umgesetzten Umbau des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes vor. Darüber hinaus sind der derzeit in der Entwurfsplanung befindlichen Neubau der Straßenbahnlinie 5 über die Bürgermeister-Ackermann-Straße zur Universitätsklinik Augsburg sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom derzeitigen Endpunkt am Neuen Ostfriedhof in Augsburg zum Bahnhof Augsburg-Hochzoll ebenfalls Bestandteil der Gesamtmaßnahme. Eine Verlängerung der Linie 1 nach Hochzoll-Süd bleibt als Option zur Ausführung zu einem späteren Zeitpunkt.

II. Vorgeschichte

Bei der Fortschreibung des im Jahr 1978 aufgestellten Gesamtverkehrsplans Augsburg (GVA) im Jahr 1998 wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 auf der hierfür im Bereich der Stadt Königsbrunn freigehaltenen Trasse ab dem bisherigen Endpunkt Haunstetten West P+R nach Königsbrunn in Abhängigkeit von den Planungen der Stadt Königsbrunn als „verkehrlich sehr wichtig“ festgelegt.

War die Maßnahme im „Regionalen Nahverkehrsplan 2006 – 2011 für die Stadt Augsburg und die Landkreise Augsburg und Aichach-Friedberg“ noch im Zielnetz (Anlage. 12.2) enthalten zur Ausführung im Jahr 20XX, wurde sie im fortgeschriebenen „Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus“ in das Ausführungsnetz (Kap. 10.1, Ausführungsnetz Straßenbahn) mit einem absehbaren Realisierungshorizont bis 2020 aufgenommen.

Am 26.4.2016 trafen die Stadt Augsburg und der Landkreis Augsburg in ihrer Eigenschaft als die für die Maßnahme örtlich zuständigen Aufgabenträger für den ÖPNV mit der Stadt Königsbrunn, der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH sowie der Augsburger Verkehrsgesellschaft GmbH als zukünftiger Betreiberin des Linienbetriebs auf der verlängerten Straßenbahnlinie 3 eine kommunale Vereinbarung über die Gewährung eines Zuschusses für öffentliche Verkehrsleistungen im Gebiet des Landkreises Augsburg für die Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH beantragte mit Schreiben vom 31.1.2018, am selben Tag eingegangen bei der Regierung von Schwaben, namens und auf Rechnung der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH, die Planfeststellung für den Neubau der Verlängerung Straßenbahnlinie 3 in Augsburg von der derzeitigen Endhaltestelle „Haunstetten West P+R“ bis zur zukünftigen Endhaltestelle „Königsbrunn Zentrum“, dem heutigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Königsbrunn.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 5.3. bis 4.4.2018 in den Städten Augsburg und Königsbrunn nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Die Planunterlagen waren für die Dauer der öffentlichen Auslegung auch im Internet unter <http://www.linie-3.de> in digitaler Form einsehbar. Die Regierung von Schwaben gab neben den betroffenen Bürgern insgesamt 40 Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Vorhaben.

Im Anhörungsverfahren wurden von Behörden, Vereinigungen und Verbänden Stellungnahmen unterschiedlich starken Umfangs abgegeben. Es haben etwas mehr als 100 Privatpersonen Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

In dem auf Augsburger Flur befindlichen Streckenabschnitt waren im Wesentlichen eine Verlegung der Gleistrasse nach Westen, die Anbindung landwirtschaftlicher Nutzflächen und eine Verlegung des Standorts der Haltestelle „Brahmsstraße“ Inhalt der Einwendungen. Daneben wurden die mit dem (nur nachrichtlich dargestellten) Umbau der Postillionstraße sowie der Rieslingstraße verbundenen Verkehrsveränderungen thematisiert.

Die Einwendungen gegen den Abschnitt der Gleistrasse, der im Stadtgebiet Königsbrunn liegt, richteten sich überwiegend gegen die mit der Umsetzung des Vorhabens befürchtete zunehmende Belastung durch Lärm und Erschütterungen, verursacht durch den Betrieb der Straßenbahnlinie. Kritisiert wurde in diesem Zusammenhang häufig, dass der bei Planfeststellungsverfahren für Eisenbahnen bereits entfallene sog. „Schienenbonus“ bei der Berechnung der Lärmbelastung zugunsten des Vorhabenträgers in Ansatz gebracht wurde, eine in der Zukunft zu erwartende Taktverdichtung der Straßenbahn aber unberücksichtigt geblieben ist. Ferner wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ebenso in Frage gestellt, wie die Planfeststellung als zutreffende Verfahrensart. Vielfach wurde auch moniert, dass die Verlängerung der Linie 2 nach Königsbrunn als Variante in der Planfeststellung nicht geprüft worden sei.

Am 15.11.2018 wurde im Casino der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH in Augsburg ein Erörterungstermin durchgeführt. Über diesen Erörterungstermin

wurde eine Niederschrift angefertigt, die den Anwesenden auszugsweise auf Antrag zur Verfügung gestellt wurde.

Auf Grund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Stellungnahmen einiger Träger öffentlicher Belange hat der Vorhabenträger (Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH) Planänderungen (Tekturen) mit Antrag vom 20.2.2019 in das Verfahren eingebracht. Die Tekturen betreffen im Wesentlichen die Korrektur der schalltechnischen sowie der erschütterungstechnischen Untersuchung, die Anpassung der Lichtsignalanlagen an zwei Kreuzungen, die Errichtung zusätzlicher Absperrgeländer zur Absicherung der Gleisstrasse, den Bau zusätzlicher Entwässerungsanlagen im Haltestellenbereich „Brunnenzentrum“, den Bau von zwei Anwandwegen zur Erschließung landwirtschaftlicher Flächen, die Umplanung der Haltestelle „Guldenstraße“, Änderung von Grundstückseinfahrten und bauliche Änderungen an den Bahnübergängen 5, 9, 13, 19 und 21.

Ferner wurden – zahlreichen Einwendungen und dem Wunsch der Stadt Königsbrunn Rechnung tragend – mehrere Lärmschutzwände auf dem Stadtgebiet Königsbrunn in die Planunterlagen aufgenommen, die im Wesentlichen von der Stadt Königsbrunn auf eigene Rechnung erstellt werden. Damit wird auch dem Anspruch der Anwesen St.-Ulrich-Str. 19 und Siedlerweg 12 auf aktiven Lärmschutz aufgrund erhöhter Pegelwerte bei Nacht Genüge getan.

Die am 20.2.2019 eingereichten Tekturen lagen in der Zeit vom 11.3.2019 bis 10.4.2019 in den Städten Augsburg und Königsbrunn nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Darüber hinaus wurden die Tekturunterlagen für die Dauer der öffentlichen Auslegung auch im Internet unter <http://www.linie-3.de> in digitaler Form zur Verfügung gestellt.

Neben den von den Tekturen betroffenen Bürgern wurde insgesamt 23 Behörden und Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen. Anlässlich der 10 Einwendungen Privater und der Forderungen und Anregungen der Behörden und Verbände wurde erneut ein Erörterungstermin anberaumt. Er fand am 2.7.2019 im Rokoko-Saal der Regierung von Schwaben statt. Auch über diesen Erörterungstermin wurde eine Niederschrift angefertigt, die den Anwesenden auszugsweise auf Antrag zur Verfügung gestellt wurde.

IV. Wasserrechtliches Erlaubnisverfahren

Mit o.g. Schreiben vom 31.1.2018 beantragte die Stadtwerke Augsburg Projektgesellschaft mbH für die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH für die Errichtung von Versickerungsanlagen zur Einleitung von Niederschlagswasser aus öffentlichen Verkehrsflächen in das Grundwasser, eine wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG. Einwendungen zu Belangen des Wasserrechts waren weder bei der ersten Auslegung noch bei der Auslegung der Tekturunterlagen erhoben worden. Zum Erlaubnisantrag äußerten sich das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth als amtlicher Sachverständiger aus fachlicher Sicht und die Stadt Augsburg als untere Wasserrechtsbehörde dahingehend, dass die beantragte wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG nach derzeitigem Planungsstand nicht erforderlich sei.

C) Entscheidungsgründe

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 28 PBefG dürfen Betriebsanlagen von Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Planfeststellungspflichtig ist insbesondere der Neubau von Gleisanlagen, eigenem Bahnkörper, Oberleitungen und Masten. Demzufolge ist der im vorliegenden Verfahren geplante Neubau in Form der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der derzeitigen Haltestelle „Haunstetten West P+R nach Königsbrunn -Haltestelle „Königsbrunn Zentrum“- planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes - BayVwVfG -, vom 23.12.1976, BayRS 2010-1-I, zuletzt geändert mit Gesetz vom 24.7.2018, GVBI S. 604). Die Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG. Auf Grund von § 19 Abs. 2 WHG entscheidet jedoch die Regierung von Schwaben als Planfeststellungsbehörde bei Bedarf über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss. Gleiches gilt für straßenrechtliche Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vom Vorhabenträger vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerfG vom 14.2.1975, BVerwGE 48, 56, 59 ff). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 eingehalten. Dies wird nachfolgend unter den Punkten C) III. bis C) V. näher dargelegt.

3. Verhältnis zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof

Ziel des Projekts Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof (MDA) ist die optimale Verknüpfung des ÖPNV zwischen innerstädtischem, regionalem und Fernverkehr. Verbunden wird dies mit dem barrierefreien Ausbau des Hauptbahnhofs, der dem Projekt zugehörigen Straßenbahnlinien 5, 6 und Verlängerung der Linie 1 und 3 sowie dem Umbau des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes. Sämtliche darin enthaltene Maßnahmen tragen dazu bei, allen Bürgern mehr Mobilität zu schaffen. Die Einrichtung der Straßenbahnlinie 6 sowie der Umbau des Königsplatzes und des Theodor-Heuss-Platzes sind bereits verwirklicht, der barrierefreie Ausbau des Hauptbahnhofs ist weit fortgeschritten und für die Linie 5 befindet sich der erste Teilabschnitt der Planung im Entwurfsstadium.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 ist selbständiges Teilprojekt der MDA.

Zur Vervollständigung des sternförmig auf das Zentrum von Augsburg (Königsplatz) ausgerichteten Straßenbahnnetzes fehlt nach der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 (Dezember 2010) zukünftig noch die Linie 5 zur Schaffung einer neuen, durchgehenden Ost-West-Verbindung von Friedberg West über Königsplatz und Hauptbahnhof zum Zentralklinikum. Die Linie 1 wird vom Neuen Ostfriedhof zum Bahnhof Hochzoll verlängert. Um dieses Straßenbahnnetz auch nach Bau und Inbetriebnahme der Linie 6 auf dem hohen Niveau des 5-Minuten-Taktes leistungsfähig zu erhalten, wurde der Königsplatz als zentraler Verknüpfungs- und Umsteigeknotenpunkt aller Augsburger Straßenbahnlinien ausgebaut und ertüchtigt. Sämtliche in dem Vorhaben enthaltenen Maßnahmen tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen, schienengebundenen ÖPNV zu steigern und damit allen Bürgern in Stadt und Region mehr umweltfreundliche und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 ist geeignet, die gewachsene und weiter wachsende Siedlungsachse Richtung Süden mit schienengebundenem ÖPNV zu versorgen. Die nördlichen, westlichen und östlichen Stadtteile von Augsburg verfügen – wie beschrieben – bereits über Straßenbahnlinien und erschließen Augsburg auf den Hauptachsen Donauwörther Straße, Ulmer Straße, Friedberger Straße und Lechhauser Straße.

Zur Vervollständigung dieser sternförmig auf das Zentrum von Augsburg ausgerichteten Straßenbahnlinien fehlt neben der gegenständlichen erweiterten Linie 3 zukünftig nur noch die Linie 5 (Hauptbahnhof – Universitäts-Klinik), die im Zuge der MDA realisiert werden sollen. Der geltende Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus beinhaltet diese Projekte.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Schwaben ist gemäß §§ 29 Abs. 1, 11 Abs. 1, 2 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit § 15 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. Abs.2 Nr. 2 der

Zuständigkeitsverordnung (ZustV vom 16.6.2015, GVBI S. 184, zuletzt geändert mit Verordnung vom 7.5.2019, GVBI S. 178) zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Durchführung des Verfahrens und die Beschlussfassung erfolgten nach §§ 28 ff PBefG in Verbindung mit Art. 72 bis 75 BayVwVfG.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Bau von Straßenbahnen unterfällt den Regelungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gemäß § 7 Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.2.2010 (BGBl I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706).

Dieses Gesetz wurde 2010 neu gefasst, hat seitdem einige weitere Änderungen erfahren, zuletzt durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706). In der aktuell geltenden Fassung des § 74 UVPG werden Übergangsregelungen getroffen, dort unter Abs. 2 Nr.1 für den Fall, dass das vorbereitende Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Abs. 1 eingeleitet wurde. Dann soll die Rechtslage vor dem 15.5.2017 weiterhin maßgeblich sein.

Der Umfang der durchzuführenden Untersuchungen und zu erstellenden Planunterlagen im gegenständlichen Verfahren wurde in einem Abstimmungstermin zwischen dem Antragsteller und dem beauftragten Fachbüro, der Planfeststellungsbehörde und Fachabteilungen der Regierung von Schwaben am 8.3.2016 als Ersatz für einen Scoping-Termin festgelegt.

Somit war für die Erstellung der Unterlagen das UVPG in der Fassung vor dem 16.5.2017 (BGBl 2258) maßgebliche Rechtsgrundlage.

In der damaligen Fassung sieht das Gesetz für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen und die dazugehörigen Betriebsanlagen nach § 3c Abs. 1 in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 13.10.2016 (BGBl I S. 2258) die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vor, um festzustellen, ob das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörden auf Grund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der unter Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Einwendungen zum Verfahren werden daher zurückgewiesen.

Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH als Vorhabenträger hat sich freiwillig ohne Durchführung einer Vorprüfung entschlossen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, um die Auswirkungen des Projektes „Verlängerung der Straßenbahnlinie 3“ auf Mensch und Umwelt umfassend zu ermitteln und zu bewerten. Die Umweltverträglichkeitsprüfung wurde entsprechend § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Daher ist entsprechend § 11 UVPG am Ende der Planfeststellung eine zusammenfassende Darstellung der

Umweltauswirkungen des Vorhabens (vgl. unten C) II. 3.) und eine Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG (vgl. unten C) II. 4.) vorzulegen.

2.2 Ablauf des UVP-Verfahrens

Zu Beginn der Umweltverträglichkeitsprüfung hat der Vorhabenträger mit den Planunterlagen die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen, die sog. Umweltverträglichkeitsstudie - UVS -, vorgelegt. Sie wurde vom *Büro Eger & Partner, Landschaftsarchitekten bdl* für die Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH zusammengestellt (Planunterlagen 6.1, 6.2. und 6.3). Die nach Art. 78 a BayVwVfG i.V.m. §§ 18 -22 UVPG notwendige Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 29 Abs.1 a PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die vom Vorhabenträger eingebrachten Tekturen vom 20.2.2019 brachten auch Änderungen in der UVS. Im Rahmen des ergänzenden Anhörungsverfahrens erhielt die Öffentlichkeit auch hier nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme.

2.3 Grundlagen des UVP-Berichtes

Die nachfolgende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens beruht auf der vom Vorhabenträger vorgelegten UVS, auf den Stellungnahmen der betroffenen Bürger und auf den Ermittlungen der beteiligten Behörden. Auf die zu diesem Verfahren gehörenden Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1 T der Planmappe), die Angaben zur Umweltverträglichkeit (Unterlagen 6.1 T und 6.2 T der Planmappe), den Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 6.3.1 T der Planmappe), die landschaftspflegerischen Begleitpläne mit Übersichtsplänen (Unterlagen 6.3.2.1 T bis 6.3.2.3 T) sowie die schalltechnischen Berechnungen (Unterlagen 7.1 T bis 7.3 T der Planmappe) wird Bezug genommen.

3. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 auf ca. 4,6 km Länge soll die Stadt Königsbrunn und den Augsburger Stadtteil Haunstetten in seiner südlichen Ausrichtung an das Zentrum der Stadt Augsburg anschließen. Dieser Anschluss erfolgt über eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen der derzeitigen Endhaltestelle „Haunstetten West P+R und dem heutigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) Königsbrunn als zukünftige Endhaltestelle „Königsbrunn Zentrum“.

An der Endhaltestelle „Königsbrunn Zentrum“ wird zudem eine Straßenbahnwendeschleife mit Überholgleis errichtet.

Die Neubaustrecke wird als feste Fahrbahn in Asphaltabdeckung gebaut, in Teilabschnitten als Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene und in Teilabschnitten als Rasengleis mit tiefliegender Vegetationsebene.

Als übergeordnetes Ziel wird damit die umweltschonende Erschließung des prosperierenden Augsburger Stadtteiles Haunstetten und der größten Stadt im Landkreis Augsburg, Königsbrunn, die derzeit größte bayerische Stadt ohne Schienenanschluss ist, angestrebt und damit die Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität im Erschließungsraum. Hierzu gehört neben dem Ausbau eines ÖPNV-Netzes (Straßenbahnnetz mit ergänzendem stadtteilbezogenen Busnetz), die direkte räumliche Anbindung der Straßenbahnlinien / ÖPNV an die Bahn bzw. der schnelle Wechsel zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln durch zentrale Umsteigepunkte. Maßgeblich ist hierbei, durch zügige Linienführung und eine vom Individualverkehr getrennte Trassenführung, hoher Taktfrequenz der Straßenbahn und schnellem Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln einen hohen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu geben. Auch der Einsatz von Niederflurfahrzeugen erleichtert für eine große Gruppe der Bevölkerung (Senioren/innen, Behinderte, Mütter / Väter mit Kinderwagen) die unkomplizierte Benutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes. Königsbrunn, das bisher weder über einen Straßenbahn- noch über einen Bahnanschluss verfügt, erhält erstmals Anschluss an den Schienenverkehr mit direkter Anbindung an den DB-Haltepunkt „Haunstetter Straße“ und den Hauptbahnhof und damit an die Möglichkeiten des Eisenbahnnetzes. Auch innerstädtisch werden wichtige Ziele der Stadt über die Schiene verbunden und erreicht.

Im Zuge des Neubaus sollen vor allem auf Augsburger Flur durch Umwidmung und Umbau der Postillionstraße deutliche Verbesserungen der Erschließung und des Radwegenetzes möglich werden. Die Umsetzung ist nicht Teil des Straßenbahnprojekts soll aber in etwa zeitgleich von der Stadt Augsburg umgesetzt werden.

3.2 Beschreibung der Umwelt

Die geplante Straßenbahntrasse verläuft im Stadtgebiet Augsburg von der bestehenden Endhaltestelle Haunstetten West entlang der Postillion- und Rieslingstraße bis zur Stadtgrenze auf Höhe der Föllstraße. Von der Kreuzung Föllstraße verläuft die Trasse im Bereich der Stadt Königsbrunn entlang der Guldenstraße bis zur Augsburger Straße und anschließend innerhalb des (für die Errichtung einer Straßenbahnlinie freigehaltenen) Korridors zwischen der Bebauung von Königsbrunn bis südlich der Königsallee zum ZOB Königsbrunn Zentrum.

In der relativ offenen und strukturarmen Feldflur dominieren intensiv genutzte Ackerflächen. Östlich der geplanten Straßenbahntrasse befinden sich auf Augsburger Flur der Friedhof und das Naturfreibad Haunstetten sowie mehrere Sportflächen. Gegliedert wird die offene Feldflur westlich der Postillionstraße durch die Deponie Haunstetten, mit ihrem größeren Baumbestand, artenarmen Hochstaudenfluren und Ruderalflächen. Östlich der geplanten Straßenbahntrasse schließt sich südlich der Sportflächen sowie nördlich der Wohnbebauung von Haunstetten Laubmisch-wald überwiegend mittleren Alters an. Südlich des Oberen Feldwegs liegt auf der Ostseite der Trasse die Wohnbebauung von Haunstetten mit strukturreichen Gartenflächen.

Im Siedlungsbereich auf Königsbrunner Flur verläuft die Straßenbahntrasse zwischen dem Gelände der Bereitschaftspolizei mit parkartigem Baumbestand und Sportflächen im Westen und den Industrie- und

Gewerbeflächen der Stadt Königsbrunn im Osten. Südlich angrenzend an das Polizeigelände liegen intensiv genutzte Ackerflächen vor. Angrenzend an die Augsburgische Straße befindet sich im Norden ein größerer, straßenbegleitender Baumbestand, in dem eingestreut artenarme Hochstaudenfluren vorliegen. Südlich der Augsburgischen Straße verläuft die geplante Straßenbahntrasse innerhalb eines freigehaltenen Grünstreifens zwischen der Wohnbebauung von Königsbrunn und endet am ZOB Königsbrunn, nordöstlich des Gymnasiums Königsbrunn. Im Bereich der Trasse bzw. daran angrenzend liegen mehrere Baumbestände mittlerer Ausprägung vor.

Das betrachtete Untersuchungsgebiet – der geplante Trassenbereich – liegt im Regierungsbezirk Schwaben und im Bereich der Naturräumlichen Haupteinheit D 64 'Donau-Iller-Lech-Platten'.

Im Stadtgebiet Augsburg befindet sich westlich der geplanten Straßenbahntrasse fast ausschließlich intensiv genutzte landwirtschaftliche Feldflur. Östlich der geplanten Straßenbahnlinie dominieren Siedlungsflächen. Hierbei handelt es sich um Wohnbauflächen mit zugeordneten Grün- und Erholungsflächen. Das Untersuchungsgebiet weist eine relativ ebenflächige Topographie auf. Der Landschaftsraum wird vor allem durch die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur gegliedert. Im Stadtgebiet Augsburg verläuft die Trasse westlich der Postillion- bzw. Rieslingstraße überwiegend durch die landwirtschaftlich genutzte, offene Feldflur, welche sich nach Westen bis zur B 17 und darüber hinaus fortsetzt. In der Feldflur liegen gemäß Artenschutzkartierung (ASK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt Artennachweise für charakteristische Ackerbrüter wie Rebhuhn, Wachtel, Feldlerche und Schafstelze vor. Die Trasse tangiert etwa in der Mitte dieses Abschnitts eine ehemalige Kiesgrube, die teilweise als Deponie und vorübergehend als Standort für eine Brechanlage genutzt wurde. Im Bereich der ehemaligen Kiesgrube befinden sich mehrere lineare Hecken und Gehölzstrukturen, die in der Biotopkartierung Bayerns erfasst sind. Für die Kiesgrube und weitere ehemalige Kleinbiotope der Ackerflächen liegen ältere ASK-Nachweise der Kreuzkröte vor. Östlich der Postillionstraße liegen im nördlichen Trassenbereich angrenzend an die Wohnbebauung der Friedhof sowie das Naturfreibad Haunstetten. Im mittleren Bereich zwischen Roggenstraße und Oberer Feldweg befindet sich ein Sportplatz, mehrere Wiesen- und Ackerflächen sowie eine ehemalige, aufgelassene Kiesgrube. Auf dieser finden sich Gebüsche und Altgrasfluren, welche als Biotop ausgewiesen sind. Im südlichen Abschnitt verläuft die Trasse ab dem Oberen Feldweg unmittelbar an der westlichen Siedlungsgrenze von Haunstetten. Im Bereich der bestehenden Endhaltestelle Haunstetten West bzw. südlich von dieser liegen insgesamt drei bekannte Bodendenkmäler. Ein weiteres Bodendenkmal erstreckt sich westlich entlang der Guldenstraße ausgehend vom Oberen Feldweg bis zur Föllstraße sowie östlich angrenzend zwischen Brahms- und Ruländerstraße. Der Bereich östlich entlang der Postillion- bzw. Guldenstraße ist von der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebiets bis zur Augsburgischen Str. im Süden als Wasserschutzgebiet festgesetzt. Dieses reicht im Osten bis zum Lech, bzw. schließt diesen mit ein.

Im Stadtgebiet Königsbrunn verläuft die geplante Straßenbahntrasse ausschließlich innerhalb von Siedlungsflächen. Hierbei handelt es sich

westlich der geplanten Straßenbahntrasse bis zur Augsburgers Straße um Industrie- und Gewerbeflächen, östlich der geplanten Straßenbahntrasse um das Gelände der Bereitschaftspolizei. Südlich der Augsburgers Straße verläuft die geplante Straßenbahntrasse innerhalb des freigehaltenen Korridors zwischen der Wohnbebauung von Königsbrunn bis zur Endhaltestelle am ZOB Königsbrunn.

Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt eine sehr ebenflächige Topographie auf. Die Trasse verläuft im Norden entlang der Guldenstraße zwischen dem Gewerbe- und Industriegebiet Nord und dem Gelände der Bereitschaftspolizei Königsbrunn mit parkartigem Baumbestand und Grünflächen auf der Westseite der Straßenbahntrasse. Südlich der Augsburgers Straße verläuft die Trasse durch die Wohngebiete von Königsbrunn mit Einfamilienhäusern und Wohnblocks, die durch parkartige Grünflächen aufgelockert sind. Im Südbereich verläuft der Trassenbereich als breiter Grünstreifen zwischen den Wohnhäusern von Königsbrunn bis zum ZOB. Auf dem Sportgelände der Bereitschaftspolizei bzw. südlich angrenzend liegt ein bekanntes lineares Bodendenkmal vor. Die geplante Trassenachse schneidet südlich der Pfarrkirche 'Maria unterm Kreuz' ein bekanntes Bodendenkmal. Hierbei handelt es sich um Gräber der Bronze-, Hallstatt- und Latènezeit, eine Siedlung vorgeschichtlicher Zeitstellung sowie einer Straße der römischen Kaiserzeit.

In der Fläche verläuft die geplante Straßenbahntrasse überwiegend im städtischen Bereich. Sie verläuft – ausgehend von der bestehenden Endhaltestelle Haunstetten-West zunächst zwischen Industrie- und Wohnbauflächen, führt an Friedhof und Naturfreibad vorbei und führt in Königsbrunn vorbei an Bereitschaftspolizei und Industrieflächen über einen für Straßenbahnzwecke freigehaltenen Grünkorridor zwischen Wohnbebauung zur bestehenden Endhaltestelle ZOB Königsbrunn. Landwirtschaftlich dominiert in der freien Feldflur die Ackernutzung mit entsprechend hoher Nutzungsintensität, so dass es sich um ein relativ strukturarmes Gebiet handelt.

