

Landeshauptstadt Magdeburg

Der Oberbürgermeister



**Fachbereich Vermessungsamt
und Baurecht**

Magdeburg, 12. Dezember 2012

Aktenzeichen: 62-262-MVB-01/10

Planfeststellungsbeschluss

für das Bauvorhaben

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

Bauabschnitt 2 "Wiener Straße"

**Vorhabenträgerin: Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	9
A Verfügender Teil	13
I. Feststellung des Planes	13
II. Planunterlagen	13
1. Planfestgestellte Unterlagen	13
2. Planänderungen	15
III. Eingeschlossene Entscheidungen	16
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	16
2. Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsgenehmigung	16
IV. Nebenbestimmungen	16
1. Unterrichtungspflichten	16
a) Bauausführende Betriebe	16
b) Anlieger	16
c) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde	17
d) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (TAB)	17
e) Kraftverkehrsgesellschaften	17
2. Bauausführung	17
3. Bauzeitbedingte Belastungen	19
a) Allgemeines	19
b) Baulärm	19
c) Erschütterungen	19
d) Staubbelastung	20
4. Wasserrecht	20

5.	Naturschutz und Landschaftspflege	21
	a) Erfolgskontrolle und Meldung der Prüfergebnisse	21
	b) Informationen	22
	c) Nebenbestimmungen zur Eingriffsgenehmigung	22
6.	Lärmschutz	23
7.	Abfallwirtschaft / Bodenschutz	24
8.	Kampfmittelbeseitigung	25
9.	Brand- und Katastrophenschutz	25
10.	Denkmalschutz	27
11.	Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter	27
V.	Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise	28
1.	Stellungnahmen und Einwendungen	28
2.	Hinweise	29
	a) Allgemeine Hinweise	29
	b) Wasserrecht	29
	c) Naturschutz und Landschaftspflege	30
	d) Abfallwirtschaft / Bodenschutz	30
VI.	Vorbehalt weiterer Anordnungen	32
VII.	Kostenentscheidung	32
B	Sachverhalt	32
I.	Beschreibung des Vorhabens	32
1.	Derzeitiger Zustand	32
2.	Beschreibung der Maßnahme	34
3.	Erläuterung der geplanten Maßnahmen	36
	a) Querschnittsgestaltung	36
	b) Zwangspunkte	37
	c) Trassierung	38

II. Verfahrensverlauf	41
1. Antragstellung	41
2. Planauslegung / Anhörungsbeteiligte	41
3. Änderung der Planunterlagen / Vereinfachtes Anhörungsverfahren	43
4. Erörterung	44
5. Prüfung der Umweltverträglichkeit	44
C Entscheidungsgründe	45
I. Verfahren	45
1. Zuständigkeit	45
2. Beurteilungsgrundlage	46
a) Zu beurteilende Sachverhalte	46
b) Rechtliche Beurteilungsgrundlagen	46
II. Konzentrationswirkung	47
III. Planungsermessen	47
IV. Planrechtfertigung	48
1. Gesetzliche Zielvorgaben	48
2. Erforderlichkeit der Baumaßnahme	49
a) Maßnahme als Bestandteil des ÖPNV-Konzeptes	49
b) Funktion der Neubaustrecke innerhalb des bestehenden ÖPNV-Netzes und innerhalb der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn	50
c) Vorgesehenes Betriebskonzept der Vorhabenträgerin	51
d) Einzugsgebiet und prognostiziertes Fahrgastaufkommen	51
3. Finanzierung	52
4. Zusammenfassung	53

V.	Variantenvergleich	53
1.	Darstellung der untersuchten Varianten	53
	a) Nullvariante	54
	b) Variante 1: Straßenbahn in Mittellage mit zwei Fahrspuren	54
	c) Variante 2: Straßenbahn in Mittellage mit vier Fahrspuren	54
	d) Variante 3: Straßenbahn in Seitenlage	55
	e) Im Rahmen der Vorplanung erarbeitete Vorzugsvariante	55
2.	Variantenabwägung	57
VI.	Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen	58
1.	Wasserrechtliche Erlaubnis	58
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	59
	a) Begründung der Eingriffsgenehmigung	59
	b) Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	60
	c) Minimierungsgebot	60
	d) Kompensationsmaßnahmen	61
VII.	Begründung der Vorbehalte und Nebenbestimmungen	63
1.	Unterrichtungspflichten	63
2.	Bauausführung	64
3.	Bauzeitbedingte Belastungen	65
	a) Allgemeines	65
	b) Baulärm	65
	c) Erschütterungen	66
	d) Staubbelastung	66
4.	Wasserrecht	66
5.	Naturschutz und Landschaftspflege	68
	a) Erfolgskontrolle und Meldung	68
	b) Informationen	68
	c) Nebenbestimmungen zur Eingriffsgenehmigung	68
6.	Lärmschutz	68
7.	Abfallwirtschaft / Bodenschutz	69
8.	Kampfmittelbeseitigung	70