Die großflächigen Gehölzbestände gegenüber der stillgelegten Deponie und nördlich der Wohnbebauung von Haunstetten bestehen überwiegend aus Laubholzbäumen mittleren Alters.

3.3 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie ist eine strukturelle Maßnahme für das südwestliche Stadtgebiet Augsburg und das nördliche Königsbrunn. Erklärtes Ziel ist es die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu stärken und damit die Belastungen durch Individualverkehr deutlich zu mindern. Zielgruppe sind vor allem die Menschen im Stadtteil Haunstetten und in Königsbrunn, aber aufgrund der Durchbindung auch Beziehungen zwischen den Zentren Augsburg und Königsbrunn. Betroffenheit entsteht weitgehend bau- und anlagenbedingt im engen Umfeld der Trassenführung und ausgelöst vom Bau und Betrieb der Trasse. Neben dem Flächenverbrauch sind Erschütterungen und Schallemissionen die wesentlichen Umweltfaktoren.

3.3.1 Untersuchte Linienführungen

Unter Berücksichtigung dieser Aufgabenstellung wurden sechs Varianten der Streckenführung untersucht. Bereits vor Jahrzehnten wurde in der Stadt Königsbrunn eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr im Flächennutzungsplan vorgesehen. Die Grundstücke dazu – einschließlich Raum für die Wendeschleife am ZOB - sind bis heute freigehalten. Die Nutzung dieser Räume ist Teil der vorliegenden Variantenuntersuchung. Die Linienführung entlang des westlichen Randes der Bebauung der Stadt Augsburg im Stadtteil Haunstetten (Postillionstraße) in Verbindung mit dem o.g. Korridor stellt die zentrale Verbindung zw. den beiden Zielpunkten Haunstetten West und ZOB Königsbrunn dar und wird daher als "Mitte" bezeichnet, davon ausgehend wurden zwei Varianten östlich und drei Varianten westlich untersucht.

3.3.2 Varianten

Variante 1 (Ost a)

Die Variante schwenkt von der Haltestelle Haunstetten West nach Osten in die Inninger Straße ein, verläuft ca. 180 m im Straßenraum und biegt dann nach Süden in die Hopfenstraße ein. Auch hier liegen die Gleise straßenbündig in der Fahrbahn bis in Höhe der Johann-Strauß- Straße westlich parallel zur Hirsestraße ein eigener Bahnkörper erreicht wird (Länge ca. 440 m). Nach Erreichen des Oberen Feldwegs muss die Trasse auf Grund der vorhandenen Bebauung wieder zurück in den Straßenraum geführt werden und verläuft nach Süden im Straßenzug Offenbachweg - Mittlerer Lechfeldweg - Germanenstraße. An der Einmündung zur Wandalenstraße knickt die Linienführung nach Westen ab, führt über die Hunnenstraße, ändert die Richtung an der Guldenstraße und erreicht bei ca. km 3+490 den sog. "Korridor" der Stadt Königsbrunn. Der Korridor der Stadt Königsbrunn beginnt südlich der Kreuzung Hunnenstraße/Guldenstraße. Nach ca. 40 m westlich entlang der Guldenstraße wird die Trasse um ca. 80 m parallel nach Osten verzogen und kreuzt dabei die Guldenstraße sowie eine Erschließungsstraße für Gewerbeflächen. In nahezu gerader Linie wird dann die Augsburger Straße überquert. Von hier aus wurde auf eine Länge von ca. 1,2 km ein minimal 8 m breiter Grünstreifen durch die Wohngebiete bzw. öffentliche Parkanlagen angelegt bzw. freigehalten. Auf etwa halber Strecke ändert der Korridor seine Richtung um ca. 49° nach Südosten, am südlichen Ende schwenkt er wieder nach Süden. Nach ca. 80 m seitlich entlang der Ammerseestraße quert die Trasse die Königsallee und erreicht das Gelände des zentralen Busbahnhofes in Königsbrunn Mitte. Unter Nutzung der bestehenden Bahnsteige als Endstation wird auf den dortigen Freiflächen die Wendeschleife angelegt.

Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 5250 m, davon liegen ca. 2050 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. In der Fahrbahn muss ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet werden, im eigenen Bahnkörper kommt ein offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz.

Variante 2 (Ost b)

Die Variante entspricht in weiten Teilen der Variante 1. Sie weicht nur im mittleren Bereich zwischen Leharstraße und Wandalenstraße auf eine

Länge von ca. 1700 m wie im Folgenden beschrieben von ihr ab: Vom freien Feld kommend (Hirsestraße) verläuft die Trasse noch für ca. 70 m im Offenbachweg (Engstelle), knickt dann nach Westen ab in die Leharstraße und folgt dieser nach Süden. Die Richtung beibehaltend kreuzen die Gleise die Thurgauerstraße und liegen weiter in der Schongauer Straße. Über eine enge Verschwenkung in der Föllstraße wird die etwa 40 m weiter westlich gelegenen Hunnenstraße erreicht. Die Trasse folgt ihr weiter bis zur Guldenstraße. Bereits ab der Einmündung der Wandalenstraße ist die Linienführung dann wieder identisch mit derjenigen von Variante 1.

Im gesamten beschriebenen Abschnitt muss die Trasse dabei auf Grund der vorhandenen Bebauung im Straßenraum geführt werden.

Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 5170 m, davon liegen ca. 2280 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. In der Fahrbahn muss ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet werden, im eigenen Bahnkörper kommt ein offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz.

Variante 3 (Mitte)

Die Trasse verläuft von der Haltestelle Haunstetten West aus zunächst geradlinig nach Süden. Sie folgt auf einem eigenen Bahnkörper jeweils westlich nahezu parallel zu den vorhandenen Straßen/Wegen Postillionstraße und Rieslingstraße. An der Stadtgrenze zu Königsbrunn wird die Föllstraße gequert, der Bahnkörper führt mit einer leichten Verschwenkung nach Westen ebenso weiter parallel zur Guldenstraße Richtung Süden bis zur Hunnenstraße. Diese wird gequert, nach weiteren ca. 170 m schwenkt die Trasse nach Osten und erreicht dann den Korridor der Stadt Königsbrunn.

Mit Ausnahme der Straßenquerungen verläuft die Trasse durchgehend auf einem eigenen Bahnkörper. Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 4640 m, davon liegen ca. 1900 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. Im besonderen Bahnkörper kommt ein offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz. Nur am ZOB und in Einzelflächen (Bahnübergänge Guldenstraße) wird ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet.

Variante 4 (West a)

Die Variante schwenkt von der Haltestelle Haunstetten West nach Westen in die Inninger Straße ein, verläuft ca. 240 m im Straßenraum und biegt dann nach Süden in den oberen Talweg ein. Nach 80 m verlässt die Straßenbahn die Fahrbahn und folgt auf einem eigenen Bahnkörper westlich nahezu parallel dem vorhandenen Weg weiter nach Süden auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Ca. 200 m vor der Stadtgrenze zu Königsbrunn verläuft die Trasse mit einer leichten Verschwenkung nach Westen auf einem vorhandenen Wirtschaftsweg zwischen dem Gelände der Bereitschaftspolizei und dem Golfplatz bis zum Erreichen des Gewerbegebietes Königsbrunn an der Hunnenstraße. In einer engen Kurve (Minimalradius 25 m) biegt die Trasse nach Osten in die Hunnenstraße ein und erreicht nach 280 m mit einer weiteren engen Kurve die Trasse von Var. 1-3 und damit wieder den Korridor der Stadt Königsbrunn. Mit Ausnahme der Abschnitte auf der Inninger Straße in Augsburg, der Hunnenstraße in Königsbrunn und des ZOB Königsbrunn verläuft die Trasse auf einem eigenen Bahnkörper.

Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 5200 m, davon liegen ca. 2170 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. Im eigenen Bahnkörper kommt ein offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz. In den oben genannten Fahrbahnbereichen, am ZOB und in Einzelflächen (Knotenpunkte Guldenstraße) wird ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet.

Variante 5 (West b)

Der nördliche Abschnitt bis kurz vor Erreichen der Hunnenstraße (ca. km 3+000) ist identisch mit Variante 4. Dann biegt die Trasse jedoch nach Westen in die Hunnenstraße ein und folgt dieser bis zu ihrem südlichen Ende an der Augsburgener Straße. Für die Einfahrt in die Hunnenstraße und die Verschwenkung nach Süden werden auch hier enge Radien erforderlich (Minimalradius 25 m). Da die Hunnenstraße den westlichen Rand des Gewerbegebietes darstellt, kann die Trasse hier auf eine Länge von ca. 260 m wieder auf einem eigenen Bahnkörper parallel zur Straße geführt werden. Am Knotenpunkt Augsburgener-/Hunnen-/Wertachstraße biegt die Trasse zurück nach Osten auf die Augsburgener Straße ab und verläuft hier auf einem eigenen, mittigen Bahnkörper. Vor der Einmündung Martin-Luther-Str. (Brunnenzentrum) folgt eine weitere 90°-Kurve nach Süden, die Trasse erreicht hier wieder den Korridor der Stadt Königsbrunn und die Linienführung der Varianten 1-4.

Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 5400 m, davon liegen ca. 2170 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. Im eigenen Bahnkörper kommt ein offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz. In den Fahrbahnbereichen, am ZOB und in Einzelflächen (Bahnübergänge Guldenstraße) wird ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet.

Variante 6 (West c)

Variante 6 verläuft gänzlich am westlichen und südlichen Rand der Bebauung von Königsbrunn-Nord und erreicht den ZOB Königsbrunn über die Königsallee. Die Trasse entspricht bis zum Erreichen der Augsburgener Straße der Variante 5, verläuft dann weiter nach Süden parallel zur Wertachstraße über landwirtschaftlich genutzte Flächen und biegt in Höhe des Friedhofes nach Osten in die Königsallee ein. Kurz vor der Ammerseestraße schwenkt die Trasse nach Süden ab und geht in die Wendeschleife (analog zu allen übrigen Varianten) über. Mit Ausnahme der Abschnitte auf der Inninger Straße in Augsburg, der Hunnenstraße und Königsallee in Königsbrunn sowie des ZOB Königsbrunn verläuft die Trasse auf einem eigenen Bahnkörper.

Die gesamte Streckenlänge (eine Richtung) beträgt ca. 5570 m, davon liegen ca. 2170 m auf dem Stadtgebiet von Augsburg. Im eigenen Bahnkörper kommt offener Oberbau (Schwellengleis auf Schotter bzw. Rasengleis) zum Einsatz. In den oben genannten Fahrbahnbereichen, am ZOB und in Einzelflächen (Knotenpunkte) wird ein eingedeckter Oberbau (Asphalt) verwendet.

3.3.3 Umweltauswirkungen der relevanten Linienführungen

Nicht zuletzt, weil die Umweltauswirkungen bei allen Varianten sich im Wesentlichen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb der Linie ergeben, war es gerechtfertigt, in einer ersten Stufe die Varianten ausschließlich unter betrieblichen Gesichtspunkten zu vergleichen und

dadurch die Varianten auszuschließen, die bereits die betrieblichen Anforderungen nicht oder nur unzureichend erfüllen.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Art des Bauvorhabens sind die ausgelösten Risiken für die nach dem UVPG zu untersuchenden Schutzgüter bei allen Varianten ähnlich und räumlich und inhaltlich eng begrenzt mit direktem Bezug zum Betrieb. So wurden die drei westlichen Varianten (Varianten 4 – 6) in der ersten Wertungsstufe ausgeschlossen, da sie eine Anpassung der Bauleitplanung erfordert hätten und weder die Ziele des Nahverkehrsplanes, noch die Anforderungen an die Trassengestaltung und die Erschließungswirkung erfüllen konnten. Es war nicht zu erwarten, dass besondere umweltrelevante Gesichtspunkte diese Nachteile aufwiegen könnten, so dass der Verzicht auf eine tiefergehende Untersuchung der umweltrelevanten Gesichtspunkte bei diesen 3 Trassen vor deren Ausscheiden gerechtfertigt war.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Art des Bauvorhabens sind die ausgelösten Risiken für die Schutzgüter nach UVPG bei allen Varianten räumlich und inhaltlich eng begrenzt.

Keine umwelterheblichen Risiken durch das Vorhaben werden für das Schutzgut Klima und Luft erwartet. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Fläche werden für alle verbliebenen Varianten der Auswahlstufe 2 gleich bewertet. Die Unterschiede sind eher gradueller Art und entfalten für sich oder in der Zusammenschau keine umwelterheblichen Unterschiede. Beim Schutzgut Kulturgüter sind aufgrund geringerer Durchschneidungslängen bekannter bzw. möglicher Bodendenkmäler Vorteile für die Varianten 1 und 2 zu nennen.

Bei der Betrachtung des Schutzgutes Sachgüter verhält sich der Sachverhalt entgegengesetzt, hier sind deutlich geringere umweltrelevante Auswirkungen durch die Variante 3 zu erwarten. Beim Schutzgut Mensch weisen Flächennutzungen mit Wohnnutzung, Gemeinbedarfsflächen mit sehr hoher Nutzungsintensität sowie Erholungsflächen mit zumindest periodisch hoher Nutzungsdichte die größte Empfindlichkeit gegenüber den vorhabensspezifischen Wirkfaktoren (Schallimmissionen, Erschütterungen, Schadstoffimmissionen, Flächeninanspruchnahmen, elektromagnetische Felder und Zerschneidungswirkungen) auf. Dabei gilt, je höher der Anteil empfindlicher Nutzungen ist, der von einer Trasse durchfahren und/oder tangiert wird, desto eher sind potenziell nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten. Bei der Variante 3 ist der Anteil berührter empfindlicher Nutzungen deutlich geringer als bei den Varianten 1 und 2. Einwendungen, insbesondere die das Schutzgut Mensch betreffende, werden daher zurückgewiesen.

4. Bewertung der Umweltauswirkungen

4.1 Allgemeine Bewertung des Vorhabens

Die durch das Vorhaben ausgelösten Risiken für die Schutzgüter nach UVPG sind räumlich und inhaltlich eng begrenzt. Für die einzelnen

Schutzgüter bestehen unterschiedliche Vermeidungs- und Minimierungspotenziale.

Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser, Tiere und Pflanzen, Mensch, Kultur- und Sachgüter lassen sich durch geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wirksam begrenzen.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für die wesentlichen, das Schutzgut Boden betreffenden, Auswirkungen bestehen in der Regel nicht.

Umwelterhebliche Risiken für das Schutzgut Klima und Luft sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind durch geeignete Maßnahmen vollständig ausgleichbar bzw. ersetzbar.

Die zu erwartenden Umweltfolgen für die Schutzgüter nach UVPG durch Bau, Anlage und bestimmungsgemäßen Betrieb des Vorhabens sind bei sorgfältiger Realisierung und Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten in ihrem Umfang sehr beschränkt. Unverträgliche Risiken / Auswirkungen auf die Schutzgüter sind unter dieser Maßgabe auch aus dem Blickwinkel der Umweltvorsorge nicht zu erkennen.

4.2 Bewertung der Trassenalternativen

Unter Berücksichtigung der Aufgabenstellung zur Anbindung der Stadt Königsbrunn durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 wurden sechs Varianten der Streckenführung untersucht. Für die Ermittlung von geeigneten Trassenvarianten wurde ein Suchraum auf der Basis folgender Kriterien abgegrenzt:

technische Zielsetzung: Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der gegenwärtigen Endhaltestelle Haunstetten West entlang der Postillion- bzw. Gulden-straße bis zum Zentralen Omnibusbahnhof Königsbrunn Zentrum

fachplanerische Zielsetzung: Die Maßnahme ist im am 1.4.2015 in Kraft getretenen Nahverkehrsplan der Stadt Augsburg mit den Verbundlandkreisen für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus enthalten.

bauleitplanerische Zielsetzung: Für die Straßenbahntrasse wurde ein Korridor zwischen der Bebauung von Königsbrunn über einen Bebauungsplan freigehalten.

Erschließungsfunktion: Erschließung des Augsburger Südens, schneller Anschluss von Königsbrunn in die Innenstadt Augsburgs, an die Universität, an die Schulen im Alten Postweg und den DB-Umsteigepunkt Haunstetter Straße

naturräumliche Gegebenheiten: Eine naturräumliche Begrenzung erfolgt nicht.

Anhand der folgenden Grundsätze wurden mögliche Trassenvarianten für die Straßenbahn bestimmt, die zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllen sollen:

möglichst direkte Verbindung zwischen Augsburg - Haunstetten und Königsbrunn - Zentrum zur Minimierung der Streckenlänge

möglichst Vermeidung der Inanspruchnahme / Querung von Flächen, die der Nutzung durch eine Straßenbahn entgegenstehen (hoher oder sehr hoher Raumwiderstand). Hierzu gehören z. B. Siedlungsflächen, Schutzgebiete und -objekte.

möglichst gute Erschließung von Königsbrunn

Aufgrund der zahlreichen Nutzungsansprüche im Raum können nicht immer alle Trassierungsgrundsätze gleichzeitig vollständig umgesetzt werden. Hier ist im Einzelfall eine Abwägung vorzunehmen.

Auf der Basis von Vorplanungen wurden von der Stadt Königsbrunn bereits vor vielen Jahren Grundstücke für den Bau der Straßenbahn erworben und seither über die Bauleitplanung freigehalten. Somit ist die Linienführung im Stadtgebiet Königsbrunn bereits vorgegeben.

Unter Berücksichtigung der o.g. Zielsetzungen wurden insgesamt sechs Varianten erarbeitet und einer Bewertung unterzogen. Die Bewertungskriterien der Variantenvorprüfung beinhalten die für eine Realisierung, einen wirtschaftlichen Betrieb und die Erfüllung der verkehrlichen Zielsetzungen wesentlichen Aspekte.

Folgende Wertungsmatrix (Tab. 1) zeigt das Ergebnis der ersten Stufe der Variantenvorprüfung:

**Wertungsmatrix des Variantenvergleichs
Stufe 1**

Ziele /Kriterien:	Varianten:					
	V1 (Ost a)	V2 (Ost b)	V3 (Mitte)	V4 (West a)	V5 (West b)	V6 (West c)
Umsetzung der Ziele des Aufgabenträgers und des Nahverkehrsplans	0	0	++	-	-	-
Trasse (Streckenlänge, Bahnkörper, Zwangspunkte)	-	0	++	0	-	--
Betrieb / verkehrliche Auswirkung	-	-	++	+	+	++
Erschließungswirkung (Fahrgastpotenzial, Haltestellen)	++	++	+	-	-	--
Berücksichtigung Bauleitplanung	-	-	++	-	-	--

Ergebnis 1 0 9+ 2- 3- 5-

Insbesondere wegen der mangelnden Umsetzung der Zielsetzung des Aufgabenträgers und der geringen Erschließungswirkung im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen, aber auch auf Grund ihrer ungünstigen Trassierung werden die westlichen Varianten 4 bis 6 nicht weiter verfolgt.

Die Vorzugsvariante 3 (Mitte) wurde in einem zweiten Schritt mit den Varianten 1 (Ost a) und 2 (Ost b) hinsichtlich der Kriterien Grunderwerb, Kosten und der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit verglichen.

**Wertungsmatrix des
Variantenvergleichs Stufe 2**

Ziele / Kriterien Auswahlstufe 2	Variante					
	V1 (Ost a)	V2 (Ost b)	V3 (Mitte)	V4 (West a)	V5 (West b)	V6 (West c)
Grunderwerb	-	-	0			
Kosten (Investition, Unterhalts- kosten)	-	-	+			
Umweltaus- wirkungen (oh. Schutzgut Mensch)	0	0	0			
Auswir- kungen auf Schutzgut Mensch	-	-	0			
Ergebnis Gesamt	4-	3-	10+			

++ - sehr positive Auswirkungen
 + - positive Auswirkungen
 0 - ohne Auswirkungen / indifferente Auswirkungen
 - - negative Auswirkungen
 -- - sehr negative Auswirkungen

Die Gegenüberstellung der möglichen Linienführungen ergibt eine klare Präferenz der Variante 3 (Mitte). Die Variante setzt als einzige alle planerischen Rahmenbedingungen um.

Neben der Berücksichtigung der bestehenden Bauleitplanungen und den vielen bereits im Besitz der Stadt befindlichen Grundstücken sind insbesondere die Kürze der Baustrecke und die weitgehende Unabhängigkeit vom Individualverkehr ausschlaggebend für die Trassenwahl. Die Beeinträchtigungen des bestehenden

Individualverkehrs sind minimal. Durch die kurze Strecke und entsprechend kurze Fahrzeiten als auch durch das hohe Erschließungspotential ist die Wirtschaftlichkeit gegeben und eine hohe Attraktivität für die Fahrgäste – auch im Wettbewerb gegenüber dem Individualverkehr – gegeben. Die Umweltauswirkungen sind insgesamt gering und gut eingrenzbar. Das Schutzgut Mensch ist bei dieser Variante am geringsten beeinträchtigt.

III. Materiell-rechtliche Bewertung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3

1. Planrechtfertigung

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der bestehenden Haltestelle Haunstetten West zur bestehenden Haltestelle ZOB Königsbrunn Zentrum ist planerisch gerechtfertigt. Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn sie den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes dient und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen geeignet sind, etwa entgegenstehende andere öffentliche Belange oder Eigentumsrechte zu überwinden. Sie muss aus Gründen des Gemeinwohls „vernünftigerweise“ geboten sein.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenen Verkehr unter Berücksichtigung beschlossener Nahverkehrspläne. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage.

Das Straßenbahnnetz in Augsburg folgt noch nicht überall der Siedlungsentwicklung. Einige Hauptverkehrs- und Entwicklungsachsen werden immer noch ausschließlich von Buslinien bedient. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes durch geeignete Netz- und Linienergänzungen hat deshalb in Teilbereichen ein sehr hohes Entwicklungspotenzial. Während die Straßenbahnen über die Stadtgrenze hinaus bereits bis nach Stadtbergen und Friedberg West fahren, ist Königsbrunn als größte Nachbarstadt noch nicht an das Straßenbahnnetz und an das Eisenbahnnetz angebunden.

Der öffentliche Nahverkehr in Königsbrunn besteht also bislang ausschließlich aus Busbedienung.

Durch die Verlängerung der Linie 3 erhält die Stadt Königsbrunn erstmalig einen direkten Anschluss an den Schienenverkehr. Damit sind umsteigefrei erreichbar der Augsburger Hauptbahnhof und der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt Königsplatz (Augsburger Innenstadt) sowie Universität, Hochschule, Schulen am Alten Postweg (BOS, FOS, Berufsschule), Innovationspark und der DB-Haltepunkt „Haunstetter Straße“. In Königsbrunn sind u. a. angebunden das Zentrum mit Rathaus, die Eishalle, Mercateum, Informations- und Präsentationspavillon 955, Gymnasium und Gewerbegebiet Nord.

Die Verlängerung ist im Ausführungsgesetz 2020 des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus, der zum 1.4.2015 in Kraft getreten ist enthalten.

Sowohl die Bauleitplanung der Stadt Augsburg wie auch die Flächennutzungsplanung in der Stadt Königsbrunn berücksichtigen die Verlängerung der Straßenbahn. In weiten Teilen (südlich der Guldenstraße: Brunnenzentrum - Kirchenzentrum Maria Hilf - St.-Ulrich-Straße) ist der Trassenkorridor in Königsbrunn durch die Bebauungspläne Nr. 102 und 104 gesichert und vorgehalten.

Die Straßenbahnlinie 3 in ihrer verlängerten Form soll als Teil der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof zur Attraktivität des ÖPNV beitragen.

Die MDA umfasst alle großen Erweiterungsmaßnahmen im Augsburger Straßenbahnnetz und besteht aus folgenden Teilprojekten:

Umbau des Zentralen ÖPNV-Knotenpunktes Königsplatz (Inbetriebnahme 12/2013)

Neubau der Linie 6 vom Hauptbahnhof nach Friedberg West P+R (Inbetriebnahme 12/2010)

Umbau Hauptbahnhof mit Errichtung eines Straßenbahntunnels mit unterirdischer Haltestelle zur barrierefreien Direktverknüpfung der Verkehrsträger Eisenbahn und Straßenbahn (im Bau seit 2012, geplante Inbetriebnahme 2023)

Neubau der Linie 5 vom Hauptbahnhof zum Klinikum (zukünftiges Universitätsklinikum) via Bgm.-Ackermann-Straße (in Planung)

Verlängerung der Linie 1 vom Neuen Ostfriedhof zum Bf Hochzoll (in Planung).

Ein wichtiges Ziel der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg ist der Ausbau und damit die Steigerung der Leistungsfähigkeit des schienengebundenen, innerstädtischen ÖPNV und seine optimale Verknüpfung mit dem Schienenpersonennahverkehr (Regio-Schienen-Takt) und -fernverkehr der Eisenbahn. Das Konzept sieht eine schnelle, zuverlässige und gute Straßenbahnanbindung sämtlicher Siedlungsschwerpunkte an den neuen, barrierefreien Hauptbahnhof vor.

Wie bereits unter C) I. 3. beschrieben, fehlt zur Vervollständigung des sternförmig auf das Zentrum von Augsburg (Königsplatz) ausgerichteten Straßenbahnnetzes nach der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 6 (Dezember 2010) zukünftig noch die Linie 5 zur Schaffung einer neuen, durchgehenden Ost-West-Verbindung von Friedberg West über Königsplatz und Hauptbahnhof zum Zentralklinikum. Die Linie 1 wird vom Neuen Ostfriedhof zum Bahnhof Hochzoll verlängert. Um dieses Straßenbahnnetz auch nach Bau und Inbetriebnahme der Linie 6 auf dem hohen Niveau des 5-Minuten-Taktes leistungsfähig zu erhalten, wurde der Königsplatz als zentraler Verknüpfungs- und Umsteigeknotenpunkt aller Augsburger Straßenbahnlinien ausgebaut und ertüchtigt. Sämtliche in dem Vorhaben enthaltene Maßnahmen tragen dazu bei, die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen, schienengebundenen ÖPNV zu steigern und damit allen Bürgern in

Stadt und Region mehr umweltfreundliche und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen.

Die aktuell in dieses Mobilitätskonzept eingebundene Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn unterstreicht und unterstützt die Ziele der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg, Stärkung des schienengebundenen ÖPNVs und optimale Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr der Eisenbahn. Sie ergänzt und optimiert diese Ziele in Richtung der südlichen Siedlungsachse.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvorgaben des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zur Wiederherstellung der Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadt- und Stadtumlandgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG eindeutig den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr (mlv), soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht.

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

Die Verkehrsinfrastruktur wird gegenüber dem heutigen Zustand in Haunstetten und Königsbrunn deutlich verbessert. Die bisherigen Buslinien werden durch die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper und ihn zeitlich wie erschließungstechnisch optimierter Form ersetzt (Schnellbuslinie) bzw. werden dem neuen Beziehungsnetz angepasst. Städteplanerisch ermöglicht die Maßnahme, die Erschließungssituation für Fußgänger und Radfahrer deutlich zu verbessern ohne den mlv über Gebühr zu beeinträchtigen.

Entsprechend Art. 5 BayÖPNVG orientiert sich das Vorhaben durch Abbau des Parallelverkehrs der Buslinien der Augsburger Verkehrsgesellschaft (AVG) und des Regionalverkehrs an einer „Bedienung“ unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit.

An der künftigen Endhaltestelle Königsbrunn Zentrum hat die Stadt Königsbrunn die Möglichkeit, einen modernen und leistungsstarken Umsteigeraum im Austausch mit den Buslinien des Regionalverkehrs zu schaffen.

Um die Attraktivität der Wohnbebauung entlang der Streckenführung zu erhalten bzw. zu erhöhen, finanziert die Stadt Königsbrunn zusätzliche

lärmmindernde Maßnahmen wie ein tiefliegendes Rasengleis und Lärmschutzwände.

Auch die Stadt Augsburg finanziert in Teilen die Mehrkosten eines hochliegenden Rasengleises.

Die besondere Bedeutung des ÖPNV, die Bedeutung des Schienenverkehrs und der grundsätzliche Vorrang vor dem Individualverkehr sind auch im mit Verordnung vom 22.8.2013 (GVBl S. 550) geändert durch Verordnung vom 21.2.2018 (GVBl 55) verbindlichen Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) verankert.

Dort wird sowohl für den Verdichtungsraum wie auch die ländlichen Regionen die Verdichtung und Verbesserung des ÖPNV Angebotes als Ziel festgelegt (Ziffer 4.1.3).

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

Der am 27.4.2006 von Stadt und Region beschlossene Nahverkehrsplan enthält als Ziel u.a. „möglichst große Anteile vom mlv auf den ÖPNV zu verlagern“; d. h. der Öffentliche Personennahverkehr soll einen möglichst großen Anteil am Modal Split einnehmen. Angesichts der immer weiter steigenden Motorisierung ist es hierfür erforderlich, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln den Komfort und die Reisezeiten kontinuierlich zu verbessern. Straßenbahnen, die schon auf Grund des Fahrzeuges einen gegenüber einem Bus höheren Fahrkomfort aufweisen, in Verbindung mit der Schaffung eines eigenen Gleiskörpers für eine störungsfreie und schnelle Fahrt sorgen, bilden einen wichtigen Baustein. Konsequenter Weise ist die Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn im Ausführungsgesetz 2020 des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Augsburg „2015plus“, der zum 1.4.2015 in Kraft getreten ist, neben den Linien 6, 5 und 1 zur Realisierung bis 2020 vorgesehen.

Das Vorhaben ist auch realisierbar, weil die Finanzierung nicht ausgeschlossen ist (BVerwG, 12.5.1999, 4 A 12/98; VGH Baden-Württemberg, 2.11.2004, 5 S 1063/04). Es stehen dem Bauvorhaben keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen. Die Straßenbahnlinie 3 (Verlängerung) ist als Teil der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg-Hauptbahnhof (MDA) in das GVFG-Bundesprogramm in Programmzeile C mit der Schlüssel-Nr. 09 G 113 T aufgenommen worden. In einer Fortschreibung der standardisierten Bewertung zur MDA, einem bundeseinheitlichen Verfahren zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens eines Investitionsvorhabens, wurde festgestellt, dass das Verhältnis des erwarteten Nutzens zu den eingesetzten Kosten für die Gesamtmaßnahme 1,1 beträgt. Damit liegt die Gesamtmaßnahme MDA einschließlich der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 über dem zum Nachweis der volkswirtschaftlichen Rentabilität erforderlichen Grenzwert von 1,0. Es ist deshalb nicht damit zu rechnen, dass während der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses von 5 Jahren mit einmaliger Verlängerung

von 5 Jahren, das Bauvorhaben aus finanziellen Gründen scheitern wird.

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

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ermöglicht die Maßnahme eine für die Stadt Augsburg ebenso wie für die Region notwendige und zukunftsorientierte Verwirklichung ihrer Planziele. Es entsteht mit der verlängerten Straßenbahnlinie 3 ein wichtiges Element eines integrierten Verkehrskonzeptes, das für die überwiegende Mehrzahl der Bewohner des Stadtteils Haunstetten und Königsbrunn nachhaltige und signifikante Verbesserungen bringt ohne substantielle Belastungen des Stadtteils Haunstetten oder von Königsbrunn. Die Planung selbst wie auch die mit der Tektur aufgenommenen freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen der Stadt Königsbrunn stellt sicher, dass die unvermeidbaren Belastungen aus Bau und Betrieb einer Straßenbahn im direkten Umfeld so gering wie möglich gehalten werden können. Es ist nicht mit unangemessenen oder gar unzumutbaren Belastungen zu rechnen.

Ein Verzicht auf den Neubau der Straßenbahnlinie würde Einzelinteressen befriedigen, stünde aber im Widerspruch zu den am Gemeinwohl orientierten nachhaltigen Planungserfordernissen, der Aufgabe der Daseinsvorsorge und den Anforderungen an die Lufthygiene.

2. Abwägung

2.1 Allgemeines

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

2.2 Alternative Linienführungen

Die planfestgestellte Trassenführung (Variante 3) verdient bei der Abwägung mit den anderen alternativen Linienführungen den Vorzug. Sie weist die meisten Vorteile und die geringsten Nachteile auf. Die im Rahmen des Verfahrens untersuchten und erörterten Varianten sind bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (siehe oben C) II. 3.3.1 und C) II. 3.3.2) vorgestellt worden.

Art und Anzahl der Varianten wird zunächst von der Aufgabenstellung des Projektträgers bestimmt und eingegrenzt. Die Aufgabenstellung ist in dessen eigener Verantwortung zu definieren und im Rahmen des

Planfeststellungsverfahren nur dahingehend zu überprüfen, ob die Aufgabenstellung auf und mit den Vorgaben von kommunalem, Landes- und Bundesrecht basiert und in Einklang steht.

Aufgabenstellung der vorliegenden Variantenuntersuchung war, die südlich von Augsburg liegende Stadt Königsbrunn an das Straßenbahnnetz der Stadt Augsburg anzubinden, mit der Zielsetzung, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zwischen Königsbrunn und Augsburg attraktiver zu gestalten und dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Individualverkehr zu verbessern. Erreicht werden sollte dies grundsätzlich durch eine Verlängerung der Linie 3 ab der derzeitigen Endhaltestelle "Haunstetten West P+R" in Augsburg bis zum Zentralen Omnibusbahnhof der Stadt Königsbrunn. Im Weiteren wurde eine möglichst direkte und damit schnelle Straßenbahntrasse gesucht mit ausreichenden Einzugsflächen bzw. Fahrgastpotential. Zugunsten einer kurzen Fahrzeit sollte auch die Anordnung von besonderen oder unabhängigen Bahnköpfen mit Vorrang des Schienenverkehrs bei den höhengleich geplanten Kreuzungen möglich sein.

Diese Aufgabenstellung setzt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und des Personenbeförderungsrechts in geeigneter Weise um.

Unter Berücksichtigung dieser Aufgabenstellung wurden sechs Varianten der Streckenführung untersucht. Bereits vor Jahrzehnten wurde in der Stadt Königsbrunn eine Trasse für den öffentlichen Nahverkehr im Flächennutzungsplan vorgesehen. Die Grundstücke dazu – einschließlich Raum für die Wendeschleife am ZOB – sind bis heute freigehalten. Die Nutzung dieser Räume ist Teil der vorliegenden Variantenuntersuchung.

Die Linienführung entlang des westlichen Randes der Bebauung der Stadt Augsburg im Stadtteil Haunstetten (Postillionstraße) in Verbindung mit dem o.g. Korridor stellt die zentrale Verbindung zw. den beiden Zielpunkten Haunstetten West und ZOB Königsbrunn dar und wird daher als "Mitte" bezeichnet, davon ausgehend werden zwei Varianten östlich und drei Varianten westlich untersucht.

Die Varianten ebenso wie das Wertungssystem des Projektträgers wurden unter C) II. 3.3.2. bereits ausführlich beschrieben.

Die westlichen Varianten 4 -6 können zwar weitgehend auf eigenem Gleiskörper geführt werden, haben wenige den Betriebsablauf und den Individualverkehr negativ beeinflussende Kreuzungspunkte, die Effizienz wird aber durch die Länge der Strecke und der Fahrzeit erheblich beeinträchtigt. Die Fahrzeit ist sowohl wegen der Länge als auch wegen der reduzierten Geschwindigkeiten bei mehreren engen Trassierungsbögen unattraktiv hoch. Die Erschließungswirkung der 3 westlichen Varianten ist in der aktuellen Situation eindeutig negativ zu bewerten, allerdings verbessert sie sich in Zukunft deutlich mit der Entwicklung des Baugebietes Haunstetten West.

Das gewichtigste Argument gegen diese 3 westlichen Varianten ist allerdings die weitgehend bzw. völlig fehlende Verankerung in der Bauleitplanung der Städte Augsburg und Königsbrunn.

Es ist daher nachvollziehbar und berechtigt, dass diese Varianten in der ersten Wertungsstufe ausgeschieden wurden.

In der zweiten Wertungsstufe, die nur noch die Varianten 1-3 untersucht, entschied sich der Antragsteller für die gegenständliche Variante 3

(Mitte). Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden. Die vorgetragenen Argumente sind schlüssig und nachvollziehbar.

Während der Vergleich mit Hilfe der Bewertungskriterien „Gründerwerb“ und „Kosten“ zwar leichte, aber nicht signifikante Vorteile der Variante 3 aufzeigen, zeigen doch die Auswirkungen auf die Umwelt eine deutliche Präferenz der Variante 3.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Art des Bauvorhabens sind die ausgelösten Risiken für die Schutzgüter nach dem UVPG bei allen Varianten räumlich und inhaltlich eng begrenzt. Keine umwelterheblichen Risiken durch das Vorhaben werden für das Schutzgut Klima und Luft erwartet. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere und Pflanzen sowie Fläche werden für alle verbliebenen Varianten der Auswahlstufe 2 gleich bewertet. Die Unterschiede sind eher gradueller Art und entfalten für sich oder in der Zusammenschau keine umwelterheblichen Unterschiede. Beim Schutzgut Kulturgüter sind aufgrund geringerer Durchschneidungslängen bekannter bzw. möglicher Bodendenkmäler Vorteile für die Varianten 1 und 2 zu nennen. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Sachgüter verhält sich der Sachverhalt entgegengesetzt, hier sind deutlich geringere umweltrelevante Auswirkungen durch die Variante 3 zu erwarten. Beim Schutzgut Mensch weisen Flächennutzungen mit Wohnnutzung, Gemeinbedarfsflächen mit sehr hoher Nutzungsintensität sowie Erholungsflächen mit zumindest periodisch hoher Nutzungsdichte die größte Empfindlichkeit gegenüber den vorhabenspezifischen Wirkfaktoren (Schallimmissionen, Erschütterungen, Schadstoffimmissionen, Flächeninanspruchnahmen elektromagnetische Felder und Zerschneidungswirkungen) auf. Dabei gilt, je höher der Anteil empfindlicher Nutzungen ist, der von einer Trasse durchfahren und/oder tangiert wird, desto eher sind potenziell nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten. Bei der Variante 3 ist der Anteil berührter empfindlicher Nutzungen deutlich geringer als bei den Varianten 1 und 2.

Die von Einwendungsführern als relevante Variante benannte Anbindung Königsbrunn über die Verlängerung der Linie 2 wurde berechtigter Weise nicht als „Variante“ im gegenständlichen Verfahren geprüft.

Wie vorstehend ausführlich dargelegt sieht die Rahmenplanung der beiden Kommunen und der gemeinsame Nahverkehrsplan 2015plus den Anschluss der Stadt Königsbrunn über den verfahrensgegenständlichen Trassenkorridor (Fortführung Linie 3) vor. Die konkrete Planung ist aus und auf Basis dieser Vorgaben zu entwickeln.

Daneben besteht dem Grunde nach eine Anbindungsmöglichkeit der Stadt Königsbrunn über die Verlängerung der bestehenden Straßenbahnlinie 2 von deren jetziger Endhaltestelle „Haunstetten Nord“ über die Haunstetter Straße, Landsberger Straße bzw. Königsbrunner Straße bis nach Haunstetten Süd/Stadtgrenze (mit Möglichkeit einer Wendeschleife am Einkaufszentrum Höhe Brahmstraße) und weiter zum ZOB Königsbrunn über Haunstetter Straße und Bgm.-Wolfarth-Straße.

Bisher ist lediglich diese Streckenverlängerung bis Haunstetten Süd / Stadtgrenze im Nahverkehrsplan 2015plus, dort auch nur im langfristigen Zielnetz enthalten.

Es handelt sich bei dieser Anbindung allerdings um ein eigenständiges Projekt mit eigenen Zielsetzungen, so dass es als „Variante“ im Projekt „Verlängerung Linie 3“ ausscheidet. Schon das Nebeneinander der beiden Anbindungsmöglichkeiten im Nahverkehrsplan und die unterschiedliche Priorisierung zeigen, dass es sich um zwei eigenständige Projekte handelt. Der Gesetzgeber hat den Aufgabenträgern das Entscheidungsrecht übertragen, wie und mit welchen Projekten er die Ziele eines leistungsfähigen und umfassenden ÖPNV erreichen möchte. Hat diese Entscheidung seinen Niederschlag im rechtsverbindlichen Nahverkehrsplan gefunden, so ist sie in nachfolgenden Umsetzungsverfahren „gesetzt“ und kann weder mittelbar noch unmittelbar einer erneuten Überprüfung unterworfen werden. Konkret wurde tatsächlich die Anbindung der Stadt Königsbrunn an das Schienennetz über die Linie 3 favorisiert. Zum einen gilt hier die Zielvorgabe 2020, zum anderen besteht im Zusammenhang mit der Linie 2 neben der noch offenen Zeitschiene auch nur die Option, auch diese Linie nach bis Königsbrunn zu führen; vorrangig endet die Linie an der Stadtgrenze Augsburg/Königsbrunn. Da somit die Fragestellung nicht alternativ lautete, Anbindung von Königsbrunn über Verlängerung Linie 3 oder Linie 2, muss die Forderung einiger Einwender, die Verlängerung Linie 2 müsse als Variante im Verfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 geprüft werden, zurückgewiesen werden. Auch eine Gabelung oder Querverbindung, die die Linien 3 und 2 verbindet, wie von einem Einwender vorgeschlagen, scheidet schon deshalb als eigenständige Variante aus, weil der Aufgabenträger 2 eigenständige Erschließungsstränge ohne deren Verknüpfung vorsieht. Diese Grundentscheidung der Aufgabenträger kann nicht durch Planungen, und seien es nur Variantenprüfungen, relativiert werden. Die konkreten Verfahren sind auf Basis und aus dem Nahverkehrsplan zu entwickeln. Es darf deshalb nicht in Umkehrung des gesetzgeberischen Grundgedankens das konkrete Vorhaben den Nahverkehrsplan und sonstige zu beachtende Leitplanungen verändern und „entwickeln“.

In einer Vorstufe der Variantenprüfung wurden zu einem sehr frühen Zeitpunkt weitere Varianten betrachtet, aber wegen unüberwindbarer Hindernisse bereits im Vorfeld wieder ausgeschieden.

Im Interesse der Transparenz wurde im Rahmen der Tektur dargelegt, wie die Möglichkeiten der Tieferlegung im Interesse höhengleicher Kreuzungen im Vorfeld geprüft und verworfen wurden.

Es wurde die Ausbildung der Kreuzungen sowohl als Straßenüberführung als auch als Straßenunterführung (Schienenbahnüberführung)

unter Berücksichtigung der Topographie, angrenzender Bebauung und sonstig relevanter Randbedingungen und Zwangspunkte untersucht. Aus städtebaulichen Gründen wurden Hochlagen frühzeitig ausgeschieden. Eine Tieflage unter Berücksichtigung der zulässigen Längsneigung der Schienenbahn erfordert je Unterführung (Abtauchen und Ansteigen) Einschnitte oder Trogbauwerke von jeweils ca. 670 m Länge. Der durchschnittliche Abstand der vorhandenen sieben Knotenpunkte zwischen der Inninger Straße im Norden und der Königsallee im Süden beträgt 714 m. Damit ergäbe sich fast eine durchgehende Tieflage der Straßenbahn. Dieser Einschnitt stellt wegen der Fahrleitung eine für Mensch und Tier (ohne weitere technische Bauwerke) unüberwindbare Trennungslinie zwischen dem bebauten

Osten und dem westlichen Lechfeld (potentielles Neubauviertel) dar und wurde entsprechend negativ bewertet.

Die Einbindung von Haltestellen innerhalb der Gesamtstrecke würde weitere technische Bauwerke erfordern - z.B. auch Anlagen für deren (barrierefreie) Zugänglichkeit mit langen Rampen oder Aufzügen. Nicht zuletzt ergäben sich durch diese zusätzlichen Maßnahmen weitere Betroffenheiten und Grunderwerbsbedarf. Auf Grund des vorhandenen Grundwasserstandes werden in den tiefer gelegenen Abschnitten Betontrogbauwerke erforderlich. Einschließlich der technischen Anlagen für die Entwässerung (Pumpwerke) sowie aller Folgemaßnahmen für bestehende Anlagen (z.B. Unterbrechung von Wegebeziehungen und Sparten) ist damit eine erhebliche Kostensteigerung verbunden, womit die Wirtschaftlichkeit der Trasse nicht mehr gegeben wäre. Dies gilt auch für die Betrachtung singulärer Tieflagen im Bereich einzelner Kreuzungen.

Durchschneidungswirkung, Zugänglichkeit der Haltestellen und Unwirtschaftlichkeit führten im Ergebnis zu Recht dazu, dass die Herstellung höhengleicher Kreuzungen nicht in die verfahrensgegenständliche Variantenprüfung im engeren Sinne aufgenommen wurde.

Dies gilt auch soweit explizit im Bereich der Augsburgs Straße die Untersuchung eines Einschnitts im Interesse höhenfreier Kreuzungen angemahnt wird. Die Überlegungen im Bebauungsplan 105 der Stadt Königsbrunn sind zu wenig konkret, als dass sie als verbindliche Vorgabe zu werten wären. Die Tieferlegung in diesem Bereich wurde mit den vorstehend beschriebenen Argumenten auch bereits in der frühen Prüfungsphase ausgeschieden, womit auch die Stadt Königsbrunn einverstanden war, bei der die kommunale Planungshoheit liegt.

3. Städtebauliche Belange

Sowohl der Flächennutzungsplan der Stadt Augsburg aus dem Jahre 2010 i.d.F. vom 9.9.2016 als auch der Flächennutzungsplan der Stadt Königsbrunn aus dem Jahr 2000 berücksichtigt das Vorhaben „Verlängerung der Straßenbahn nach Königsbrunn“. Der Trassenkorridor verläuft in den jeweiligen Flächennutzungsplänen auf Augsburgs Flur von der derzeitigen Endhaltestelle an der Inninger Straße entlang der Postillionstraße und Rieslingstraße bis zur Stadtgrenze an der Föllstraße und weiter auf Königsbrunner Flur über Guldenstraße, Brunnenzentrum, Kirchenzentrum Maria Hilf, St. Ulrichstraße zur zukünftigen Endhaltestelle Königsbrunn Zentrum. In Königsbrunn ist der Bereich südlich der Guldenstraße auch durch nachgelagerte Bebauungspläne (Nr. 102 und 104) konkret gesichert.

Folgende Planungen der beiden Kommunen waren bei der Straßenbahnplanung zu beachten.

Die Stadt Augsburg beabsichtigt die Ausweisung eines neuen Baugebietes im Bereich der landwirtschaftlichen Flächen beidseits der Postillionstraße. Für dessen Erschließung und Anbindung an den bestehenden Ortsteil Haunstetten sind der Neubau von Straßen oder

der Ausbau bzw. die Weiterführung vorhandener Straßen und Wege geplant. Für das Planungsgebiet wird ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnisse bis Ende 2019 erwartet werden. Das Haupterschließungskonzept wurde von der Augsburger Bauverwaltung bereits erstellt und wurde im Grundsatz am 27.4.2017 vom Stadtrat der Stadt Augsburg beschlossen. Diese Straßen- und Wegführung soll verbindliche Vorgabe eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs werden. Folgende Maßnahmen können und werden bereits in der gegenständlichen Planfeststellung berücksichtigt und planfestgestellt: Der geplante Ausbau der Inninger Straße westlich der Postillionstraße durch südseitliche Verbreiterung des Gehwegs und Ergänzung eines Radweges.

Am Knotenpunkt Inninger Straße/Postillionstraße wird die Anordnung einer Abbiegespur je Kreuzungsarm, die Integration der neuen Radwegführung und die Vollsignalisierung inkl. Straßenbahn vorgesehen.

Der zukünftig vorgesehene Ausbauquerschnitt von 20 m war bei der Trassierung für die Straßenbahn zu beachten; der Ausbau der Postillionstraße selbst ist mit Ausnahme des vorgenannten Knotenpunktes mit der Inninger Straße nicht Gegenstand des Verfahrens und in der Aufgabenverantwortung des Tiefbauamtes der Stadt Augsburg.

Die weiteren im Zusammenhang mit der Entwicklung des Baugebietes angedachten Erschließungsmaßnahmen bedürfen keiner konkreten Festlegung in diesem Verfahren, werden aber wegen des Gesamtzusammenhanges nachrichtlich benannt:

Die Roggenstraße wird Richtung Westen (heutiger Kunstmühlenweg) verlängert; es ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m mit beidseitigen Geh- und Radwegen vorgesehen.

Der Knotenpunkt Postillionstraße/Roggenstraße/Kunstmühlweg soll wie der Knotenpunkt Postillionstraße/Inninger Straße eine Abbiegespur je Kreuzungsarm erhalten, die neue Radwegführung soll integriert werden und es ist Vollsignalisierung einschl. Straßenbahn vorgesehen.

Die Brahmstraße soll Richtung Westen verlängert werden bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m mit beidseitigen Grünstreifen und Gehwegen.

Der Knotenpunkt Brahmstraße/Postillionstraße (Fahrradstraße bzw. Geh- und Radweg) soll vollsignalisiert werden einschl. Straßenbahn und eine südliche Anbindung zur Haltestelle erhalten.

Die Bgm.-Rieger-Str. soll mit einer neuen Erschließungsstraße verlängert werden bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m mit beidseitigen Grünstreifen und Geh- und Radwegen.

Beim künftigen Knotenpunkt Bgm.-Rieger-Str./Postillionstraße (Geh- und Radweg) sind von der Fahrbahn abgesetzte Rad- und Gehwegquerungen der Straßenbahn zur Gewinnung von Aufstellflächen vorgesehen. Auch dieser Knotenpunkt wird Vollsignalisierung einschl. Straßenbahn erhalten.

Geh- und Radweg mit einer Wegbreite von 3,00 m trassenbegleitend zwischen Inninger Straße und Föllstraße.

Die Bauverwaltung der Stadt Königsbrunn beabsichtigt im zeitlichen Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahnlinie die Guldenstraße zwischen Föllstraße (nördliche Stadtgrenze Königsbrunn) und dem östlichen Abzweig bei Haus-Nr. 31 zu erneuern und unter

Berücksichtigung des Fahrradverkehrs auszubauen, dann mit einem geplanten Regelquerschnitt von 10,50 m.

Der Knotenpunkt mit der Hunnenstraße soll unter Einbeziehung der Straßenbahn voll signalisiert werden. Mit Ausnahme der nördlichen Guldenstraße sind in allen Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege geplant.

Der Knoten Gulden-/Hunnenstraße ist Gegenstand dieses Verfahrens und wird hier auch bereits planfestgestellt. Die Planungen wurden vom Stadtrat am 16.5.2017 beschlossen.

Westlich entlang der Bahntrasse plant die Stadt Königsbrunn von ca. Bau-km 2+966 bis 3+192, d.h. von der Stichstraße Guldenstraße bis zum nördlichen Geh- und Radweg entlang der Augsburgener Straße einen Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m. Auch hierfür liegt ein Stadtratsbeschluss vor (vom 16.5.2017). Die Maßnahme ist in den vorliegenden Planunterlagen zur Information nachrichtlich dargestellt.

Im Zuge der Baumaßnahme beabsichtigt die Stadt Königsbrunn an 4 Bauabschnitten der gegenständlichen Straßenbahntrasse als freiwillige Leistung Schallschutzwände zu errichten. Sie wurden vom Stadtrat am 10.7.2018 und 11.9.2018 beschlossen.

Für alle Wände bestehen Einverständniserklärungen der Anlieger.

Die Abschnitte sind bei Bau-km 3+405 bis 3+684, Bau-km 3+948 bis 4+158 und Bau-km 4+185 bis 4+224 jeweils westlich des Bahnkörpers mit Regelhöhen von 2,20 über Schienenoberkante, zum Teil mit Abstufungen auf 1,20 m Höhe am Wandende situiert.

Der vierte Abschnitt ist östlich des Bahnkörpers bei Bau-km 3+948 bis 4+333 mit Unterbrechung im Bereich BÜ Siedlerweg (BÜ 18) mit einer Regelhöhe von 1,20 m über Schienenoberkante platziert.

Mit dem Tekturantrag wurde der Bau der Lärmschutzwände in das laufende Planfeststellungsverfahren einbezogen.

4. Immissionsschutz

4.1 Lärmschutz

4.1.1 Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 15.3.1974; neu gefasst durch Bekanntmachung vom 17.5.2013 (BGBl I S. 1274), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.7.2017 (BGBl I S. 2771), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile oder Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die den Betroffenen - auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit und für den Einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (BVerwG, 22.3.1985, DVBl 1985, 896).

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.6.1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I S.2269) legt deshalb zur Bestimmung der Zumutbarkeit Grenzwerte fest. Diese Grenzwerte betragen gem. § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV.

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

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

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1, die für Straßenbahnen nach Anlage 2 zu der genannten Verordnung zu berechnen. Die Durchführung von Messungen ist vom Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand, noch für den Ausbau-Zustand vorgesehen, weil die Verkehrsbelastungen stark schwanken können, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können und außerdem bei geplanten Vorhaben die Verkehrsbelastung noch gar nicht gemessen werden kann.

Diese Vorgehensweise ist normativ vorgegeben. Einwendungen, die die Beurteilung auf Basis konkreter Messungen fordern, müssen daher zurückgewiesen werden.

Bei den Berechnungen sind die Immissionen durch die Straßenbahn getrennt von den Immissionen des Straßenverkehrs zu bewerten.

Ergänzend zur getrennten Prüfung hat zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung nach der Rechtsprechung zu erfolgen, wenn durch die Lärmeinwirkungen beider Verkehrswege (hier Straßenbahn und Straße) eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe angenommen werden müssten. Das BVerwG sieht hier als mögliches Indiz für gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen eine Erhöhung des Gesamtpegels auf 70/60 dB(A) tags/nachts an. Diese Überprüfung ist ebenfalls in Unterlage 7.1 T erfolgt.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung Bericht-Nr. 070-5000-6 vom 29.1.2018 der Firma Möhler+Partner Ingenieure AG untersucht.

Grundlage dieser Immissionsberechnungen für den Straßenverkehr waren die „Verkehrsdaten zum Prognose-Nullfall 2030 bzw. zum Prognose-Planfall 2030“ der Firma gevas humberg & partner, Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH, Stand 17.7.2017, die auf dem Verkehrsmodell der Stadt Augsburg und der Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH basieren, deren Zahlen nachkalibriert wurden. Der Prognosefall enthält alle Maßnahmen, die im Großraum Augsburg bis zum Prognosehorizont 2030 sicher realisiert werden.

Der Bericht geht ferner von der vom Vorhabenträger für den Straßenbahnbetrieb vorgesehenen Umlaufplanung im 15-Minuten-Takt für den neu geplanten Gleistrassenabschnitt zwischen „Haunstetten“ West P+R und „Königsbrunn Zentrum“ aus. Das entspricht 64 Fahrten für den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 - 22.00 Uhr) und 14 Fahrten für den Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 - 06.00 Uhr).

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat im Zuge der Anhörung durch die Planfeststellungsbehörde den o.g. Bericht-Nr. 070-5000-6 auf Plausibilität überprüft. Die Berechnungen des LfU ergaben um 3 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel als in den Pegellisten des vorgenannten Berichts angegeben. Ursache war, dass bei der Berechnung durch die Firma Möhler+Partner irrtümlich von zwei Straßenbahnzügen mit je 8 Achsen ausgegangen wurde, anstatt – dem tatsächlichen Betrieb entsprechend – von einem. Nach Maßgabe der Schall 03 (Anlage 2 „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege“ zur Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV –) verdoppelt sich hierdurch die Anzahl der Achsen von 8 auf 16, was zu einer Zunahme des Schalleistungspegels von 3 dB(A) führte. Das LfU bat daher um Überprüfung und Korrektur des o.g. Berichts sowie um Aktualisierung der Ansprüche auf mögliche Lärmschutzmaßnahmen.

Den beiden o.g. Anregungen des LfU zur Berechnung des Lärmschutzes hat die Firma Möhler+Partner Ingenieure AG in der schalltechnischen Untersuchung Bericht-Nr. 070-5000-9 vom 20.2.2019 im Rahmen der Tektur Rechnung getragen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die korrigierte schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher nunmehr auch hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Auch das LfU hat sein grundsätzliches Einverständnis mit dem o.g. überarbeiteten schalltechnischen Gutachten erklärt und festgestellt, dass die aus fachlicher Sicht in der ersten Anhörung abgegebenen Empfehlungen zum Lärmschutz in der Tektur berücksichtigt wurden. Es hat auch im Hinblick auf die Berechnungen zu den in die Tektur eingebrachten Lärmschutzwänden keine grundsätzlichen Bedenken.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde in Abstimmung mit dem Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr sowie mit dem Sachgebiet 50 (technischer Umweltschutz) der Regierung von Schwaben in Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Satz 2 des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes in Verbindung mit der für Bundesfern-

straßen entwickelten Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VkBl. 12/97 S. 434 ff.) veranlasst, die Auswirkungen einer möglichen Taktverdichtung in der Zukunft im Hinblick auf die Entwicklung des damit verbundenen Lärms für die an der Gleistrasse gelegenen Anwesen untersuchen zu lassen. Dabei wurde das derzeit im Straßenbahnnetz der Augsburger Verkehrs GmbH vorhandene Taktschema zugrunde gelegt.

Grund hierfür ist, dass für die zukünftige Taktverdichtung keine bauliche Änderung der Gleistrasse erforderlich wird und daher weder der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG noch der der 16. BImSchV eröffnet wird. Über die oben beschriebene Vorgehensweise ist es jedoch rechtssicher möglich, bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren die irgendwann in der Zukunft zu erwartenden Lärmentwicklungen nach Maßgabe des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV berechnen zu lassen und bereits im Vorgriff auf die in der Zukunft zu erwartende Maßnahme mögliche Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen zu ermitteln, obgleich die Taktverdichtung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Firma Möhler + Partner wurde daher vom Vorhabenträger beauftragt, diese schalltechnische Untersuchung unter Zugrundelegung der tektierten Planung, d.h. unter Berücksichtigung der in der Planänderung enthaltenen Lärmschutzwände, zu berechnen.

In der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung vom 14.2.2019, Nr. 070-5000 kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass sich durch die geänderte Taktung der Fahrten keine zusätzlichen Ansprüche auf Lärmschutz ergeben. Dies wird im Wesentlichen darauf zurückgeführt, dass die Anzahl der Fahrten im Beurteilungszeitraum Nacht (22.00 - 06.00 Uhr), für den in Bezug auf den Grenzwert kritischere Beurteilungspegel auftreten, unverändert bei 14 Fahrten (je Richtung) geblieben ist. In dem hinsichtlich des Beurteilungspegels unkritischeren Beurteilungszeitraum Tag (06.00 - 22.00 Uhr) steigt die Zahl der Fahrten von 64 auf 150 bzw. 151 Fahrten je Richtung. Der dadurch erhöhte Lärmpegel bleibt jedoch unter dem Grenzwert.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind sowohl die im Rahmen des Tekturverfahrens überarbeitete schalltechnische Untersuchung Bericht-Nr. 070-5000-9 vom 20.02.2019 als auch die ergänzende schalltechnischen Untersuchung Bericht-Nr. 070-5000 vom 14.2.2019 zur Taktverdichtung weder im Hinblick auf die vorgenommenen Berechnungen noch hinsichtlich der Ergebnisse zu beanstanden.

4.1.2 Schienenbonus

Nach Maßgabe des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Abschlag von 5 Dezibel zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs für Schienenbahnen (sog. Schienenbonus), die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen – BOStrab – unterliegen, ab dem 1.1.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans (der Planunterlagen) noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Hiervon kann bereits vorher abgesehen werden, die damit verbundenen

Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden (§ 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG).

Der Antrag auf Feststellung des Plans zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 wurde am 31.1.2018 bei der Regierung von Schwaben gestellt, die Planunterlagen wurden am 5.3.2018 ausgelegt. Antragstellung und Auslegung der Planunterlagen erfolgten folglich deutlich vor dem vom Gesetzgeber für das Auslaufen des Schienenbonus definierten Zeitpunkt.

Ferner haben sowohl der Vorhabenträger als auch der Fördergeber Bund bei der Abstimmung der Fördergeber am 26.4.2018 klargestellt, dass sie vor dem Hintergrund des Haushaltsgrundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nicht bereit sind, die aus dem freiwilligen Verzicht auf den Schienenbonus entstehenden Mehraufwendungen i.H.v. ca. 2 Mio. EUR zu tragen. Der Fördergeber Freistaat Bayern hat sich der Rechtsauffassung des Bundes uneingeschränkt angeschlossen.

Soweit also in den schalltechnischen Untersuchungen der Firma Möhler und Partner der o.g. Abschlag in Ansatz gebracht wurde, ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Ebenso wenig ist die Entscheidung des Vorhabenträgers zu beanstanden, vom Schienenbonus in der Form Gebrauch zu machen, wie es der Gesetzgeber in der Übergangsvorschrift gestattet hat.

Zweifel, ob die Schall 03 und die Übergangsvorschrift zur Anwendung des Schienenbonus rechtskonform und verfassungsgemäß sind, sind nicht angezeigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mehrfach, insbesondere in der Entscheidung vom 29.6.2017 (BVerwG 3 A 1.16) mit dieser Fragestellung befasst und überzeugend die vorgetragene Bedenken widerlegt. Die Planfeststellungsbehörde kann sich über die gesetzlichen Vorgaben, deren Bestand höchstrichterlich bestätigt wurde, nicht hinwegsetzen. Hätte sie Zweifel, müsste sie das Verfahren aussetzen und die Frage der Rechtmäßigkeit der Regelung gerichtlich überprüfen lassen. Die Planfeststellungsbehörde hat allerdings keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit auch nicht unter Berücksichtigung der von einigen Einwendungsführern vorgetragene Argumente. Auch sind keine Anhaltspunkte erkennbar, dass durch den Bau der Linie 3 nach Königsbrunn so besondere, vom Regelfall abweichende Gegebenheiten vorliegen, dass die Nutzung des Schienenbonus ausnahmsweise nicht mehr gerechtfertigt (unbillig) wäre. Nur in so einer besonderen Fallkonstellation stünde es der Planfeststellungsbehörde möglicherweise zu, die Anwendung des Schienenbonus als rechtsmissbräuchlich abzulehnen.

Einwendungen, soweit sie die Nichtanwendung des Schienenbonus gefordert haben oder die Anwendbarkeit der Schall 03 in Frage stellen, werden daher zurückgewiesen.

4.1.3 Aktiver und passiver Schallschutz

Soweit nach der 16. BImSchV Schallschutzmaßnahmen geboten sind und aktiver Lärmschutz nicht vertretbar erscheint, ist nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzverordnung (24. BImSchV) passiver Lärmschutz erforderlich. Es besteht Anspruch auf Erstattung der Kosten

für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen sowie in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Damit ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm verbleiben. Für die Bereiche, die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, sind mangels gesetzlichen Anspruches keine Maßnahmen vorgesehen. Die Anspruchsberechtigten sind unter A) V. 1., und in Unterlage 7.1 T, Seite 43 in Verbindung mit der Unterlage 7.3T, S. 168 aufgeführt.

Der Vorhabenträger kommt mit der vorliegenden Planung seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betreffenden Wohnbereiche mit den oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Im Ergebnis können die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung einer schutzzielorientierten und differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse nicht beanstandet werden. Der Vorhabenträger hat gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Dem aktiven Lärmschutz ist grundsätzlich der Vorrang einzuräumen, weil er zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und auch zum Schutz der Freiräume führt. Dieser Vorrang gilt aber nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um die Unverhältnismäßigkeit von aktivem Lärmschutz bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (vgl. Ziffer 12 Abs. 2 VLärmSchR97). Bei der Entscheidung zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und damit der Frage nach der Verhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes sind die für den aktiven Lärmschutz aufzuwendenden Kosten in erster Linie in Relation zu der erreichbaren Lärminderung unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung und der Höhe der Grenzwertüberschreitung zu setzen. Zu berücksichtigen ist dabei aber auch die Anzahl der im fraglichen Bereich vom Lärm zu schützenden Häuser und die Anzahl der darin lebenden Personen.

Nach der Korrektur des o.g. Rechenfehlers in der schalltechnischen Untersuchung verblieben auf Königsbrunner Flur zwei Anwesen mit Überschreitung der Beurteilungspegel.

Beim Anwesen St. Ulrich-Straße 10 wurden die Beurteilungspegel für die Nacht auf der Ostseite des Anwesens im Erdgeschoß wie auch im 1. Obergeschoß überschritten.

Im Anwesen Siedlerweg 12 wurden für die Nord-Ostseite des Anwesens im Erdgeschoß sowie im 1. Obergeschoß ebenfalls die Beurteilungspegel für die Nacht überschritten.

Für die vorgenannten Anwesen wurde durch die in der Tektur enthaltene Lärmschutzwand zwischen Baukilometer 4,229 (Anschluss Garage Anwesen Siedlerweg 14) und 4,333 (Einmündung St. Ulrich-Straße) Vollschutz erreicht, da anderweitige aktive Schallschutzmaßnahmen

(hoch- bzw. tiefliegendes Rasengleis) technisch nicht ausreichend wären.

In den übrigen Bereichen des Bauvorhabens ergaben sich nach der Korrektur der schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der durch die Gremienbeschlüsse der Städte Königsbrunn und Augsburg vorgegebenen Oberbauformen (hochliegendes Rasengleis auf Augsburger Flur, tiefliegendes Rasengleis auf Königsbrunner Flur) keine Überschreitungen der Beurteilungspegel bei Tag oder bei Nacht.

Die 1,2 m hohen Lärmschutzwände zwischen den Baukilometern 3,948 und 4,157 bzw. zwischen Bau-km 4,168 und 4,333 auf der Ostseite der Gleistrasse sowie zwischen Bau-km 3,676 und 3,684 auf der Westseite der Gleistrasse sind eine freiwillige Lärmschutzmaßnahme der Stadt Königsbrunn, die nicht auf Ansprüchen der dadurch geschützten Anwesen aufgrund von Überschreitungen der Beurteilungspegel bei Tag und/oder bei Nacht beruhen. Gleiches gilt für die 2,2 m hohen Lärmschutzwände zwischen den Bau-km 3,405 und 3,676 sowie zwischen Bau-km 3,498 und 4,159 auf der Westseite der Gleistrasse.

4.1.4 Spezielle Geräusche der Straßenbahn

Die besonderen Geräuschbelästigungen durch eine Straßenbahn (Warnsignaltöne beim Türöffnen/-schließen und Kurvenquietschen) sind für Anwohner neuer Straßenbahntrassen zunächst ungewohnt. Hier findet bei Anwohnern erfahrungsgemäß eine zunehmende Gewöhnung statt, so dass die Geräusche nicht mehr als so störend empfunden werden, zumal die Lärmemissionen moderner Straßenbahnen geringer sind. Mit stationären Schienenschmieranlagen vor Kurven wird das Quietschen bei Kurvenfahren deutlich minimiert bzw. sogar unterbunden. Der Vorhabenträger hat diese Anlagen bei der Verschwenkung der Gleistrasse über die Guldenstraße sowie im Bereich der Wendeschleife am ZOB in Königsbrunn vorgesehen. Außerdem trägt der Vorhabenträger durch den Einsatz moderner Straßenbahnwagen und regelmäßiger, umfangreicher Instandhaltungsmaßnahmen zur Reduzierung von Geräuschemissionen im Fahrbetrieb bei.

Gleiches gilt für die Aggregatsgeräusche auf dem Dach von Straßenbahnzügen, die in aller Regel jedoch von den übrigen Fahrgeräuschen überdeckt werden.

Damit wird der Vorhabenträger dem Vermeidungs- und Minimierungsanspruch gerecht. Weitergehende Forderungen privater Einwendungsführer zu diesen Punkten werden daher als unbegründet zurückgewiesen.

4.1.5 Baulärm

Während der Bauphase wird der Baubetrieb unter Berücksichtigung der unter A) V. 7. genannten AVV Baulärm während der Tageszeiten zwischen 07:00 und 20:00 Uhr durchgeführt. Nächtliche Bautätigkeiten außerhalb der vorgenannten Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen sollen grundsätzlich nicht durchgeführt werden und bedürfen andernfalls der vorherigen Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

Damit wird auch den diesbezüglich vorgetragenen Bedenken wegen Baulärms Rechnung getragen.

4.2 Erschütterungen, Körperschall (sekundärer Luftschall)

Zur Reduzierung von Erschütterungen und dem daraus u.U. resultierenden Körperschall und sekundären Luftschall, werden vom Vorhabenträger neben den obligatorischen Gleis- und Radsatzpflege- und -instandhaltungsarbeiten an kritischen Stellen mit erschütterungsempfindlichen Gebäuden sog. hochelastisch Schienenlagerungen und einseitige, seitliche Abfugungen des Oberbaus in den Bereichen vorgenommen, in denen sich schutzbedürftige Gebäude befinden. Diese Bereiche sind in Anlage 8.3T mit den jeweils vorgesehenen Schutzmaßnahmen dargestellt.

Um Aufschluss darüber zu erhalten, in welchen Streckenabschnitten der Gleistrasse der Einbau von Schutzmaßnahmen erforderlich wird, hat das Bausachverständigenbüro Dipl.-Ing. Wolfgang Rösner die Bauwerks- substanz von über 90 repräsentativen Gebäuden im Zuge der Gleistrasse der geplanten Straßenbahnlinie in Augenschein genommen und im Hinblick auf ihre Erschütterungsgefährdung beurteilt. Die Gebäude wurden hinsichtlich ihres Alters, Zustands und der Entfernung ihres Standorts zur Gleistrasse sowie weiterer Merkmale begutachtet und sog. Gefährdungsgraden zugewiesen.

In einem zweistufigen Verfahren, das auf Grund bisher gezeigter positiver Ergebnisse auf Basis von Messnachweisen durch das Prüfamts für Verkehrswegebau der Technischen Universität München bestätigt wurde, wurden basierend auf der vorgenannten Begutachtung im Anschluss die Art, der Standort und die Dimensionierung der Maßnahme festgelegt und wird nach der Inbetriebnahme auf ihre Wirkung hin überprüft.

Grundlage für dieses Verfahren ist – mangels gesetzlicher Vorgaben – eine zwischen 2001 und 2010 bei verschiedenen Neubauvorhaben für Straßenbahnen (Straßenbahnlinien 2, 4 und 6) entwickelte Methode zur Abschätzung der Erschütterungsgefährdung. Sie liefert auch nach Ansicht der Technischen Universität München, Lehrstuhl und Prüfamts für Verkehrswegebau, brauchbare Ergebnisse, da genaue Methoden unter Vermeidung aufwändiger Messungen an den einzelnen Gebäuden derzeit nicht existieren.

Tabellarisch wurde der Gefährdungsgrad von I (groß) bis III (gering) festgelegt. Die Gebäude mit Gefährdungsgrad I werden mit dem Einbau eines „leichten Masse-Feder-Systems“ geschützt.

Für Gebäude mit Gefährdungsgrad II wird eine Abfugung des Gleiskörpers von der Stahlbetongleisdecke oder eine hochelastische Schienenlagerung erfolgen.

Für Gebäude mit Gefährdungsgrad III sind keine besonderen Maßnahmen erforderlich.

Um die Wirksamkeit der o.g. Schutzmaßnahmen sicherzustellen, werden diese jeweils 42 m über die Hauskanten der erschütterungsgefährdeten Gebäude hinaus weitergeführt werden,

sodass ggf. auch benachbarte Gebäude mit einem geringeren Gefährdungsgrad von den Schutzmaßnahmen profitieren.

Der Vorhabenträger wird vor Durchführung der Baumaßnahmen an repräsentativen Gebäuden entlang der Gleistrasse, insbesondere auch bei den unter A) V. 4. genannten Anwesen Beweissicherungsgutachten durchführen, die möglicherweise vorhandene Vorschädigungen aufzeigen. Hierbei werden insbesondere Gebäude nahe der Trasse älterer Bauart (Holzbalkendecken) oder in schlechtem Zustand besonders in Augenschein genommen.

Nach Umsetzung der Schutzmaßnahmen und Inbetriebnahme der Linie 3 auf dem verlängerten Abschnitt werden an besonders nahe der neugebauten Trasse gelegenen sensiblen Gebäuden die vor der Baumaßnahme ermittelten Erschütterungen überprüft, um die Wirksamkeit der eingebauten hochelastischen Schienenlagerung zu belegen.

Die Auswirkungen der Erschütterungen können nur bei bestehenden Schienenverkehrswegen konkret in den am Schienenverkehrsweg gelegenen Gebäuden tatsächlich belastbar gemessen werden. Soweit der Schienenverkehrsweg bislang nicht besteht und erst neu gebaut werden soll, ist eine Messung nicht möglich. Selbst Prognosen zu den Auswirkungen von Körperschall sind nur dort möglich, wo mit Hilfe von Ersatzanregungen Erschütterungen, die mit denen eines vorbeifahrenden Straßenbahnzuges vergleichbar sind, simuliert werden können. Verläuft die Gleistrasse außerhalb von vorhandenen Straßen in Grünbereichen, ist dies problematisch und mit größeren Unsicherheiten behaftet. Daher werden zusätzliche Messungen nach der Betriebsaufnahme sowie im Einzelfall bei Beschwerden vorgenommen, um die Wirksamkeit der ausgeführten Schutzmaßnahmen zu überprüfen und um festzustellen, ob die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Auswirkungen auf bauliche Anlagen) eingehalten werden. Insoweit behält sich die Planfeststellungsbehörde eine abschließende Entscheidung über notwendige Schutzmaßnahmen vor. Gegebenenfalls hat der Vorhabenträger ergänzend eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten.

Das zu den Erschütterungen ausgeführte gilt für die Auswirkungen von Körperschall (sekundärem Luftschall) in gleicher Weise. Als Anhalt bei der Beurteilung der Zumutbarkeit sekundärer Luftschallimmissionen beim Betrieb des Linienverkehrs mit Straßenbahnen sind hierzu jedoch in analoger Anwendung der 24. BImSchV die in der Tabelle 1 der vorgenannten Verordnung aufgeführten Innenpegel als Zumutbarkeitswerte heranzuziehen.

Soweit Einwendungen zu befürchteten Schäden wegen Erschütterung bzw. Körperschall vorgetragen wurden, haben sie sich entweder erledigt oder werden zurückgewiesen. Sie haben sich erledigt, soweit die ermittelte Gefährdungsklasse Anlass gab, Abfugungen oder hochelastische Schienenlagerungen vorzusehen.

Soweit für ein Gebäude die Gefährdungsklasse III oder gar keine Gefährdung gegeben ist, werden die Forderungen nach besonderer Bauweise zurückgewiesen. In diesen Fällen gibt es keine so gearteten Gefährdungslagen, denen entgegengewirkt werden müsste.

Auch die Einwendungen bezüglich Körperschall/sekundärer Luftschall werden zurückgewiesen, da die oben beschriebene Vorgehensweise ausreichend sicherstellt, dass keine Beeinträchtigung erfolgt, bzw. im Falle der Beeinträchtigung Entschädigung in Geld geleistet wird. In jedem Fall sind keine derart massiven Beeinträchtigungen zu befürchten, dass sie das Projekt als solches in Frage stellen.

4.3 Luftreinhaltung

Von dem Vorhaben gehen weder durch den Bau der Gleistrasse noch durch den nachfolgenden Betrieb unmittelbare Auswirkungen auf die Lufthygiene aus. Die geplante Maßnahme führt auch weder zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im unmittelbaren Umfeld der Maßnahme noch zu nennenswerten Verkehrsverlagerungen in andere Stadtteilbereiche von Augsburg oder Königsbrunn.

Diesbezüglich vorgetragene Bedenken werden daher zurückgewiesen.

4.4 Elektromagnetische Verträglichkeit

Elektromagnetische Verträglichkeit umfasst die Wirkung von elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern auf Umwelt und Menschen (EMVU), auch Elektrosmog genannt, und die technische Beeinflussung der elektrischen und elektronischen Geräte untereinander (EMV).

Nach einem Gutachten von Siemens Mobility, vom 22.8.2017 werden die maßgeblichen Grenzwerte der Richtlinie 2013/35/EU sowie die gültigen Regeln der DDGUV e.V. für eine Beeinträchtigung von Personen durch die magnetischen Felder deutlich unterschritten. Die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) vom 14.8.2013 (BGBl I S. 32) ist hier nicht anwendbar, da es sich beim Vorhaben um ein mit Gleichstrom betriebenes System unter 2000 V handelt.

Das o.g. Gutachten von Siemens geht davon aus, dass die beim Betrieb auftretenden Gleichstromfelder keine störenden Auswirkungen auf technische Einrichtungen haben, die eine Störfestigkeit nach EN 61000-6-2 haben.

Diesbezüglich vorgetragene Bedenken werden zurückgewiesen, da anhand der gutachterlichen Erkenntnisse eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

5. Naturhaushalt, Landschaftsbild und Artenschutz

Dem Vorhaben stehen keine unüberwindlichen naturschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Von der Maßnahme sind keine förmlich ausgewiesenen Schutzgebiete nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz, nach der FFH-Richtlinie oder nach der Vogelschutz-

Richtlinie betroffen. Gleichwohl führt die Verwirklichung des Bauvorhabens zu Eingriffen in die Natur und in die Landschaft.

5.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Dieser Anforderung wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung.

Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2., 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A) VII. festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

Im vorliegenden Fall dient der Eingriff dem oben näher dargelegten (siehe C) III. 1.) überwiegenden öffentlichen Interesse am konsequenten Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs bei gleichzeitiger Verminderung des Individualverkehrs sowohl in Königsbrunn wie in Augsburg. Der Ausbau selbst wiederum ist gerade unter Umweltgesichtspunkten dringend geboten. Der mit dem Bau des Vorhabens unvermeidbar verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wurde so gering wie möglich gehalten. Dem Gebot der größtmöglichen Eingriffsminimierung wurde durch ein im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) näher beschriebenes Maßnahmenbündel Rechnung getragen.

Die gleichwohl verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Textteil des LBP unter Ziff. 4.4 und 4.5 beschrieben.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangssituation beschreibt der LBP 7 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (V1 – V 7), 6 Gestaltungsmaßnahmen (G1 – G6), 1 CEF Maßnahme und 4 Ausgleichsmaßnahmen (A1 – A4).

Vorgesehen zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen sind angrenzend an das Baufeld die Markierung von zu erhaltenden Biotop- und Gehölzstrukturen und erforderlichenfalls die Errichtung von Schutzzäunen, um Beeinträchtigungen zu vermeiden oder zu minimieren (V 1), Vornahme von Rodungen und Rückschnitten von Gehölzbeständen nur außerhalb der Schutzzeiten vom 01. März bis 30. September (V 2), Beachtung eines wirksamen Fledermausschutzes bei anstehenden Gehölzfällungen (V 3), Ersatz des durch Fällung weggefallenen tatsächlichen Quartierpotentials (V 4), Aufrechterhaltung der bestehenden bedeutsamen Flugroute auf gleichbleibender Flughöhe von Fledermäusen durch Erhalt einer ausreichenden Gehölzkulisse (V 5), Vermeidung der funktionalen Beeinträchtigung des Jagdhabitats von Fledermäusen durch Lichtimmissionen (V 6) und durch Baumaßnahmen bei Nacht (V 7).

Gestalterisch ist vorgesehen die Gestaltung der trassenbegleitenden Grünflächen, um die Trasse in das Orts- und Landschaftsbild einzufügen (G 1 –G 6).

Um die Funktion der Landschaft für Offenland- und Bodenbrüter zu erhalten, werden im Vorgriff der Baumaßnahme ergänzende Bruthabitate angelegt, um mögliche Störungen durch baubedingten Schall und visuelle Reize zu kompensieren (CEF 1).

Zum Ausgleich anlagenbedingter Inanspruchnahme von Boden durch Versiegelung und baubedingter vorübergehender Inanspruchnahme von Boden werden an verschiedenen Standorten extensive artenreiche Wiesen angelegt (A 1 + A 2), bzw. extensive artenreiche Wiesen in Kombination mit begleitenden Heckenstrukturen (A 3) und zum Ausgleich von anlagen- und baubedingten Verlusten von Bäumen mit Quartierpotential für Fledermäuse werden Quartierhabitate für Fledermäuse entwickelt (A 4).

In der Gesamtbetrachtung werden die in Folge des Vorhabens zu betrachtenden Belange des Naturschutzes vollständig erfasst und soweit als möglich Beeinträchtigungen vermieden. Wo dies mit verhältnismäßigem Aufwand nicht möglich ist, ist ein geeigneter Ausgleich vorgesehen, so dass von Seiten des fachlichen Naturschutzes dem verkehrlich bedeutenden und notwendigen Vorhaben zugestimmt wurde. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stehen daher naturschutzrechtliche Gründe dem Vorhaben nicht entgegen.

5.2 Artenschutz

Das Vorhaben entspricht den Bestimmungen des europäischen und nationalen Artenschutzes (§§ 37 ff BNatSchG) einschließlich des besonderen Artenschutzes der §§ 44 ff. BNatSchG.

Die vom Büro Eger Partner erstellten Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Tekturfassung vom 20.2.2019 (Anlage 6.1T der tektierten Antragsunterlagen) sind vollständig und nachvollziehbar.

Die vorstehend unter Punkt 5.1. beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen V1 – V7, die Ausgleichsmaßnahme A4 und die vorgezogene CEF Maßnahme sind geeignet, den Artenschutzbelangen Rechnung zu tragen.

Zur Wahrung der Artenschutzbelange (u.a. CEF-Maßnahmen Lerchenfenster) erfolgte bereits im Vorfeld der Planung eine konstruktive Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde. Aufgrund der CEF- und Vermeidungsmaßnahmen sind Verbotstatbestände nicht gegeben, eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist daher weder beantragt noch erforderlich.

5.3 Orts- und Landschaftsbild

Die Kompensation der Verluste an ortsbildprägenden Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen allein über den Wertepunkteansatz ist nicht ausreichend, daher werden auch die Gestaltungsmaßnahmen unter A) VII. 2. 3nd 3. festgesetzt.

5.4 Überwachungsmaßnahmen, weitere Festsetzungen

Durch die Nebenbestimmung A) VII. 9. wird die Überwachung der festgesetzten Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG bzw. § 28 Abs. 1 UVPG angeordnet.

Rechtsgrundlage für die Auflage A) VII. 4. ist § 15 Abs. 4 BNatSchG i.V.m. § 10 BayKompV. Danach sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten; der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Nach § 10 Abs. 1 S. 4 BayKompV darf die Verpflichtung zur Durchführung der notwendigen Pflegemaßnahmen in der Regel 25 Jahre nicht überschreiten.

Für die in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ist ein Unterhaltungszeitraum von 25 Jahren erforderlich. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen müssen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt.

6. Wasserhaushalt und Bodenschutz

Beeinträchtigungen des Grundwassers sind nicht zu befürchten. Trinkwasserschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt. Der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth zur ggf. notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnis einer Grundwasserabsenkung bzw. des Bedarfs einer Grundwasserwanne für den Bau der Gleichrichterstation wurde durch die Auflage A) VI. 3.5 Rechnung getragen.

Hinsichtlich der plangemäß vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen besteht seitens der Fachbehörde, Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Einverständnis, sofern die hierzu getroffenen Auflagen und Hinweise beachtet werden (Auflage A) VI. 2.3).

Bei offenen Oberbauarten des Bahnkörpers wird das Niederschlagswasser breitflächig versickert. Bei geschlossenen Oberbauten im Bereich von Kreuzungen mit Straßen, Wegen und Bahnübergängen wird das Wasser über die Rillenschienen gefasst und im anschließenden Bahnkörper versickert. Die Entwässerung der seitlich anschließenden Fahrbahnbereiche wird unabhängig davon über die bestehende Straßenentwässerungseinrichtung geführt.

Bei eingedeckter Oberbauform wird im Gleis das anfallende Niederschlagswasser mittels Gleisentwässerungskästen gefasst und über Sickerrigolen mit vorgeschalteten Sedimentationsanlagen abgeleitet.

Für die übrigen Abschnitte werden die bestehenden Sickeranlagen bzw. neue Rigolen neben der bestehenden Straßenentwässerung zur Beseitigung von anfallendem Niederschlagswasser benutzt.

Im Einzugsbereich von Schienenschmieranlagen wird das anfallende Niederschlagswasser an die gemeindliche Schmutzwasserkanalisation der Stadt Königsbrunn angeschlossen.

Die Bahnsteigoberfläche wird in den Bahnkörper entwässert.

Das anfallende Niederschlagswasser der Fahrgastunterstände wird über Rinnen und Fallrohre gesammelt und weiter über Sickerschächte,

Sickerschlitze bei anschließenden Grünflächen oder breitflächig versickert.

Das anfallende Niederschlagswasser aus den Straßen und Wegen mit geringer Belastung wird über Gefälle breitflächig ins seitliche Gelände versickert.

Dem Neubauvorhaben stehen auch die Belange des Bodenschutzes nicht entgegen. Bodenschutz- und abfallrechtliche Belange werden ausreichend berücksichtigt. Die Altdeponie bzw. Altablagerung im Stadtgebiet Augsburg wurde korrekt definiert und beschrieben. Sofern die Auflagen und Bedingungen zum Bodenschutz (A) VI. 2.3) eingehalten werden, ist keine Beeinträchtigung des Wassers durch Altlasten zu befürchten.

Unter Beachtung aller unter A) VI. enthaltenen Auflagen entsprechend der Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes Donauwörth bestehen gegen das Vorhaben keine wasserwirtschaftlichen Bedenken.

7. Land- und Forstwirtschaft

Forst- und waldrechtliche Belange werden durch das Vorhaben nicht berührt.

Sowohl im Bereich Augsburg-Haunstetten wie auch im Bereich Königsbrunn werden in geringem Umfang landwirtschaftliche Flächen beansprucht bzw. vorübergehend beansprucht. Die Erschließung der Fluren ist gewährleistet. Insbesondere die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen auf den FINrn 1125, 1038/1, 1038/2, 1035/3, 1040/0, 1096/0, 1097/0, 1381, 1108, 1108/1 ist mit den in der Tekturplanung vorgenommenen Änderungen durch Anlage des geforderten weiteren Anwandweges die Erschließung gewährleistet. Den schriftlich und im Erörterungstermin hierzu vorgetragenen Einwendungen wurde damit in vollem Umfang Rechnung getragen, so dass die diesbezüglichen Einwendungen der Eigentümer und Pächter der benannten FINrn erledigt sind.

Im Zuge der Tekturplanung wurde dem privaten Hinweis, dass BÜ 5 (Oberer Feldweg) für landwirtschaftliche Gespanne nutzbar sein und daher auf 4m verbreitert werden muss, Rechnung getragen, so dass auch diese Einwendung erledigt ist.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Bau der Straßenbahnlinie 3 mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirte allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der baulichen Maßnahme nicht möglich. Auf Grund der geringen Fläche der betroffenen Grundstücke steht deren Inanspruchnahme der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich nicht entgegen.

8. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen

Personennahverkehr zuständig. Er definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.

Zum Erfordernis der Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn ist zunächst auf die Ausführungen unter C) III. 1. zu verweisen. Wie im Folgenden dargestellt wird, erfolgt die Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn auf der Grundlage des aktuellen Nahverkehrsplanes von Stadt und Region Augsburg zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug, insbesondere unter Zugrundelegung des Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenen Verkehr.

8.1 Nahverkehrsplanung

Stadt und Landkreis Augsburg haben als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 13 BayÖPNVG einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen, dessen Inhalte regelmäßig zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben sind. Soweit erforderlich, ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen.

Der ursprüngliche NVP der Stadt Augsburg war im „Gesamtverkehrsplan/Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Augsburg von 1998“ enthalten. Er wurde als eigener NVP aus dem Gesamtverkehrsplan ausgegliedert und in den „Regionalen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg“ vom 1.2.1999 integriert. Dieser wurde für den Zeitraum 2006 – 2011 als gemeinsamer Regionaler Nahverkehrsplan für die Stadt Augsburg sowie die Landkreise Aichach-Friedberg und Augsburg fortgeschrieben (siehe B) II.).

Dieser gemeinsame Nahverkehrsplan 2006 – 2011 enthält eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV. Er beschreibt und bewertet die Verbindungen zu anderen Verkehrs-trägern und die Vernetzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsverbindungen.

Dabei sieht er wesentliche Änderungen der ÖPNV-Struktur im Planungsgebiet vor: Die Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV soll durch den Neubau und die Erweiterung vorhandener Linien gestärkt werden. Danach sollen innerstädtische sowie regionale Buslinien auf die Straßenbahn verknüpft werden. Der Stadtbus soll die Siedlungsgebiete flächenhaft erschließen und „Zubringer zum spurgebundenen ÖV“ sein. Der Regionalbus soll die Region und den Eisenbahnverkehr in der Region erschließen und an die Straßenbahn anbinden. Nur noch in den Fällen, in denen die Voraussetzung für die Anbindung an die Straßenbahn noch nicht vorliegt, bindet der Regionalbus an das Stadtzentrum an.

Das Zielnetz Straßenbahn des Regionalen NVP 2006 – 2011 enthält nach Maßgabe der o.g. ÖPNV-Struktur, die die Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes vorsieht, neben der Verlängerung der Linie 1 zum Neuen Ostfriedhof, der Verlängerung der Linie 3 von der Messe zum Hauptbahnhof auch die Verlängerung der Linie 3 nach Königsbrunn. Die Straßenbahnlinie 2 (damals noch Linie 4) soll nach dem Willen der Aufgabenträger hingegen nur bis nach Haunstetten Süd

verlängert werden (Regionaler NVP 2006 – 2011, Kap. 12.2, Zielnetz Straßenbahn und Anlage 12.2, siehe C) I. 3.).

Am 29.7.2010 beschloss der Stadtrat der Stadt Augsburg die Fortschreibung des NVP 2006 – 2011 der Stadt Augsburg, am 15.4.2011 beschlossen die verantwortlichen Gremien der Stadt und des Landkreises Augsburg sowie der Landkreise Aichach-Friedberg und Dillingen die Neuausrichtung des Regionalbusverkehrs im AVV. Mit der Fortschreibung des NVP 2006 – 2011 wurde die Firma Public Transport Verkehr ptv AG, Karlsruhe beauftragt. Nach einem umfangreichen Beteiligungsverfahren, an dem neben den Verkehrsunternehmen und dem Behindertenbeirat auch die Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften im Nahverkehrsraum teilnahmen, Bürgerbefragungen durchgeführt wurden und verschiedene Arbeitskreise die Fortschreibung unterstützt haben, wurden die zur Fortschreibung erforderlichen Daten erhoben, ausgewertet, die aus dem Ausführungsnetz des NVP 2006 – 2011 umgesetzten und noch offenen Maßnahmen erfasst und sowohl das Zielnetz als auch das Ausführungsnetz des neuen „Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum 2015plus“ definiert.

In Kapitel 10.1 benennt dieses Ausführungsnetz nunmehr auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn „mit einem absehbaren Realisierungshorizont (2020)“ und „dokumentiert den verbindlichen Willen des Aufgabenträgers, die Maßnahmen weiter zu verfolgen und zu realisieren“. Die Maßnahme wird jedoch unter den Vorbehalt der finanziellen Umsetzbarkeit gestellt. Im Ausführungsnetz Regionalbuslinien unter Kapitel 10.2 ist ergänzend festgelegt, dass die Linie 740 im Falle der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 eingestellt und die Regionalbuslinien 733, 734, 735 und 739 im Sektor 7 an das neue Verkehrsangebot angepasst werden sollen.

8.2 Kommunale Vereinbarung

Bereits im Jahr 2005 wurden auf einen Ausschussbeschluss der Stadt Augsburg hin Verhandlungen mit der Stadt Königsbrunn und dem Landkreis Augsburg aufgenommen und die für eine Realisierung notwendigen planerischen Grundlagen erstellt. Die standardisierte Bewertung, einem Verfahren, in dem die Kosten eines Großvorhabens dem monetarisierten Nutzen, der durch die Umsetzung entsteht, gegenübergestellt werden, ergab einen Kosten-Nutzen-Index von 6,78. Dieser sehr hohe Wert setzt jedoch voraus, dass die derzeit existierende Schnellbuslinie 740, die Königsbrunn derzeit über die Bundesstraße B-17 direkt und ohne Zwischenhalte in Haunstetten, dem Uni-Viertel oder dem Messezentrum mit dem Königsplatz und dem Hauptbahnhof verbindet, eingestellt wird.

In der Vereinbarung vom 19.4.2016 regelten die Städte Augsburg und Königsbrunn, der Landkreis Augsburg sowie die Augsburger Verkehrsgesellschaft mbH und die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH die finanzielle Umsetzbarkeit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn, unter deren Vorbehalt die Maßnahme im aktuell geltenden Nahverkehrsplan gestellt worden war. (s.o. C) III. 8.1). Konkrete Festlegungen erfolgten zu Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung des Straßenbahnprojektes.

Damit schufen die Beteiligten die u.a. auch die finanzielle Voraussetzung für die planerische und bauliche Umsetzung des Vorhabens.

8.3 Stadtverkehr

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn ist Teil der grundsätzlichen Neuausrichtung des Straßenbahnbetriebes an den Hauptbahnhof, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Einrichtung des Regio-Schienen-Taktes durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), die im Dezember des Jahres 2008 abgeschlossen wurde. Mit dieser Maßnahme am Hauptbahnhof sollen die Hauptlinien der Straßenbahn aus Norden, Süden, Osten und Westen mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) des Regio-Schienen-Taktes und dem DB-Fernverkehr verbunden werden. Damit wird das Rückgrat des ÖPNV, die Straßenbahn, in Augsburg an Bedeutung erheblich zunehmen. Nach Art. 2 Abs. 3 des BayÖPNVG soll der Schienenverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet werden und das übrige Angebot (Busse) darauf ausgerichtet werden. In großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch Stadtbahnen gebildet werden.

Diesen Vorgaben widerspricht die derzeitige Anbindung der Stadt Königsbrunn durch die eingesetzten Regionalbuslinien eindeutig. Die Gleistrasse der Verlängerung der Linie 3 verläuft auf ca. 80 % der gesamten Länge von 4,6 km auf einem besonderen Bahnkörper. Die Streckenführung der Verlängerung verläuft insbesondere auf den rd. 1,9 km der Trasse auf Augsburger Flur fast schnurgerade und ohne geschwindigkeitsmindernde Verschwenkungen. Dies gewährleistet – in Verbindung mit der Vorrangschaltung an Querungen mit dem mlv– die schnelle Führung weitgehend unabhängig vom Individualverkehr und stellt auch während der Hauptverkehrszeiten eine schnelle und staufreie Beförderung sicher. Zudem sind die Kapazitäten der Straßenbahn weitaus höher, als bei einem Bus. So können mit einer Straßenbahn und damit einem Fahrer ca. dreimal so viele Fahrgäste befördert werden, wie mit einem Bus. Die Straßenbahn wird auch erfahrungsgemäß von den Fahrgästen bequemer empfunden als ein Bus.

Der direkte Umkreis der Straßenbahn wird schneller und besser erschlossen. Bei der Festlegung der Haltestellenabstände zur Verlängerung der Linie 3 wurde darauf geachtet, dass ein möglichst großer Einzugsbereich fußläufig erschlossen wird. Im Streckenabschnitt auf Augsburger Flur ist derzeit der Einzugsbereich der Haltestellen „Schulzentrum“ und „Brahmsstraße“ noch zu 75% unbebaut. Jedoch ist die betroffene Fläche Inhalt der städtebaulichen Entwicklung durch die Stadt Augsburg im Rahmen des Bebauungsplanes Haunstetten Süd-West, der derzeit entwickelt wird und in drei Bauabschnitten in 10 – 20 Jahren umgesetzt sein soll. Die Stadt Augsburg rechnet mit ca. 4000 möglichen Wohneinheiten und einem möglichen Zuwachs von zwischen 8.000 und 12.000 Einwohnern. Dadurch steigt der Bedarf an Mobilität in diesem Gebiet mit der Umsetzung der Bauabschnitte stetig stark an. Durch das Straßenbahnprojekt und das damit verbundene umweltfreundliche Mobilitätsangebot gewinnt das zukünftige neue Stadtquartier Haunstetten Südwest bereits jetzt erheblich an Attraktivität.

Auf Königsbrunner Flur verläuft die Gleistrasse durch bebauten bis dicht bebauten Gebiet, sodass hier bereits mit Umsetzung des Vorhabens ein sehr hoher Erschließungsnutzen entsteht.

Darüber hinaus wird das Zentrum von Königsbrunn schnell, umweltfreundlich und umsteigefrei mit hoher Kapazität an den Innovationspark, die Universität, die Fachhochschule, den Königsplatz als zentralen ÖPNV-Knotenpunkt Umsteigeverbindungen in alle anderen Stadtteile sowie nach Friedberg und Stadtbergen angebunden. Ferner wird Königsbrunn direkt mit dem Schienenverkehr der Deutschen Bahn verbunden, da die Linie 3 direkt sowohl den DB Haltepunkt „Haunstetter Straße“ als auch den Hauptbahnhof als Mobilitätsdrehscheibe für den Schienenpersonennah- und -fernverkehr bedient. Damit erhält Königsbrunn auch eine direkte, umsteigefreie Verbindung zum Regio-Schienen-Takt.

Die Straßenbahn kombiniert die Vorteile großer Fahrgastkapazität mit dichter Haltestellenfolge. Deshalb ist die Straßenbahn auch das geeignete Massenverkehrsmittel zur Gewährleistung einer möglichst umweltverträglichen Mobilität in den Kernstädten großer Verdichtungsräume, aber auch zur Anbindung von nahegelegenen Unter- und Mittel-zentren von Großstädten wie Augsburg. Deshalb setzen auch die Städte München und Nürnberg trotz vorhandener U-Bahn-Systeme auf die Straßenbahn. In Augsburg benutzen bereits jetzt täglich über 140.000 Fahrgäste die Straßenbahn. Diese Mobilitätsbedürfnisse könnten Busse oder gar nur der Individualverkehr nicht bewältigen.

Auch moderne Erdgasbusse wie sie bei den Stadtwerken derzeit zur Erschließung der Stadtquartiere und in Zubringerfunktion zu den Straßenbahnlinien eingesetzt und von mehreren Einwendern anstatt der Straßenbahn gefordert werden, emittieren zwar ebenso wie Straßenbahnen nur ein Drittel an Treibhausgasen pro Platzkilometer gegenüber einem Pkw. Doch auch die modernen Gelenkbusse der Augsburger Verkehrsgesellschaft mbH erreichen nicht annähernd die Fahrgastkapazitäten der derzeit im Betrieb befindlichen Combino und City-Flex Straßenbahnzüge. Auch können sie aufgrund ihres Erschließungs-auftrages nicht oder kaum auf den besonderen bzw. unabhängigen Gleiskörpern der Straßenbahn abseits des mIV fahren und sind daher in gleichem Maße stauanfällig.

Auch wenn die Unterhaltungskosten eines Straßenbahnbetriebes höher sind als die von Omnibussen, so sind Straßenbahnen durch die höhere Lebensdauer und die damit verbundenen Vorteile bei Energie- und Personalkosten unter Beachtung des deutlich höheren Fassungsvermögens für Fahrgäste gegenüber Bussen effizienter. Deshalb konzentriert sich der Einsatz von Straßenbahnen im ÖPNV-Konzept der Stadt Augsburg als Aufgabenträger und der Stadtwerke Augsburg Verkehrs-GmbH als Vorhabenträger auf die Haupteerschließungstrecken, wo deren wirtschaftliche Vorteile zum Tragen kommen.

Da deshalb die Bedienung durch die Straßenbahn nur auf der Hauptlastrichtung sinnvoll und auch wirtschaftlich vertretbar ist, werden die an die verlängerte Linie 3 angrenzenden Augsburger Stadtteile

Haunstetten Süd-Ost und Süd auch zukünftig durch die Stadtbuslinien 24 und 25 der Augsburger Verkehrsgesellschaft barrierefrei angebunden.

Die Überlegungen und Festlegungen im Nahverkehrsplan drücken den planerischen Willen des Aufgabenträgers aus. Die Stadtwerke Augsburg Verkehrs GmbH vollzieht mit dem Bau der Verlängerung der Linie 3 diesen manifestierten Willen des Aufgabenträgers. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wurde die Öffentlichkeit einbezogen, so dass eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung wegen des „ob“ der Verlängerung der Linie 3 weder notwendig noch gefordert war. Daher steht die Frage, ob der ÖPNV Bedarf mit Bus oder Straßenbahnangebot gedeckt wird, im gegenständlichen Verfahren nicht zur Disposition. Einwendungen, die an Stelle dessen eine Anbindung mit Bus, E-Bus etc. verlangen, werden daher zurückgewiesen.

Auch die zukünftige Vernetzung der Straßenbahn mit Zubringerbussen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Den Bedenken einiger Einwendungsführer kann aber insoweit bereits an dieser Stelle abgeholfen werden, als der Nahverkehrsplan eine Binnenerschließung der Stadtteile über Busse mit Zubringerfunktion vorsieht und die Stadtwerke beauftragt ist, auch dieses Ziel umzusetzen. Dies muss nicht integrativ im Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahnlinie umgesetzt werden und ist hier auch tatsächlich nicht Antragsgegenstand. Der Vorhabenträger hat insbesondere zum Fortbestand der Linie 24/25 im Stadtgebiet Augsburg geäußert, dass im Zuge des Neubaus keine Änderung dieser Linie, bzw. deren Haltestellen notwendig sei.

8.4 Regionalverkehr

Die bisherige Erschließung der Stadt Königsbrunn durch die AVV Regionalbuslinien 730 (nach Schwabstadt), 731 (nach Klosterlechfeld), 733/734 (nach Haunstetten Nord), 735 (nach Bobingen), 730 (nach Augsburg, Anna-Gymnasium), 782 (nach Bobingen), 740 (nach Augsburg HBf), wird nach Maßgabe des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus zumindest in Teilen angepasst werden müssen.

So sieht der NVP unter Kapitel 10.2 „Ausführungsnetz städtische Buslinien, AVV Regionalbuslinien und flexible Bedienformen“ im Hinblick auf die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 vor, dass die AVV Regionalbuslinien 733/734, 735 und 739 im Falle der Umsetzung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens an die neuen verkehrlichen Erfordernisse angepasst werden sollen. Die Linienführung und Taktfolge der vorgenannten Regionalbuslinien werden auf den jeweiligen Bedarf abgestimmt.

Hierzu werden von der Regierung von Schwaben als Genehmigungsbehörde eigene Verfahren nach Maßgabe der einschlägigen Normen des Personenbeförderungsgesetzes zur Änderung der Fahrpläne bzw. zur Änderung der bestehenden Genehmigungen durchgeführt.

Die AVV-Schnellbus-Linie 740 soll nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus hingegen eingestellt werden.

Mehrere Einwender wenden sich auch dagegen, dass die Schnellbuslinie 740 nicht mehr zum Hauptbahnhof nach Augsburg fahren soll. Die Festlegungen des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus zu dieser Regionalbuslinie sind aber nicht Teil der Planfeststellung. Einwendungen gegen den Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus mussten im dafür vorgesehenen Verfahren erhoben und beurteilt werden.

Abgesehen davon ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde dieser Nahverkehrsplan ordnungsgemäß – insbesondere unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 8 Abs. 3 PBefG – zustande gekommen.

9. Sonstige öffentliche und private Belange

9.1 Verkehrssicherheit

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 genügt den Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Das Polizeipräsidium Schwaben Nord war bereits von Anfang an bei den Planungen zur Verlängerung der Gleistrasse eingebunden und hat Anregungen aus verkehrspolizeilicher Sicht in die Planungen mit eingebracht, welche vom Vorhabenträger auch umgesetzt wurden. Die in der Planfeststellung relevanten verkehrspolizeilichen Aspekte sind aus Sicht des Polizeipräsidiums Schwaben Nord ausreichend berücksichtigt worden. Das gilt insbesondere für die Sicherungen (Signalisierung / Umlauf- und Querungssperren) an den Haltestellen (Schulzentrum / Brahmsstraße). Das Polizeipräsidium Schwaben Nord hat mit Schreiben vom 9.4.2019 auch bestätigt, dass im Hinblick auf die relevanten verkehrspolizeilichen Aspekte bezüglich der Tekturplanung kein Änderungsbedarf besteht.

Nach § 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sind Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen als Überführungen (höhenfrei) herzustellen. Dies gilt auch für Kreuzungen von Straßenbahnen und Straßen, sofern die Straßenbahnen nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen (§ 1 Abs. 5 EKrG). Eine höhengleiche Kreuzung ist nur zulässig, wenn die Straßenbahn im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegt oder eine Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EKrG erteilt worden ist. Demgemäß wurde für BÜ 13, an den nach § 1 Abs. 5 EKrG die Anforderung der Höhenfreiheit dem Grunde nach zu stellen wäre, eine Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 2 EKrG beantragt und genehmigt.

9.2 Wirtschaft

Der Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 ist auch mit den Belangen der Wirtschaft vereinbar. Die Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben (IHK) betont ausdrücklich, dass sie die Zielsetzung des Vorhabens, den ÖPNV attraktiver zu machen, ganz grundsätzlich teilt. Die Verlängerung leistet nach Ansicht der IHK einen wichtigen Beitrag, die Hauptsiedlungsachse von Augsburg nach Süden — ergänzend zur Straßenbahnlinie 2 nach Haunstetten — zu erschließen. Sie verknüpft Innenstadt, die Hochschule (Rotes Tor), den

Sigma Technopark, die Universität, das Technologiezentrum TZA, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), den Augsburg Innovations-park/Carbon Composites, Fujitsu Technology Solutions neu mit dem Gewerbe- und Industriegebiet Haunstetten-Nord und dem Zentrum der Stadt Königsbrunn. Die vorgenannten Einrichtungen sind durch die verlängerte Linie 3 besser erreichbar.

Auch die planerischen Rahmenbedingungen für das Projekt sieht die IHK unproblematisch, da aufgrund der Führung der Gleistrasse über freie bzw. freigehaltene Flächen verläuft und den mlv weder verdrängt noch maßgeblich beeinträchtigt.

Sensibel ist nach Auffassung der IHK die Querung der Gleistrasse mit den Fahrbahnen des mlv im Bereich der Inninger Straße und der Augsburger Straße zu sehen, die beide Hauptab- und -zubringerstrecken des mlv von und zur Bundesstraße B-17 und während der Hauptverkehrszeiten – HVZ – morgens und abends hoch belastet sind.

Hierzu ist folgendes anzumerken:

Die den Antragsunterlagen beigefügte verkehrstechnische Untersuchung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten der IG Schlothauer & Wauer vom Januar 2018 kommt unter Zugrundelegung eines 15-Minuten-Taktes – T-15 – (= 8 Straßenbahnquerungen in den Spitzenstunden) zu dem Ergebnis, dass der Knotenpunkt – KP – am BÜ 13 (Augsburger Straße) sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde voll leistungsfähig ist (S. 40, Tabelle 22), da der Knoten in der Morgenspitze nur zu 12 % bzw. 20 % und in der Abendspitze lediglich zu 16% bzw. 21 % ausgelastet ist (S. 38, Tabellen 16 und 17).

Die Untersuchung deckt voraussichtlich den Prognosezeitraum bis 2030 ab.

Die o.g. Verkehrsuntersuchung umfasst auch den KP 1 (Inninger Straße). Unter Zugrundelegung des o.g. T-15 kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass der KP 1 im Prognosehorizont noch ausreichend leistungsfähig ist. Besonders ausgelastet sind in der morgendlichen Spitzenstunde die Geradeausspur der Inninger Straße mit 73 % sowie die Linksabbiegerspur in der Postillionstraße mit 63%, beide jeweils in Fahrtrichtung B-17. In der abendlichen Spitzenstunde sind die Geradeausspuren der Inninger Straße, in Richtung B-17 mit 62 % und aus Richtung B-17 kommend mit 69 %. Die Gutachter kommen jedoch zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass die Straßenbahn die Situation an diesem Knotenpunkt im Hinblick auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit nur unerheblich verschlechtert. Die hohe Auslastung ist also maßgeblich dem steigenden mlv-Aufkommen, nicht aber der querenden Straßenbahnlinie 3 geschuldet.

Soweit über den Prognosehorizont 2030 hinaus die Leistungsfähigkeit des Knotens durch steigendes mlv Aufkommen an seine Grenzen gerät, ist in erster Linie die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Augsburg gefordert, verkehrlenkende Maßnahmen zu ergreifen, um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhalten respektive wiederherzustellen. Eine vorbeugende Höhenfreimachung des Knotens im Rahmen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens scheitert an

den damit verbundenen Entwicklungslängen eines Trogbauwerks (siehe hierzu C) III. 2.2) in der Inninger Straße, durch das mehrere wichtige Zufahrten zur Inninger Straße wegfallen würden.

Kritisch sieht die IHK auch die Einstellung der AVV-Schnellbuslinie 740 zwischen Königsbrunn Zentrum und Augsburg, Hauptbahnhof, insbesondere auch die damit verbundene Fahrzeitverlängerung von 6 Minuten (ca. 25%).

Wie die IHK selbst feststellt, verbessert die Verlängerung der Linie 3 auch die Anbindung der Stadt Königsbrunn an den DB Haltepunkt Haunstetter Straße. Des Weiteren ist die Fahrzeit der Schnellbuslinie 740 sehr stark vom Verkehrsaufkommen auf der B-17 während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde sowie der Baustellensituation zwischen den Anschlussstellen Königsbrunn Nord und Eichleitnerstraße abhängig. Insbesondere das Verkehrsaufkommen ist in der morgendlichen Spitzenstunde in Fahrtrichtung Norden sehr hoch, zähfließender Verkehr und Stauungen sind daher häufig der Fall. Der vermeintliche Fahrzeitleistungs Vorteil des Schnellbusses wird durch die o.g. Faktoren insbesondere auch in der schlechten Jahreszeit durch zusätzliche Witterungseinflüsse, die sich auf die Fahrgeschwindigkeit auswirken, schnell kompensiert und ins Gegenteil verkehrt.

Die Straßenbahnlinie 3 verkehrt bereits derzeit auf der Stammstrecke zwischen dem P+R Haunstetten West und dem Hauptbahnhof zu mehr als 80% auf einem unabhängigen Bahnkörper, an den mit Lichtsignalanlagen – LSA – versehenen Querungen mit den Fahrspuren des mlv ist die Straßenbahnlinie 3 priorisiert und quert durch die Vorrangschaltung an den LSA weitgehend verzögerungsfrei. Die Straßenbahn ist deshalb von Staus des mlv unabhängig und dadurch fahrplanstabiler als ein an die Fahrspuren des mlv gebundenes Verkehrsmittel wie der Bus. Dadurch hält die Straßenbahn die angegebenen Reisezeiten zuverlässiger ein als der Schnellbus, der vom Verkehrsaufkommen sowohl auf der B-17 als Hauptzubringer zur Stadt und zur BAB A8 von Süden her, als auch vom Innenstadtverkehr auf der Strecke von der Eichleitnerstraße bis zum Hauptbahnhof abhängig ist.

Insofern ist offen, ob der – zugegebenermaßen erzwungene – Umstieg auf die Straßenbahnlinie 3 für die bisherigen Fahrgäste der Schnellbuslinie 740 im täglichen Fahrbetrieb tatsächlich zu einer Komforteinbuße führt.

Hinsichtlich der geäußerten Zweifel der IHK an den Zahlen des Vorhabenträgers zu den Verkehrsverlagerungseffekten durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 hat der Vorhabenträger klargestellt, dass es sich bei den angegebenen Zahlenwerten nicht um die durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 allein verlagerten Fahrten handelt, sondern um die Verlagerungen vom mlv zum ÖPNV insgesamt.

9.3 Belange der Versorgungsunternehmen

Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom AG, die ggf. von der Baumaßnahme berührt werden und in diesem Fall zu sichern sind. Gemäß Auflage A) VIII. 3. hat der

Vorhabenträger vor Baubeginn bei der Deutschen Telekom die aktuellen Kabellagepläne anfordern. Die hierfür erforderlichen Verbindungsdaten sind in der vorgenannten Auflage enthalten.

Die geplante Straßenbahnlinie tangiert die Fernmeldekabeltrasse xec20214 (erdverlegtes Kupferkabel) der LEW TelNet. Zur Sicherung und Wahrung der Interessen des Versorgungsunternehmens wurde unter A) VIII. 1. angeordnet, dass die ausführende Baufirma die Maßnahme mit der LEW TelNet abzustimmen hat. Die Kabellagepläne wurden dem Vorhabenträger hierzu zugeleitet.

Die geplante Straßenbahnlinie kreuzt die 110-kV-Leitung Anlage 61401 der LEW Verteilnetz GmbH auf FINr. 1073/8 Gemarkung Königsbrunn. Ferner sind 1 und 20 kV Kabelleitungen und Fernmeldekabelleitungen der LEW Verteilnetz GmbH im Planungsbereich betroffen. Das Vorhaben tangiert auch den Transportweg zum Umspannwerk Königsbrunn der LEW Verteilnetz GmbH.

Unter A) VIII. 2. Sind die Auflagen enthalten, die für eine Wahrung der Interessen der LEW Verteilnetz GmbH erforderlich sind.

Der Abwasserzweckverband Untere Wertach ist durch den im Planbereich gelegenen Hauptsammler in der Inninger- bzw. Postillion Straße betroffen, der während der Bauphase zu schützen ist. Die hierfür erforderlichen Auflagen sind unter A) VIII.4. enthalten.

Das Vorhaben berührt auch Spartenanlagen der swa Netze GmbH, Stadtwerke Augsburg Energie GmbH und Stadtwerke Augsburg Wasser GmbH vorhanden die in ihrem Bestand gesichert oder den neuen Gegebenheiten angepasst werden müssen. Die Auflagen unter A) VIII.5. stellen die weitere Beteiligung der o.g. Sparten Träger im weiteren Planungsablauf sicher.

Ebenfalls sind die im Bereich des Vorhabens gelegenen Sparten der Stadtwerke Königsbrunn, die von dem Vorhaben berührt sind, mit geeigneten Maßnahmen zu schützen. Diese sind in den Auflagen unter A) VIII.6. aufgeführt.

Die Baumaßnahmen auf Königsbrunner Flur betreffen auch die dort liegenden Erdgasleitungen der Firma schwaben netz GmbH. Nach Maßgabe der Auflagen unter A) VIII.7 hat der Vorhabenträger vor Baubeginn die aktuellen Spartenlagepläne zu den Erdgasleitungen abzurufen und den weiteren Fortgang der Baumaßnahme in einem Spartengespräch mit der schwaben netz GmbH abzustimmen.

9.4 Denkmalpflege

Das Vorhaben trägt auch den Belangen des Denkmalschutzes Rechnung. Das Referat BIII - Praktische Denkmalpflege / Bodendenkmalpflege, Mittelfranken/Schwaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD) hat auf die Pflicht zur Erhaltung der bekannten Bodendenkmäler sowie auf die allgemeine Meldepflicht von unerwarteten Bodenfunden nach § 8 DSchG hingewiesen. Danach sind evtl. aufgefundene Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht

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

Im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn hat das Referat BIII allerdings darauf hingewiesen, dass sich sowohl auf Augsburg als auch auf Königsbrunner Flur zahlreiche Bodendenkmäler vorgeschichtlicher Zeitstellung, der römischen Kaiserzeit, der frühen Bronzezeit, der Hallstattzeit sowie dem frühen Mittelalter im Bereich der künftigen Gleistrasse der Straßenbahn liegen, die es zu erhalten gilt.

Zur Sicherung dieser Bodendenkmäler wurde mit Auflage A) IX. 5. sichergestellt, dass vor Beginn der Erdarbeiten eine sachgerechte archäologische Sondierung und ggf. eine sachgerechte archäologische Ausgrabung im Einvernehmen und unter fachlicher Aufsicht des BLfD erfolgt.

Sollten in den von dem Vorhaben berührten Bereichen bei den Bauarbeiten weitere vor- oder frühgeschichtlichen Bodenfunde gemacht werden, wird dem mit Auflage A) IX. 6. Rechnung getragen, wonach die Bauunternehmer über die diesbezüglichen Meldeverpflichtungen nach dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz zu unterrichten sind, so dass dann eine Abstimmung der weiteren Vorgehensweise erfolgen kann. Gemäß Art. 8 Abs. 2 DSchG sind dann evtl. aufgefundene Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Durch die dargestellte Verfahrensweise und die Auflagen unter A) IX. werden die bodendenkmalpflegerischen Belange gewahrt.

Baudenkmalpflegerische Belange sind nach Angaben der Abteilung A III – Bau- und Kunstdenkmalpflege – des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht berührt und die Trassenführung hat keine zusätzlichen Auswirkungen auf benachbarte Baudenkmal.

10. Eingriffe in das Eigentum

Bei der Überprüfung des Straßenbahnvorhabens ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden.

Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind zwingend notwendig, um die Straßenbahnbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die einzelnen zu erwerbenden bzw. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis und im Grunderwerbsplan enthalten.

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

Die Regelung eines Ausgleichs für die notwendigen Eingriffe ist den nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Art und Höhe der Entschädigungen sind in den Grunderwerbsverhandlungen oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Denn für unmittelbar durch Grundabtretung entstehende Nachteile gilt ausschließlich Entschädigungsrecht nach Art. 11 des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung (BayEG), in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 2141-1-B) veröffentlichten, bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Verordnung vom 26.3.2019 (GVBl S. 98), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust gemäß Art. 8 und Art. 10 BayEG zu leisten.

Einwendungen wegen befürchteter Wertminderung der Anliegergrundstücke werden zurückgewiesen. Zum einen gehört es zur Sozialbindung des Eigentums, dass rechtlich zulässige Veränderungen im Wohnumfeld der Immobilie entschädigungslos hinzunehmen sind, zum anderen ist die Annahme, dass der Bau einer Straßenbahnlinie zur Wertminderung der Wohngrundstücke führt, in keiner Weise belegt. Im Gegenteil trägt die Erschließung mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot eher zur Wertsteigerung der Immobilie bei. Allein die Tatsache, dass Königsbrunn mit der Straßenbahn erstmals einen leistungsfähigen Anschluss an die Schiene erhält, ist als deutliche Verbesserung und hochwertiges Angebot zu werten.

11. Sonstige Forderungen Träger öffentlicher Belange

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

11.1 Stadt Augsburg

Die Stadt Augsburg unterstützt die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 nach Königsbrunn im Rahmen der Mobilitätsdrehscheibe Augsburg. Die Maßnahme ist Bestandteil des Ausführungsnetzes des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Augsburg 2015plus, der von der Stadt Augsburg sowie den Landkreisen Augsburg, Aichach-Friedberg und Dillingen a.d. Donau gemeinsam beschlossen wurde und am 1.4. 2015 in Kraft getreten ist. Das Ausführungsnetz enthält Maßnahmen mit einem absehbaren Realisierungshorizont (2020). Das Rückgrat des ÖPNV im Nahverkehrsraum wird lt. Nahverkehrsplanung von der Schiene gebildet. Die Stadt Königsbrunn ist die größte Stadt im Landkreis Augsburg und zugleich die einzige Stadt im Umland von Augsburg, die bislang keinen Schienenanschluss hat.

Abfallwirtschafts- und Reinigungsbetrieb

Stadtreinigung und Winterdienst:

Die öffentlichen Verkehrsflächen sind so zu gestalten, dass eine maschinelle Reinigung und Sicherung möglich ist. Darum müssen

besonders bei Geh- und Radwegen eine Durchfahrtsbreite von mindestens 1,70 und eine Durchfahrtshöhe von 2,40 m gewährleistet sein. Geplante Brücken sollten für ein zulässiges Gesamtgewicht von 5 t ausgelegt sein. Evtl. vorgesehene Absperrpoller, bzw. Absperrpfosten müssen um-klapp- oder herausnehmbar sein, damit eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für unsere Fahrzeuge gegeben ist. Zudem ist mindestens ein Stellplatz für eine Streukiste vorzusehen. Sollten diese Erfordernisse nicht umsetzbar sein, müssen die notwendigen Reinigungs- und Sicherungsaufgaben zeitaufwendig manuell durchgeführt werden. Mit dem derzeit vorhandenen Personal ist das nicht mehr möglich. Der Vorhabenträger hat die Beachtung der Vorgaben zugesichert.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich

Wertstoffsammlung:

Es wird weiterhin um Einplanung eines Standortes für Wertstoffcontainer bei der Haltestelle Brahmsstraße gebeten.

Die Abmessungen sollten ca. 12 m auf 2 m betragen. Je nach Entleerungslogistik der beauftragten Firmen werden sowohl 3-Achs-Lkw als auch Sattelaufleger eingesetzt.

Der Vorhabenträger hat hierzu erwidert: Die Aufstellung des Wertstoffcontainers steht in keinem Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie und den damit zusammenhängenden Aufgaben und Pflichten des Vorhabenträgers. Daher wird das Anliegen als Forderung an den Vorhabenträger zurückgewiesen. Der in der Verantwortung der Bauverwaltung der Stadt Augsburg liegende Straßen- und Wegebau wurde lediglich nachrichtlich aufgenommen. Dort und im Zusammenhang mit dessen Verwirklichung kann die Aufstellung des Containers geplant werden.

Aufgrund der nachvollziehbaren Erläuterung des Vorhabenträgers muss die Forderung an den Vorhabenträger zurückgewiesen werden.

Umweltamt:

Die Ausführungen zu Lärm, Erschütterungen, Bodenschutz und Wasserrecht wurden vorstehend bereits fachspezifisch behandelt und in Form von Auflagen und Hinweisen gewürdigt.

Eine eigenständige Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich

Bildungsreferat:

Hinsichtlich der geplanten Haltestelle „Schulzentrum“ auf Höhe der Johann-Strauß-Grundschule regt das Bildungsreferat an, die Namensgebung zu überdenken, da außer maximal 2 Grundschuleinrichtungen keine weiteren Schulen an dem Standort geplant sind.

Der Vorhabenträger erwidert, es handele sich lediglich um einen Arbeitstitel, die Namensgebung der Haltestelle ist nicht Gegenstand der

Planfeststellung, sondern erfolgt im Zuge der Bauausführung kurz vor Inbetriebnahme der Straßenbahn.

Da die Namensgebung nicht teilnimmt an der verbindlichen Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses, ist eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Stadtplanungsamt:

Das Stadtplanungsamt äußert insbesondere mit Blick auf das zu entwickelnde Baugebiet Haunstetten Südwest detaillierte Wünsche zur Baumbepflanzung insbesondere zu deren Standorten und deren Anordnung.

Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass die Festlegungen erst in der Ausführungsplanung erfolgen können. Hier kann dann auch so weit als möglich berücksichtigt werden, ob und inwieweit sich die Pflanzungen im Zuge des Straßenbahnbaus und der späteren Entwicklung des neuen Baumgebietes ergänzen können. Er sagt zu, die Ausführungsplanung mit dem Stadtplanungsamt ebenso wie dem Amt für Grünordnung, Naturschutz und Friedhofswesen abzustimmen.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Mit Blick auf das neue Baugebiet fordert das Stadtplanungsamt schon jetzt weitere Bahnübergänge für Fußgänger und Radfahrer.

Der Vorhabenträger weist die Forderungen mangels Planungsreife des neuen Baugebiets ab, versichert aber, dass im Falle der Konkretisierung des Baugebietes die Einrichtung weitere Übergänge ebenso wie die Verlegung bisheriger Übergänge möglich bleiben wird.

Die Planfeststellungsbehörde folgt der Argumentation des Vorhabenträgers und weist die Forderungen zurück, zumal dem Anliegen des Stadtplanungsamtes so weit als möglich mit nachrichtlichen Übernahme von deren Planungen Rechnung getragen wird.

Aus städtebaulicher Sicht sei es wünschenswert, im innerstädtischen Bereich auf Andreaskreuze zu verzichten.

Diese Forderung muss zurückgewiesen werden. Es gibt klare verkehrsrechtliche Vorgaben, wann das Verkehrszeichen Andreaskreuz aufzustellen ist. Es besteht kein Ermessensspielraum, der es ermöglicht auf die Aufstellung bei verkehrlicher Notwendigkeit wegen städtebaulicher Aspekte zu verzichten.

Die weiteren Hinweise des Stadtplanungsamtes haben keine Relevanz für den feststellenden Teil der gegenständlichen Planfeststellung und werden daher im Interesse der Übersichtlichkeit an dieser Stelle nicht weiter behandelt.

Die straßenbaulichen Anforderungen ebenso wie die der Straßenverkehrstechnik wurden in den Auflagen berücksichtigt bzw. vom Vorhabenträger umgesetzt. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

11.2 Stadt Königsbrunn/Stadtwerke Königsbrunn

Die Stadt Königsbrunn bittet im Interesse der betroffenen Bürger und des Lärmschutzes auf die Anwendung des Schienenbonus zu verzichten. Die (noch) bestehende Privilegierung können nicht nachvollzogen werden.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Richtig ist zwar, dass der Schienenbonus aufgrund neuerer Erkenntnisse nicht mehr als sachgerecht angesehen wird. Die abwägende Entscheidung, ab welchem Zeitpunkt der Bonus nicht mehr in Anspruch genommen werden darf, hat aber der Gesetzgeber bereits getroffen, so dass kein Raum für eine weitere strengere Einzelfallentscheidung besteht. Dem Vorhabenträger kann daher auch nicht zur Auflage gemacht werden, „freiwillig“ zu verzichten und den damit verbundenen planerischen und finanziellen Mehraufwand zu tragen bzw. die Höhe der zu erwartenden Fördergelder dadurch negativ zu beeinflussen.

Der Forderung bei der Berechnung der Schallwerte eine mögliche Taktverdichtung zu berücksichtigen wurde im Zuge der Tektur berücksichtigt. Da Taktverdichtungen allenfalls im Tagesbetrieb zu erwarten sind, wurden nur diese berechnet mit dem Ergebnis, dass es nicht zu weiteren (neuen) Grenzwertüberschreitungen führen würde.

Der Bitte, die von der Stadt Königsbrunn geplanten (freiwilligen) Lärm-/Sichtschutzwände in das Verfahren einzubeziehen wurde ebenfalls im Zuge der Tektur Rechnung getragen.

Die Stadt Königsbrunn trägt im Zuge des Tekturverfahrens vor, eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Augsburgs Straße und Brunnenzentrum (Grünkorridor) sei angesichts der besonderen Sensibilität des Gebiets angebracht.

Ungeachtet der Frage, ob dieser Belang von der Stadt Königsbrunn vorgetragen werden kann und ob der Einwand verspätet vorgetragen wurde kann im Ergebnis festgehalten werden, dass diese Forderung, die auch von einigen privaten Einwendern erhoben wurde, zurückzuweisen ist. Weder Verkehrssicherheit, noch Lärm- oder Erschütterungsschutz rechtfertigen die Anordnung einer Temporeduzierung. Auch für Straßenbahnen kann aber nur dann die Abweichung von der Regelgeschwindigkeit festgesetzt werden, wenn ein rechtlicher Grund vorhanden ist. Dies ist hier nicht gegeben. Der Korridor ist seit Jahren für die Straßenbahn freigehalten und ist entsprechend baulich auf die Regelgeschwindigkeit ausgelegt. Es besteht weder eine Lärm- noch eine Erschütterungslage, die eine Temporeduzierung rechtfertigen würde. Da die Straßenbahn jedoch auf einem unabhängigen Gleiskörper fährt, gilt für sie auch eine durch die Straßenverkehrsbehörde für den IV in den angrenzenden Wohnstraßen möglicherweise angeordnete Tempo 30 Regelung nicht.

Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit würde sich auf die Nutzerfreundlichkeit und die betriebswirtschaftlichen Kosten negativ auswirken.

Mangels rechtlicher Grundlage und wegen der beschriebenen negativen Folgen im Betrieb der Straßenbahn ist die Forderung daher zurückzuweisen.

11.3 Behindertenvertreter

11.3.1 Behindertenbeirat der Stadt Augsburg

Der Behindertenbeirat der Stadt Augsburg hat sich schon in Stadium der Entwurfsverfassung des Planfeststellungsantrags kritisch zu den geplanten Z-Querungen geäußert, sofern und soweit davon Menschen mit Einschränkungen betroffen seien. Sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für Rollstuhlfahrer sei diese Art der Querung gefährlich. Aufgrund der Erfahrungen im Praxistest wurde diesem Anliegen Rechnung getragen und Überquerungen in Haltestellenbereichen als geradlinige Überquerung mit Umlaufsperrung gestaltet.

Auch soweit ergänzende Blindenleitsysteme, bzw. Bahnsteiganpassungen angemahnt wurden konnte eine erledigende Klärung erfolgen. Alle Vorgaben zur Barrierefreiheit werden in der Ausführungsplanung berücksichtigt und abgestimmt.

Haltestelleneinrichtungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen, so dass die hierfür aufgestellten Forderungen bei Bau und Planung dieser Einrichtungen zur Berücksichtigung vorgetragen werden müssen.

Auch die Einrichtung von Toilettenanlagen ist nicht Bestandteil des gegenständlichen Verfahrens, so dass dem Wunsch, behindertengerechte Toilettenanlagen zu errichten, nicht entsprochen werden kann.

Gleiches gilt für die gewünschte Errichtung eines Behindertenparkplatzes.

11.3.2 Behindertenfachstelle des Landkreises Augsburg

Den Forderungen des Behindertenbeauftragten des Landkreises Augsburg wird soweit wie möglich Rechnung getragen. So werden Bodenindikatoren nach den Grundsätzen, wie sie für das Stadtgebiet Augsburg entwickelt wurden, geplant und gegebenenfalls den spezifischen Gegebenheiten des Neubauprojekts angepasst.

Die Anforderungen bei der Erschließung des barrierefreien Bahnübergangs an der Haltestelle „Brunnenzentrum“ an die Barrierefreiheit sollen beachtet werden. Da die Erschließung über eine jetzt als Parkplatz genutzte Fläche vorgesehen ist, äußerte die Fachstelle Bedenken. Der Umbau bzw. die Anpassung des Parkplatzes ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Es ist aber zu erwarten, dass die Stadt Königsbrunn die Vorgaben der Barrierefreiheit beim Umbau berücksichtigen wird.

Die Fachstelle fordert, dass im Verlauf des Abschnitts Augsburgener Straße Königsallee (Grünkorridor) möglichst alle Bahnquerungen in

gerader Linie geführt und mit einer Signalisierung versehen werden. Besonders wichtig sei dies bei der Querung in der Verlängerung der Mindelheimer Straße, um eine möglichst kurze Verbindung zwischen AWO Altenheim und Kirche herzustellen. Dies wird für die Querungen zurückgewiesen, wo in der weiteren Wegführung nicht mit einer Nutzung durch Blinde/Sehbehinderte zu rechnen ist. Da Menschen mit Rollstuhl oder Rollator auch Z-Übergänge nutzen können, überwiegen in diesem Fall die Vorteile einer in Z-Form angelegten Querung die Interessen der Barrierefreiheit.

Der Haltestellenüberweg der Haltestelle „Mindelheimer Straße“ ist uneingeschränkt barrierefrei geplant und bietet einen kurzen Verbindungsweg zwischen Seniorenwohnheim und Kirche. Die angedachte Wegverbindung ist sogar kürzer als die am BÜ 16 vorgeschlagene. Da somit dem Wunsch einer barrierefreien Wegverbindung in vollem Umfang Rechnung getragen wird, wird die Forderung für BÜ 16 zurückgewiesen.

Den Anforderungen an die Barrierefreiheit an der Endhaltestelle „Königsbrunn Zentrum“ wird weitgehend durch Anpassung der bisherigen Haltestelle entsprochen. Ein definierter Zugang und ein sicheres Umsteigen zwischen Straßenbahn und Bus werden gewährleistet, indem am südlichen Bahnsteigende eine blindengerechte Signalisierung nachgerüstet wird. Diese ermöglicht eine sichere Querung vom Gehweg der der Bgm.-Wohlfahrt-Straße kommend über die Busspur zum östlichen Bahnsteig sowie weiter eine Querung des Straßenbahngleises zwischen östlichem und westlichem Bahnsteig.

Da die Stadt Königsbrunn eine städtebauliche Überplanung der Freianlagen im zukünftigen Wendeschleifenbereich beabsichtigt und im Zuge der neuen oder geänderten Wegführung die Aspekte der Barrierefreiheit berücksichtigen muss, wird im gegenständlichen Verfahren auf die Weiterführung des Blindenleitsystems im Westen verzichtet.

Diese Entscheidung ist nachvollziehbar und wirtschaftlich vernünftig; da wie beschrieben eine barrierefreie Nutzung von Osten her gewährleistet ist, auch unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit vertretbar.

Die Anforderungen an die Fahrgastunterstände (Beleuchtung, Bedienung, Stellplatz für Rollstuhl) wird die Stadt Königsbrunn bei der Errichtung der Fahrgastunterstände berücksichtigen.

Im Rahmen der Tekturplanung wurde angeregt, die schräg verlaufende Fußwegfurt über die Guldenstraße zu vermeiden, da sie gerade für blinde Menschen erhebliche Gefahren auslöst.

Dem Anliegen kann durch Anpassung des schrägen Winkels, Gestaltung mit Bodenindikationen und evtl. gezielte Hinführung von blinden Menschen z.B. durch Geländer teilweise Rechnung getragen werden und wird in der Ausführungsplanung mit den Behindertenvertretungen abgestimmt. Ein völliger Verzicht ist im Interesse der Radwegführung und der sicheren LKW Ausfahrt aus dem anliegenden Gewerbegrundstück nicht möglich.

Eine Sichteinschränkung für Rollstuhlfahrer durch die Errichtung von Lärmschutzwänden ist nicht zu befürchten. Die Abstände der Lärmschutzwände an BÜ 15 und 18 zum Standort des Rollstuhlfahrers sind so groß, dass keine Sichteinschränkung zu befürchten ist.

11.4. Technische Aufsichtsbehörde (tAb)

Die sicherheitstechnischen Anforderungen wurden bereits weitestgehend in der Planungsphase besprochen und in der vorliegenden Planung umgesetzt.

Weiterhin kritisch sieht die tAb das auf Augsburger Flur vorgesehene hochliegende Rasengleis und bittet daher, davon Abstand zu nehmen oder die genaue Bauform zumindest der nachfolgenden Ausführungsplanung zu überlassen.

Der Vorhabenträger trägt vor, dass das Rasengleis auf ausdrücklichen Wunsch der Stadt Augsburg eingeplant ist mit Blick auf die geplante Bebauung Haunstetten Süd West. Die Sicherheitsbedenken seien nicht nachvollziehbar. Der Bahnkörper wird als besonderer Bahnkörper mit mindestens 3m Abstand zur Fahrbahn errichtet werden. Es bestehen gute Sichtverhältnisse. Querungen sind mit Andreaskreuzen sichtbar gemacht, es findet überwiegend landwirtschaftlicher Kfz-Verkehr statt. Die Straßenbahn hat gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern Vorrang. Die befürchteten Gefahren lassen sich nicht durch entsprechende Unfallstatistiken belegen.

Die Bauform des Bahnkörpers hat unter anderem Auswirkungen auf die Lärmentwicklung, so dass schon aus diesem Grund eine Festlegung der Oberbauform im Planfeststellungsverfahren erfolgen muss.

Die Ausführungen des Vorhabenträgers sind nachvollziehbar, so dass kein Rechtsgrund besteht die Oberbauform hochliegendes Rasengleis in dem beschriebenen Abschnitt abzulehnen; die Forderung der tAb wird insoweit zurückgewiesen.

IV. Einwendungen Privater

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

Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, Tekturen oder Roteintragungen Rechnung getragen wurde, oder sie sich nicht sonst erledigt haben, werden sie zurückgewiesen. Zur Klarstellung sei schon an dieser Stelle erwähnt, dass keinem Einwendungsführer ein Rechtsanspruch auf vollumfängliche Berücksichtigung seiner Einwendung zur Seite steht, aber im Rahmen einer sachgerechten Abwägung folgende abgestuften Möglichkeiten:

Wird der Einwand in vollem Umfang berücksichtigt oder ausgeräumt, so hat sich die Einwendung erledigt. Ist eine Berücksichtigung nicht oder nicht in vollem Umfang möglich wegen widerstreitender Interessen Dritter, des Vorhabenträgers oder des Allgemeinwohls, so hat die Planfeststellungsbehörde eine sachgerechte Abwägung der Interessen vorzunehmen und auf Basis des Abwägungsergebnisses zu entscheiden, so dass dem Anliegen noch teilweise Rechnung getragen werden kann oder es aber zurückgewiesen werden muss.

Es haben sich –wie bereits die Erörterungstermine gezeigt haben– Themengruppen herausgebildet, die von mehreren Einwendungsführern angesprochen wurden. Sie waren inhaltlich häufig gleichlautend, manchmal aber auch mit einander widersprechender Zielsetzung formuliert. Die Einwendungen

werden überwiegend in diesen Themengruppen behandelt. Soweit dann noch Einwendungen unbearbeitet sind, werden diese einzeln abgehandelt.

Verfahrensfragen:

Von einigen Einwendungsführern wurde moniert, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 richtiger Weise im Zuge der **Bauleitplanung zu behandeln** gewesen wäre und nicht im Fachplanungsverfahren.

Zum einen fehle es an der überörtlichen Bedeutung, zum anderen dürften Vorgaben und Annahmen des Bebauungsplanes 104 der Stadt Königsbrunn nicht durch Fachplanungsrecht außer Kraft gesetzt werden.

Die Einwände müssen zurückgewiesen werden.

Weder geht die Reichweite eines Bebauungsplanes soweit, dass er spätere Planungen ausschließt, noch gibt es eine rechtlich verbindliche Vorgabe, innerstädtische Straßenbahnlinien im Bauleitplanverfahren zu prüfen und zu genehmigen. Der Bebauungsplan hat den möglichen Bau einer Straßenbahn durchaus berücksichtigt, indem der Korridor gekennzeichnet und freigehalten wurde. Detailliertere Festlegungen waren mangels Planungsreife damals nicht möglich.

§ 28 PBefG schreibt für die Genehmigung das Planfeststellungsverfahren als Regelverfahren verbindlich vor. Es gibt die Möglichkeit, aber nicht die Pflicht für rein örtlich wirksame Vorhaben das Bauleitplanverfahren zu wählen. Die Entscheidung liegt beim Antragsteller und muss/kann, wenn das als Regelfall vorgesehene Planfeststellungsverfahren (Fachplanung) gewählt wird, von der Genehmigungsbehörde nicht hinterfragt werden. Evtl. Widersprüchlichkeiten zur geltenden Bauleitplanung müssen, wie hier geschehen, im Fachverfahren im Zuge der Konfliktbewältigung behandelt werden.

Den Stadtwerken Augsburg, hundertprozentige Tochter der Stadt Augsburg, wurde die Aufgabe übertragen, ÖPNV im Stadtgebiet zu entwickeln und zu betreiben. Die Stadt Augsburg hat das Recht, diese Angelegenheiten selbst zu erledigen, z.B. auch mit Hilfe eines Tochterunternehmens. In diesem Fall nimmt sie nicht am Marktgeschehen teil und es bedarf keiner Ausschreibung. Dies gilt auch dann noch, wenn Sie das ÖPNV Angebot auf die Nachbarkommune ausweitet auf Basis vertraglicher Vereinbarung zwischen den Städten.

Gleiches gilt für die auf der verlängerten Straßenbahnlinie 3 zu erbringenden Verkehrsleistungen. Die Augsburger Verkehrsgesellschaft AVG mbH ist als interner Betreiber i.S.d. Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 durch die zuständige Behörde (Stadt Augsburg) nach Maßgabe der Art. 3 Abs. 1 und 4 der Verordnung direkt mit der Erbringung von Nahverkehrsleistungen für die Stadt Augsburg betraut worden. Die Betrauung wird vor Aufnahme des erweiterten Betriebs auf der Linie 3 entsprechend aktualisiert werden.

Der Einwand, die Planfeststellung müsse bereits aus formalen Gründen (**Vergabeverstoß**) abgelehnt werden, wird daher zurückgewiesen.

Auch der Einwand, das **Vorhaben sei defizitär** und daher nicht genehmigungsfähig, wird zurückgewiesen. Das ÖPNV-Angebot ist eine freiwillige Aufgabe der Städte und Landkreise, die sie im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten bewältigen sollen. Bereits die Definition zeigt deutlich auf, dass die Bereitstellung eines leistungsfähigen ÖPNV Aufgabe der Daseinsvorsorge der kommunalen Aufgabenträger ist, gerade weil davon auszugehen ist, dass ÖPNV nicht ausschließlich über Fahrentgelte der Nutzer finanzierbar sein wird.

Konsequenter Weise geht die Wirtschaftlichkeitsberechnung von dieser Grundannahme aus und stellt das Ausmaß des Nutzens für Bürger, Umwelt, Lebensbedingungen u.a. dem Kostenaufwand gegenüber. Der Bund hat für dieses Verfahren die sogenannte Standardisierte Bewertung entwickelt, um die Förderwürdigkeit des Projekts zu prüfen, die für das gegenständliche Projekt einen hohen Nutzungsfaktor ausweist. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts steht für die Planfeststellungsbehörde daher außer Frage.

Soweit moniert wurde, die **Auslegung sei lückenhaft** erfolgt und es sei damit keine umfassende Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit erfolgt, wird dies zurückgewiesen.

Die Auslegung von Planunterlagen dient dazu, „den Plan einer breiteren Öffentlichkeit bekannt zu machen und potentiell in ihren Rechten Betroffenen eine Grundlage für die eigenverantwortliche Interessenswahrung im Anhörungsverfahren zu schaffen“ (Kopp/Ramsauer, Verwaltungsverfahrensgesetz, 19. Aufl. RNr. 45 zu § 73).

Diesem Anspruch wurde sowohl mit der Auslegung der ursprünglichen Planung als auch der der Tekturunterlagen entsprochen.

Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kann sich die Auslegung auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (BVerwG v. 15.2.2018 - 9 C 1.17).

Es besteht weder Notwendigkeit noch Anspruch, als möglicherweise Betroffener die Gesamtheit der Planunterlagen detailliert zu prüfen und ausgelegte Gutachten im Detail nachzurechnen. Das Prüfungsrecht als Betroffener/Betroffene wird definiert aber auch begrenzt durch die mögliche Betroffenheit der Interessen und Rechte des Einzelnen.

Von Seiten des Betroffenen genügt es, die befürchtete Betroffenheit in Form der Einwendung benennen zu können, er ist nicht „beweispflichtig“. Es ist Aufgabe des Vorhabenträgers und gegebenenfalls der Gutachter die vorgetragene Bedenken zu widerlegen bzw. zu identifizieren und im zweiten Schritt zu beheben. Der Anspruch, dass jeder Betroffene und Bürgers jedes Spezialgebiet persönlich durchdringen können muss, ist faktisch unmöglich und daher konsequent weder vom Gesetzgeber noch von der o.g., höchstrichterlichen Rechtsprechung gefordert oder erwartet.

Forderungen im Interesse des Lärmschutzes:

Wie vorstehend unter Punkt B) III. dargelegt, besteht auf Basis der tektierten Unterlagen für die Anwesen in Königsbrunn St. Ulrich-Str. 19 und Siedlerweg 12 aufgrund erhöhter Pegelwerte bei Nacht kein Anspruch auf **aktiven Lärmschutz** mehr, da dem in der tektierten Fassung der Planunterlagen bereits Rechnung getragen wurde. Soweit darüber hinaus die Stadt Königsbrunn freiwillig Lärmschutzwände errichten will, bestehen keine Bedenken, diese Maßnahmen in die Planfeststellungsentscheidung einzubeziehen. Insbesondere werden vereinzelt vorgetragene Bedenken (Sicherheit, Licht, Inanspruchnahme privaten Grundes) zurückgewiesen. Die Planunterlagen belegen, dass die Bedenken unbegründet sind.

Einzelne Einwendungsführer auf Königsbrunner Flur, die aktiven Schallschutz gefordert haben, wurden nicht in die freiwillige Maßnahme der Stadt Königsbrunn einbezogen. Da es mangels Überschreitung der Lärmwerte keinen Rechtsgrund

für aktiven Lärmschutz gibt, müssen deren Einwendungen zurückgewiesen werden. Mangels Grenzwertüberschreitung besteht kein Rechtsanspruch weder gegen den Vorhabenträger noch gegen die Stadt Königsbrunn (Gleichbehandlung).

Gleiches gilt für die auf Augsburger Flur geforderten Gabionenwände bzw. alternative Lärmschutzbauten. Ein Anspruch auf aktiven Lärmschutz besteht nur dann, wenn und soweit Lärmgrenzwerte überschritten werden. Dies ist auf Augsburger Flur nicht der Fall.

Die Forderung für die Wohnobjekte im Bereich Bau-km 3+450-550 und 3+900-950 nach passivem Schallschutz werden zurückgewiesen, da es entgegen der Einschätzung des anwaltlichen Vertreters zu keinen Lärmwertüberschreitungen kommt.

Einige Einwendungsführer trugen vor, dass sie nicht bereit wären die Einhaltung der Lärmgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen auf Ihrem Privatgrund zu ermöglichen. Die Stadt Königsbrunn hat nur dort, wo eine einvernehmliche Lösung mit den Eigentümern möglich war, Lärmschutz freiwillig vorgesehen; eine gesetzliche Verpflichtung bestand und besteht nicht. Damit ist gewährleistet, dass deren Privatgrund nicht für Lärmschutzmaßnahmen in Anspruch genommen wird.

Einige Einwendungsführer sprachen sich explizit **gegen die Errichtung von Lärmschutzwänden** aus. Da weder deren Grund für die Maßnahme in Anspruch genommen wird, noch eine negative Betroffenheit erkennbar ist, sind diese Einwände unbeachtlich. Der Vorhabenträger und die Fachbehörden haben nachgewiesen, dass die Wände keine Sicherheitsgefahr, insbesondere keine Gefährdung im Falle eines Brandes, verursachen.

Die Stadt Königsbrunn hat zugesichert, die vom aktiven Lärmschutz betroffenen Anlieger im Zuge der Ausführungsplanung regelmäßig zu informieren und, wo nötig, einzubinden und trägt damit einem im Tekturverfahren vielfach geäußerten Wunsch Rechnung.

Einige Einwendungsführer sahen die **Lärmberechnung** als unzureichend an, da sie weder den Aufenthalt in den Außenflächen noch die Lärmsituation bei geöffnetem Fenster berücksichtige. Der Lärm kann nur dann und soweit begrenzt werden, als er Rechte Dritter über Gebühr beeinträchtigt. Diesem Grundgedanken wird bei der Lärmberechnung dadurch Rechnung getragen, dass die Orte betrachtet werden, wo Menschen sich ständig oder überwiegend aufhalten. Der überwiegende Aufenthalt der Wohnbevölkerung ist im Haus oder im bebauten Außenwohnbereich i.S.d. VLärmSchR 97. Im Übrigen hat der Gesetzgeber die Immissionsgrenzwerte durch Höhe und Differenzierung zwischen Tag und Nacht definiert und den Immissionsort gem. Anlage 2 zur 16. BImSchV auf der Gebäudefassade bzw. in der Mitte der Außenwohnbereichsfläche festgelegt. Dadurch hat er auch bei Einhaltung der Grenzwerte deren Zumutbarkeit festgestellt. Wir sehen keinen Anlass die Rechtmäßigkeit dieser Annahmen anzuzweifeln, daher wie der Einwand der unzureichenden Lärmberechnung zurückgewiesen.

Sowohl auf Augsburger Flur wie auf Königsbrunner Flur wurde die Forderung erhoben in verkehrsberuhigten Wohnstraßen und an Kurven den Lärm durch **verbindliche Temporeduzierung** zu begrenzen.

Der Vorhabenträger hat überzeugend dargelegt, dass durchgehend mit Durchschnittsgeschwindigkeiten gerechnet werde, aber z.B. in engeren Kurven

oder im Umfeld von Haltestellen diese Geschwindigkeit rein tatsächlich nicht gefahren werden könne. Mit dieser Methode sei sichergestellt, dass Anlieger durch den Betriebslärm nicht über Gebühr belastet werden, insbesondere keine Lärmgrenzwerte überschritten werden. Eine Temporeduzierung auf längerer Strecke (z.B. in verkehrsberuhigten Wohnstraßen) führe zu wirtschaftlichen Nachteilen und mindere durch Fahrzeitverlängerung die Attraktivität des ÖPNV Angebots. Daher lehne er eine Temporeduzierung, ohne rechtliche Notwendigkeit ab. Eine rechtliche Notwendigkeit lasse sich auch nicht in verkehrsberuhigten Wohnstraßen herleiten, solange und soweit die Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper fährt. Die Tempo-30-Regelung gelte ausschließlich für die Straßenverkehrsfläche. Es sei im Interesse der Straßenbahnnutzer eine zügige und damit attraktive Verbindung anzubieten. Diesem Interesse kann und soll in vollem Umfang Rechnung getragen werden, wenn und soweit dadurch nicht in gesetzlich geschützte Rechte der Anwohner eingegriffen wird. Letzteres ist nachweislich nicht der Fall. Die Argumentation des Vorhabenträgers ist schlüssig, daher werden die Forderungen auf Temporeduzierungen in bestimmten Streckenabschnitten zurückgewiesen. Sie sind weder aufgrund konkreter Gefahren noch wegen Lärmbeeinträchtigung gerechtfertigt.

Der Vorhabenträger hat in einigen Abschnitten **hoch- bzw. tiefliegendes Rasengleis** eingeplant.

Im Planungsbereich Königsbrunn kam mehrfach die Forderung, dass dort – wie in Augsburg- hochliegendes Rasengleis vorgesehen werden soll. Diese Forderungen müssen zurückgewiesen werden, da der Vorhabenträger mit der vorgelegten Planung bereits alle Lärmwerte einhalten kann. Zu hochliegendem Rasengleis könnte er aber nur dann verpflichtet werden, wenn weitere Lärmschutzmaßnahmen erforderlich wären und die Ausführung in Form des hochliegenden Rasengleises zur dann notwendigen Lärminderung beitragen könnte.

Die vielfach vorgetragenen Bedenken zur Belastbarkeit des Lärmgutachtens mit Blick auf eine später mögliche **Taktverdichtung** im Betrieb der Straßenbahn konnten ausgeräumt werden. Im Zuge des Tekturverfahrens gab der Vorhabenträger die hypothetische Berechnung für einen 5/7,5 Minutentakt im Tagesbetrieb in Auftrag. Die Berechnung zeigt auf, dass die Taktverdichtung keine neuen Schutzfälle auslösen würde. Eine Veränderung nachts ist auszuschließen, da hier von Anfang an der im Stadtgebiet übliche Rhythmus gefahren wird.

Forderungen, zukünftige Taktverdichtung durch eine entsprechende Auflage im gegenständlichen Beschluss zu unterbinden, werden zurückgewiesen.

Schon weil keine rechtlich beachtlichen Verschlechterungen zu erwarten sind, verbietet sich eine derartige Auflage.

Variantenprüfung:

Die Variantenprüfung wurde bereits unter den Punkten C) III. 2.2 ausführlich behandelt.

Mehrfach wurde unter dem Stichwort Variantenprüfung kritisiert, dass der Vorhabenträger es versäumt habe, der Straßenbahntrasse ein Angebot mit Gas- oder Elektrobussen gegenüber zu stellen. Dies müsse nachgeholt werden.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen.

Der Vorhabenträger hat sehr wohl dargestellt, dass die elektrisch betriebene Straßenbahn wegen des größeren Fassungsvermögens das richtige und notwendige Angebot eines modernen und auf erhöhte Fahrgastzahlen zielenden Nahverkehrs sei. Es gehe um eine schnelle und attraktive Verbindung von

Königsbrunn zur Augsburger Innenstadt und zum Bahnanschluss. Die (kleinteilige) Erschließung der Wohngebiete an der Strecke könne und müsse mit Zubringerbussen erfolgen.

Einige Einwendungsführer sehen es als beachtlichen Mangel an, dass auf Königsbrunner Flur höhenfreie Lösungen weder in der gesamten Länge noch an einzelnen Kreuzungspunkten untersucht wurden. Der Vorhabenträger hatte tatsächlich die Machbarkeit in einer frühen Planungsphase geprüft und verworfen. Im Interesse der Transparenz wurde im Rahmen der Tektur im Erläuterungsbericht (dort Seiten 23 und 24) Prüfung und Ergebnis in die Unterlagen aufgenommen. Die Gründe –Notwendigkeit aufwendiger technischer Bauwerke im Interesse der Barrierefreiheit, Durchschneidungswirkung West – Ost, hoher baulicher Aufwand wegen Grundwasserproblematik, zahlreiche kosten-steigernde Folgemaßnahmen- rechtfertigen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde das frühe Ausscheiden höhenfreier Lösungen. Eine Verpflichtung trotz der erkannten Nachteile erwächst auch nicht aus der Tatsache, dass im Bebauungsplan Nr. 105 darauf geachtet wurde, die Möglichkeiten einer Tieflage zumindest nicht zu erschweren. Eine Verpflichtung die Tieflage zu verwirklichen, kann daraus nicht abgeleitet werden.

Damit wurden im Rahmen der Tektur dem Einwand mangelhafter Variantenprüfung Rechnung getragen und die Überlegungen offengelegt. Soweit Einwendungsführer weiterhin der Ansicht sind, höhenfrei Lösungen wären vorzugswürdig gewesen, werden sie zurückgewiesen.

Soweit in Einwendungen Weiterungen der Trassenführung vorgeschlagen wurden, werden sie zurückgewiesen. Es steht allein dem Vorhabenträger zu, welche Erschließungsziele er mit dem konkreten Projekt erreichen will. Nur das dann konkret beantragte Projekt ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, nicht aber mögliche Weiterungen oder Abzweigungen. Die Planfeststellungsbehörde kann und darf nur über den Antragsgegenstand entscheiden.

Anlieger im Bereich Haunstetten, Ruländerstraße, forderten eine kleinräumige Trassenveränderung im Bereich der Postillionstraße bzw. der Rieslingstraße zu prüfen. Das geforderte Abrücken nach Westen wäre zwar technisch umsetzbar, würde aber die Notwendigkeit des Eingriffs in private landwirtschaftliche Flächen erhöhen, ohne dass es verkehrlich eine signifikante Verbesserung ergäbe. Im Gegenteil wäre es mit Blick auf die Ziele Verkehrswegebündelung und geringer Flächenverbrauch eine Verschlechterung. Hintergrund der Forderung ist der nachrichtlich dargestellte geplante Geh- und Radwegausbau auf stadteigenen Flächen, die derzeit an die Anlieger verpachtet sind.

Nachdem die vorgeschlagene Trassenänderung eher eine Verschlechterung der Trassenführung bedeutet ist die Forderung zurückzuweisen.

Der Umgang mit den Pachtflächen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und damit einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich.

Infrastrukturfragen:

Anwohner im Bereich Postillionstraße/Leharstraße befürchten, dass die ohnehin angespannte **Parkplatzsituation** sich verschlechtern werde. Ähnliche Befürchtungen bestehen bezüglich der Parkplatzsituation beim Naturfreibad Haunstetten.

Da die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes und auch der Parkmöglichkeiten lediglich nachrichtlich zur Abrundung des Gesamtbildes und damit zum besseren Verständnis aufgenommen wurden ohne Gegenstand der Planfeststellung zu sein, kann zu diesen Punkten keine Entscheidung im

gegenständlichen Beschluss erfolgen. Planung und Festlegung der Infrastruktur wird im Zuge der Entwicklung des Neubaugebietes „Haunstetten Südwest“ geschehen. Im Zusammenhang dieses Planungsvorhabens können die Anliegen vorgetragen und behandelt werden.

Der Einwand, im Umfeld der Haltestelle Brunnenzentrum entstehe ein Kapazitätsproblem bei Parkplätzen wird zurückgewiesen. Die Maßnahme verringert nicht die Anzahl der bisher vorhandenen Parkplätze und verändert diese auch nicht. Dass die Haltestelle Brunnenzentrum von Pendlern genutzt werden wird, ist weder beabsichtigt noch wahrscheinlich. P+R ist an der zukünftigen Endhaltestelle „Königsbrunn Zentrum/ZOB“ vorgesehen. Die Stadt Königsbrunn beabsichtigt in einem eigenständigen Verfahren die Situation aufzuwerten.

Die Änderungen im Straßen- und Wegenetz im Verlauf der **Postillionstraße** wurden lediglich nachrichtlich dargestellt, sind aber nicht Teil des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens und dieses Beschlusses. Forderungen und Anregungen hierzu werden zur Kenntnis genommen, aber in diesem Verfahren nicht behandelt.

Die Einwendung, das **Gutachten zum Verkehrslärm** sei veraltet, wird zurückgewiesen. Das Gutachten kann und darf im Prognosehorizont 2030 nur die Daten und Maßnahmen berücksichtigen, die bis 2030 sicher realisiert werden. Das Neubaugebiet Haunstetten Südwest hatte und hat aber noch nicht den Stand einer gefestigten Planung. Die ersten bekannten Eckdaten aus der Grundlagenermittlung und den ersten planerischen Überlegungen haben noch keinerlei Verbindlichkeit. Deshalb ist es im Interesse der Transparenz zwar richtig, dass die bekannten Überlegungen nachrichtlich aufgenommen wurden. Den Überlegungen fehlt aber andererseits die Verbindlichkeit einer gefestigten Planung und können daher nicht schon als Berechnungsfaktor im Lärmgutachten für die Verlängerung der Linie 3 aufgenommen werden.

Die Berechnungen können und müssen im Zuge des baurechtlichen Verfahrens erfolgen.

Die Forderung, die **Haltestelle Brahmstraße** (Haunstetten) zu verlegen, wird zurückgewiesen. Die befürchteten unzumutbaren Lärmimmissionen werden durch die Lärmberechnungen widerlegt. Selbst bei ungünstigsten Rahmenbedingungen können die Lärmwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Zusätzlich signifikant positiv wirkt sich das hochliegende Rasengleis aus, für das sich die Stadt Augsburg aus städtebaulichen Gründen entschieden hat. Im Übrigen wäre die Lärmsituation für die dortigen Anlieger an der als Alternative vorgeschlagenen Stelle Richtung Norden vergleichbar, tendenziell sogar schlechter, da näher an der Trasse gelegen. Daher haben sich auch dann betroffene Anlieger mit guten Gründen gegen die vorgeschlagene Verlegung der Haltestelle ausgesprochen.

Der Vorhabenträger hat zudem dargelegt, dass an der geplanten Stelle die bestmögliche Erschließungsfunktion erreicht werden könne. Dies gilt sowohl für die Abstände der Haltestellen, wie für das Einzugsgebiet und die Erreichbarkeit der Haltestelle. Auch mit Blick auf das neu entstehende Wohngebiet kann die Haltestelle die Erschließungsfunktion optimal erfüllen. Die Darlegungen sind nachvollziehbar und schlüssig.

Die Forderung, die **Haltestelle „Mindelheimer Straße“** (Königsbrunn) Richtung Norden zu verschieben, wird zurückgewiesen. Die geäußerte Befürchtung, dass es hier Sichtkontakt in die angrenzenden Wohnungen geben wird, kann bei einem Abstand von mindestens 29 m ausgeschlossen werden. Auch würde die Verlegung die an der geplanten Stelle erreichbare maximale

Erschließungsfunktion ebenso verschlechtern, wie das Betriebskonzept hinsichtlich der Ausgewogenheit der Haltestellenabstände. Die Verschiebung würde zu Verschlechterungen führen für die es keinen berechtigten Anlass gibt, da der befürchtete Sichtkontakt ausgeschlossen werden kann. Die Entscheidung des Vorhabenträgers, keine Veränderung vorzunehmen ist nachvollziehbar und berechtigt.

Die Forderung, die **Haltestelle „Bereitschaftspolizei“** (Königsbrunn) in Richtung der bestehenden Einkaufsmärkte zu verschieben, wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat vorgetragen, dass unter dem Gesichtspunkt einer möglichst hohen Erschließungswirkung die Ausbaumaßnahmen der Stadt Königsbrunn im Straßen- und Wegenetz berücksichtigt wurden. So wird gewährleistet, dass sowohl aus dem Gewerbegebiet als auch der Bereitschaftspolizei eine möglichst kurze, fußläufige Anbindung möglich ist. Die vorgeschlagene Verschiebung würde diesem Ziel entgegenlaufen und zudem höheren Grundbedarf aus Flächen der Bereitschaftspolizei auslösen. Es ist zu erwarten, dass die Zahl der Polizeischüler wegen der zusätzlichen Aufgaben der Einrichtung in den kommenden Jahren deutlich steigen wird. Die Entscheidung des Vorhabenträgers, keine Veränderung vorzunehmen ist nachvollziehbar und berechtigt.

Für die **Haltestelle „Brunnenzentrum“** wurde vorgetragen, es fehle ein angemessener Schutz vor tonhaltigen Geräuschen wie sie beim Öffnen und Schließen der Türen entstehen, aber auch an signalisierten Ampeln im Zuge des Blindenleitsystems. Außerdem sei zur Sicherheit der Anwohner nicht nur ein ca. 1,2m hohes Absperrgitter, sondern eine mindestens 2 m hohe Abgrenzung zu errichten. Es wird die Verschmutzung der Freifläche durch Staub und Abrieb ebenso, wie durch wilde Müllentsorgung befürchtet.

Die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen wird zurückgewiesen, da die maßgeblichen Grenzwerte nicht überschritten werden. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Tonhaltigkeit der angesprochenen Geräusche in die Berechnung eingeflossen sind und die Grenzwerte auch unter Berücksichtigung dieser Geräusche eingehalten werden können.

Die Verpflichtung zum Schutz der Anwohner, insbesondere der Kinder, eine mindestens 2 m hohe Wand zu errichten wird zurückgewiesen. Die vorgesehene Abgrenzung in ca. 1 m Höhe ist geeignet und ausreichend, um die klare Abgrenzung zum Privatgrund herzustellen und gleichzeitig das unbefugte Betreten des Gleiskörpers zu verhindern. Im Erörterungstermin gab der Vorhabenträger allerdings die Zusicherung, die gewünschte 2 m hohe Abgrenzung zu errichten, wenn die Eigentümergemeinschaft die dabei entstehenden Mehrkosten trägt. Damit liegt die Entscheidung bei den Einwendungsführern, ob die Abgrenzung in 2 m Höhe errichtet wird.

Die Befürchtung der „Luftverschmutzung“ ist unbegründet. Die elektrisch betriebene Straßenbahn erzeugt keine Schadstoffe, aufgewirbelter Staub wird von den Anlagen gebunden, zumal im fraglichen Bereich Rasengleich vorgesehen ist.

Über die Zuwegung Martin-Luther-Straße hat der Vorhabenträger keine Entscheidungsmacht, da es sich um Privatgrund handelt. Zum Queren der Gleistrasse kann der Bahnübergang 14 bei Bau-km 3+354 genutzt werden. Die Forderung, den Zugang zu erhalten, wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung, den als sogenannten „**Z-Übergang**“ gestalteten BÜ 18 geradlinig und breit anzulegen und gleichzeitig die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn auf Schrittgeschwindigkeit zu reduzieren, wird zurückgewiesen. Gerade weil viele

Schüler diesen Überweg benutzen werden, wurde der besonders sichere Z-Übergang gewählt. Er „erzwingt“ durch die Wegführung den Blick und die Sicht auf die Bahnstrecke und sensibilisiert so auch für die speziellen Gefahren durch den Schienenverkehr. Auch kann so verhindert werden, dass Fußgänger oder Radler als Gruppe und der dann verminderten Aufmerksamkeit die Gleise queren. Es besteht zusammenfassend kein Anlass von diesem hohen Sicherheitsgrad Abstand zu nehmen.

Auch die Forderung, im Verlauf der Ammerseestraße im Interesse der Sicherheit der Kinder **die Absperrgitter höher als geplant** zu errichten, wird zurückgewiesen. Auch aus Sicht der Fachbehörden ist das Absperrgitter in der geplanten Form (es kann nicht einfach überstiegen werden) in Kombination der besonderen Ausgestaltung der Bahnübergänge durch Z-Übergänge, Umlaufsperrn, Andreaskreuz ausreichend und geeignet, um die Aufmerksamkeit auf die Straßenbahn zu lenken. Die Tatsache allein, dass ein Absperrgitter auch zum „Spielen und Klettern“ einlädt, macht es nicht ungeeignet. Es ist Aufgabe der Erziehungsberechtigten und Aufsichtspersonen den Kindern deutlich zu machen, wie gefährlich es sein kann das Absperrgitter als Spielgerät zu nutzen.

Für Flurnummer 955/182 in Königsbrunn wurde gefordert, die **Feuerwehrezufahrt** zum Grundstück zu gewährleisten. Die Feuerwehrezufahrt zu diesem Grundstück wird durch die Baumaßnahme nicht verändert. Soweit die Einwendungsführer den sogenannten Grünkorridor als Feuerwehrezufahrt betrachten, wird der Einwand zurückgewiesen. Der Grünkorridor diene weder der Feuerwehr als Zufahrt noch ist das in Zukunft notwendig.

Auch die für FINr. 1370/225 vorgetragenen Bedenken hinsichtlich Feuerwehrezufahrt/Rettungsweg/Brandschutz erweisen sich als unbegründet. An den bestehenden Feuerwehr- und Rettungswegen wurde nichts verändert. Da das Straßenbahnvorhaben bereits langjährig in der Bauleitplanung verankert ist, wurden die Wege entsprechend geplant. Die Gleisüberfahrten wurden in Absprache mit den Fachbehörden entsprechend den besonderen Anforderungen der Rettungsfahrzeuge geplant.

Die Forderung für die Wohnobjekte im Bereich Bau-km 3+450-550, einen **angemessenen Sichtschutz** wiederherzustellen, da die vom Eigentümer hierfür gepflanzten Bäume und Sträucher im Zuge des Straßenbahnbaus überwiegend beseitigt werden, werden zurückgewiesen. Der landschaftspflegerische Begleitplan legt fest, wo und wie die Rodungsmaßnahmen im Interesse des Natur- und Artenschutzes ausgeglichen werden. Ein Anspruch auf „Schadenersatz“ besteht für den Eigentümer schon deshalb nicht, weil die Bepflanzung unter Verstoß gegen das Nachbarschaftsrecht erfolgte. Da die Grenzabstände nicht beachtet wurden, würden die Pflanzen in das Lichtraumprofil der Straßenbahn ragen. Daher sind sie aus betrieblichen Gründen zu entfernen. Wegen des eigenen rechtswidrigen Vorverhaltens besteht kein Anspruch auf Entschädigung.

Es gibt auch keinen Anspruch auf Sichtschutz gegen den Vorhabenträger, da der Mindeststandard bereits durch die gesetzlichen Abstandsregeln eingehalten ist. Darüberhinausgehender Sichtschutz kann auf eigene Kosten auf eigenem Grund vorgenommen werden.

Einzeleinwendungen

Bezüglich der für FI-Nr. 1099 Gemarkung Haunstetten vorgetragenen Einwendungen konnten Eigentümer und Vorhabenträger eine einvernehmliche

Lösung erzielen, so dass eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich ist.

Die Annahme, die Vereinbarung zwischen der Stadt Augsburg und der Stadt Königsbrunn über den Bau und die Finanzierung der Straßenbahnbaumaßnahme verstoße gegen die Vorgaben der umfassenden und **frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung**, wird zurückgewiesen.

Die vertragliche Vereinbarung war notwendig, damit die mit der Durchführung des Projekts von beiden Städten beauftragte Stadtwerke Augsburg im Genehmigungsverfahren handlungsfähig ist. Die Erfüllung des Vertrags steht andererseits unter dem Vorbehalt, dass die notwendigen Genehmigungen erteilt werden. Eine befürchtete verbindliche Vorfestlegung verbunden mit der Umgehung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht gegeben.

Der Einwand, es sei rechtswidrig, bereits mit Antragstellung sich bereits auf eine **konkrete Streckenführung festzulegen**, wird zurückgewiesen.

Die in der Einwendung vorgetragene Vorstellung vom Verfahrensablauf widerspräche sogar den rechtlichen Vorgaben. Der Antragsteller muss einen konkreten Antrag stellen. Er, nicht die Öffentlichkeit, stellt den Antrag und dieser muss konkret und eindeutig sein. Nur so können Behörde und Betroffene prüfen, ob das Vorhaben genehmigt werden kann. Im Rahmen dieses Antrags muss er sowohl nach den Vorgaben des UVPG als auch nach den Vorgaben des Fachplanungsrechts offenlegen, wie seine Entscheidungsfindung zustande kam. Die Darstellung der Variantenprüfung und der Entscheidungsfindung für die konkrete Variante dient diesem Ziel der Transparenz. Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Prüfung durch Behörde und Fachstelle kann und wird geprüft, ob die Entscheidung für die konkrete Maßnahme nachvollziehbar und korrekt ist. Sind im Rahmen dieser Prüfung Änderungen veranlasst, so können sie –wie auch im konkreten Verfahren geschehen- im Rahmen einer Tektur eingearbeitet werden. Mit diesem gestuften Vorgehen ist gesichert, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit umfassend und effektiv gewährleistet ist.

Ebenso wird der Einwand zurückgewiesen, es seien sowohl hinsichtlich der Umweltverträglichkeitswirkung als auch der Planfeststellung selbst, **nicht alle notwendigen Unterlagen zur Verfügung gestellt** worden.

Jeder möglicherweise Betroffene soll anhand der ausgelegten Unterlagen erkennen können, ob er betroffen ist und in welchen Punkten. Es sind die Unterlagen auszulegen, die geeignet sind Anstoß zu geben, eine mögliche Betroffenheit zu erkennen. Es ist aber schon mangels Kompetenz nicht die Aufgabe möglicher Betroffener alle fachspezifischen Äußerungen und Prüfungen im Detail zu überprüfen und zu bewerten. So sind z.B. in Bezug auf das Sicherheitskonzept die Rechte ausreichend geschützt dadurch, dass erkennbar das Thema behandelt und zusammen mit gutachterlichen und behördeninternen Fachleuten geprüft wurde mit dem Ergebnis, dass keine Gefahren bestehen oder die Gefahrenlage ordentlich abgearbeitet wurde. Die fachlich kompetente Feststellung, dass das jeweilige Thema abgearbeitet wurde und z.B. keine Sicherheitsgefahr für den Bürger zu befürchten ist, führt dazu, dass es in diesem Punkt keine Betroffenheit gibt.

Diesem Anspruch genügen in jeder Hinsicht sowohl die Unterlagen zur Umweltverträglichkeit wie auch die übrigen Planfeststellungsunterlagen.

Die konkreten Anwendungsfragen zur Anwendung der Schall 03 und der zu ihrer Umsetzung entwickelten und zertifizierten Software wurden ausreichend vom Fachbüro beantwortet, so dass dem Anliegen der Nachvollziehbarkeit der

Unterlagen zum Schallschutz – wo notwendig – ausreichend Rechnung getragen wurde.

Auch steht fest, dass der **lärmmindernde Wert des tiefliegenden Rasengleises** nur einmal in die Berechnung eingeflossen ist. Das Fachbüro hat dies nachvollziehbar und korrekt erläutert. Nachbesserungen waren auch nach Ansicht der Fachbehörden nicht erforderlich.

Bedenken hinsichtlich des **Sicherheitskonzeptes entlang der Linienführung** werden zurückgewiesen.

Für die gesamte Strecke besteht ein Sicherheitskonzept, das auch von den Fachbehörden als ausreichend und geeignet beurteilt wurde. Eine „Tunnelsituation“, die im Falle einer schnellen Räumung zu Panik und Verzögerungen führen könnte, ist nicht zu gegeben. Das Thema Sicherheit wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung gesehen und bewertet, so dass Nachforderungen diesbezüglich unberechtigt sind.

Insbesondere gibt es keinen Anlass, die EU-Richtlinie 2004/54/EG heranzuziehen, da die Straßenbahn oberirdisch geführt wird, es also keine Tunnelführung gibt. Auch gibt es keine Situation, die trotz oberirdischer Führung einer Tunnelsituation gleicht. Eine Straßenbahn fasst maximal 250 Personen. Diese Anzahl kann bei jeder Unglückssituation problemlos evakuiert werden über Sicherheitswege oder die Freifläche, sowohl im Wege der Selbstrettung als auch mit der Hilfe von Rettungskräften, z.B. bei behinderten Personen.

Im Zusammenhang mit Erschütterungen wurde mehrfach kritisiert, dass **kein bzw. ordnungsgemäßes Beweissicherungsverfahren** durchgeführt wurde. Dieser Vortrag verkennt, dass es vor allem im Interesse des Vorhabenträgers ist, Schadensgefahren durch Erschütterungen zu erkennen und zu unterbinden. Sollte es durch Bau und Betrieb der Straßenbahn zu Schäden an Privateigentum kommen, löst das schon nach den herkömmlichen schuld- und haftungsrechtlichen Regeln eine Behebungs- und Schadenersatzpflicht aus. Der jeweils betroffene Anlieger hat also kraft Gesetzes einen Anspruch darauf, vor Schäden bewahrt zu werden, bzw. auf Beseitigung evtl. entstehender Schäden. Damit hat er den höchstmöglichen Schutz und keine negative Betroffenheit. Es ist daher schon im wohlverstandenen Eigeninteresse des Vorhabenträgers, mögliche Probleme im Vorfeld zu erkennen und zu vermeiden. Der Vorhabenträger hat konsequenter Weise anliegende Bebauung in Bezug auf Erschütterungsschäden untersucht und in Gefährkategorien eingeteilt. Nur bei Anwesen, die aufgrund der in der Vorprüfung erkannten Vorschädigungen in Gefährungsgrad II eingestuft wurden, wurden weitere Maßnahmen eingeplant. Wo eine Beeinträchtigung unwahrscheinlich oder nahezu ausgeschlossen ist, sah er berechtigter Weise keinen Anlass, zu weitergehenden Maßnahmen. Es ist vorrangig sein Risiko, wenn er durch Verzicht auf Beweissicherung vor dem Bau und Betrieb der Straßenbahn darauf verzichtet, vorhandene Vorschädigungen zu dokumentieren.

Dies gilt auch für die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch mögliche Erschütterungen. Diese sind schon nach dem vorgenannten Verfahren (C) III. 4.2) nicht zu erwarten, außerdem sind ergänzende Prognosen und Nachweismessungen nach Betriebsaufnahme als Auflagen vorgesehen. Die zu erwartenden Erschütterungen sind außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit, so dass tiefere Untersuchungen hierzu nicht erforderlich waren, entsprechende Forderungen zurückgewiesen werden.

Auf Einwendungen, die den **Bebauungsplan 104** der Stadt Königsbrunn betreffen, ist in diesem Verfahren nicht einzugehen, da nicht Gegenstand des

Verfahrens. Die Planfeststellungsbehörde kann und darf sich in Verfahren und Beschluss nur mit dem beantragten Sachverhalt auseinandersetzen, dies gilt umso mehr als der Vorhabenträger keinerlei Verantwortung für den Bebauungsplan 104 (Königsbrunn) trägt.

Eine befürchtete **Wertminderung der anliegenden Grundstücke** und Immobilien ist nicht erkennbar. Es wird keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also – soll sie die Kunden erreichen- im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden.

V. Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 gerechtfertigt ist. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie der übrigen öffentlichen und privaten Belange handelt es sich bei der Planfeststellungsstrasse um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 entsteht ein wichtiges Element eines integrierten Verkehrskonzeptes, das für die überwiegende Mehrzahl der Bewohner des Stadtteils Haunstetten und der Stadt Königsbrunn nachhaltige und signifikante Verbesserungen bringt ohne andere Stadtteile zu belasten.

VI. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die Einziehung folgen aus Art. 6 und Art. 8 BayStrWG.

VII. Wasserrechtliche Erlaubnis

Mit dem Vorhaben des Straßenbahnlinienneubaus einschließlich des Baus von Haltestellen ist die Versickerung des aus den öffentlichen Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser verbunden als wasserrechtlicher Benutzungstatbestand gemäß § 9 Abs. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Für die Versickerung ist nach § 1 der Niederschlagswasserfreistellungs-VO – NWFreiV – unter Beachtung der Technischen Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in das Grundwasser (TRENGW) eine wasserrechtliche Erlaubnis oder Bewilligung nicht erforderlich.

Nach fachlicher Beurteilung durch das Wasserwirtschaftsamt Donauwörth vom 10.10.2017, 4.4.2018 mit Ergänzung vom 13.11.2018 und vom 17.4. 2019 ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht dem Konzept zur erlaubnisfreien Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser zuzustimmen.

Mit Schreiben vom 25.4.2018 und 18.4.2019 (LRA Augsburg) sowie vom 30.4.2018 (Stadt Augsburg) haben die örtlich zuständigen unteren Wasserrechtsbehörden auf Grund der zugeleiteten Planunterlagen ihr Einvernehmen zur erlaubnisfreien Versickerung von unverschmutztem Niederschlagswasser nach Maßgabe der Vorgaben der Niederschlagswasserfreistellungs-VO - NWFreiV und unter Einhaltung der TRENGW erteilt.

VIII. Genehmigung für die Einrichtung und den Betrieb der Linie

Die Voraussetzungen zu der unter A) XII. erteilten Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 PBefG liegen vor. Im Anhörungsverfahren wurden keine Versagungsgründe bekannt. Da es sich vorliegend lediglich um die Verlängerung einer bereits bestehenden Straßenbahnlinie handelt, war die Genehmigung gemäß § 16 Abs. 1 Satz 1 PBefG für die Geltungsdauer der bereits bestehenden Stammlinie 3 bis zum 31.12.2032 zu erteilen. Die Auflagen beruhen auf den §§ 2, 15, 17, 21, 22, 36, 37, 39, 40, 54 und 54 a PBefG.

IX. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten und Auslagen stützt sich auf Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 Nr. 3 des Kostengesetzes vom 20.2.1998 (GVBl S. 43), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26.3.2019 (GVBl S. 98), in Verbindung mit Tarif-Nr. 5.II.6/8 und 5.II.6/8.2 des Kostenverzeichnisses vom 12.10.2001 (GVBl S. 766), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13.4.2019 (GVBl S. 179).

D) Rechtsbehelfsbelehrungen, Hinweis

Rechtsbehelfsbelehrung zum Planfeststellungsbeschluss

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage erheben**. Die Klage müssen Sie **innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheids** bei dem

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München**

schriftlich oder **elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen (siehe Hinweise) Form** erheben.

In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Beschluss in Abschrift beifügen. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Sie bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beifügen.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO) sowie für bestimmte Personen und Organisationen (§ 67 Abs. 4 Satz 7 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO).

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der **Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de)**.

[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:] Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder späterem Bekanntwerden von Tatsachen, die die aufschiebende Wirkung begründen könnten, gestellt und begründet werden (§ 29 Abs. 6 Sätze 3-5 PBefG).

Rechtsbehelfsbelehrung zur Liniengenehmigung

Gegen die in diesem Planfeststellungsbeschluss enthaltene Genehmigung für Einrichtung und Betrieb der Linie gem. A) XII. können Sie **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch** einlegen. Den Widerspruch müssen Sie bei der

**Regierung von Schwaben in Augsburg,
Postfachanschrift: Postfach, 86145 Augsburg,
Hausanschrift: Fronhof 10, 86152 Augsburg**

schriftlich, zur Niederschrift oder **elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen (siehe Hinweise) Form** einlegen.

Sollte über den Widerspruch ohne zureichenden Grund in angemessener Frist sachlich nicht entschieden werden, so können Sie **Klage** bei dem

**Bayerischen Verwaltungsgericht in Augsburg,
Postfachanschrift: Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg,
Hausanschrift: Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg**

erheben, **schriftlich, zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts** oder **elektronisch** in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen (siehe Hinweise) Form**.

Die Klage können Sie nicht vor Ablauf von drei Monaten seit der Einlegung des Widerspruchs erheben, außer wenn wegen besonderer Umstände des Falles eine kürzere Frist geboten ist. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid in Abschrift beifügen. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Sie bei schriftlicher Einreichung oder Einreichung zur Niederschrift Abschriften für die übrigen Beteiligten beifügen.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der **Regierung von Schwaben (www.regierung.schwaben.bayern.de)** bzw. der **Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de)**.

[Sofern kein Fall des § 188 VwGO vorliegt:] Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

III. Hinweis zur Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Schwaben sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht. Darüber hinaus wird der Planfeststellungsbeschluss allen Einwendungsführern bzw. deren Rechtsbevollmächtigten persönlich zugestellt.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird in der Stadt Augsburg und in der Stadt Königsbrunn zwei Wochen zur Einsicht ausliegen; Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Spätestens mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Soweit die Zustellung an die Betroffenen persönlich erfolgt, hat die Auslegung dieses Beschlusses und der festgestellten Pläne keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtmittelfrist. Diese beginnt in diesen Fällen mit der individuellen Zustellung. Nach der Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Schwaben, Fronhof 10, 86152 Augsburg (Postfach, 86145 Augsburg), angefordert werden.

Augsburg, den 30.August 2019

Beate Erlei