9.	Brand- und Katastrophenschutz	70
10.	Denkmalschutz	70
11.	Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter	70
VIII. Begründung der Hinweise		70
IX. Abwägung der Belange		71
1.	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	71
	a) Begründung der Raumbedeutsamkeit	71
	b) Begründung der landesplanerischen Feststellung	71
2.	Auswirkungen auf die Umwelt	72
2.1.	Zusammenfassende Darstellung und Bewertung nach §§ 11, 12 UVPG	72
	a) Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG	72
	aa) Schutzgut Mensch	72
	bb) Schutzgut Klima und Luft	74
	cc) Schutzgut Boden	76
	dd) Schutzgut Wasser	78
	ee) Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	82
	ff) Schutzgut Landschaft / Stadtbild	86
	gg) Schutzgut Kultur- und Sachgüter	88
	hh) Wechselwirkungen	89
	b) Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen	91
	c) Übersicht über Alternativen und Auswahlgründe	91
	d) Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren	92
	e) Ergebnis der Prüfung von technischen Lücken oder Kenntnisdefiziten	92
	f) Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen	92
2.2.	Lärmschutz	94
2.3.	Schwingungen (Erschütterungen und Körperschall)	98
2.4.	Elektromagnetische Schwingungen	100
2.5.	Luftschadstoffe	100

3. Private Belange	101
4. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen	101
a) Behörden und andere Träger öffentlicher Belange	102
aa) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Raumordnung, Landesentwicklung	102
bb) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Brand- und Katastrophenschutz	102
cc) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Immissionsschutz, Gentechnik, Chemikaliensicherheit, Umweltverträglichkeitsprüfung	103
dd) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Abwasser	103
ee) Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord	103
ff) Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU)	104
gg) Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt	104
hh) Landesamt für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW)	105
ii) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Technische Aufsichtsbehörde	106
jj) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)	106
kk) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde	110
ll) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Immissionsschutzbehörde	110
mm) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Wasserbehörde	112
nn) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Bodenschutzbehörde	115
oo) Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Brand- und Katastrophenschutz	115
pp) Landeshauptstadt Magdeburg, Bürgerservice und Ordnungsamt	116
qq) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Denkmalschutzbehörde	116
rr) Landeshauptstadt Magdeburg, Behindertenbeauftragter	117
ss) Landeshauptstadt Magdeburg als Gemeinde	117
b) Versorgungsunternehmen	118
aa) Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	118
bb) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG	119
cc) E.ON Avacon AG	119
dd) Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG und Abwassergesellschaft mbH	120
ee) Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH	120
c) Körperschaften	121
aa) Industrie- und Handelskammer Magdeburg	121
bb) Handwerkskammer Magdeburg	121

5.	Begründung der Entscheidungen über private Einwendungen	121
a)	Einwender Registrier-Nr. 02	122
b)	Einwender Registrier-Nr. 03	124
c)	Einwender Registrier-Nr. 04	125
d)	Einwender Registrier-Nr. 05	126
e)	Einwender Registrier-Nr. 06	128
f)	Einwender Registrier-Nr. 07	131
g)	Einwender Registrier-Nr. 08	131
h)	Einwender Registrier-Nr. 09	131
i)	Einwender Registrier-Nr. 10	132
j)	Einwender Registrier-Nr. 11	133
k)	Einwender Registrier-Nr. 12	133
l)	Einwender Registrier-Nr. 13	142
m)	Einwender Registrier-Nr. 14	145
n)	Einwender Registrier-Nr. 15	147
o)	Einwender Registrier-Nr. 16	149
p)	Einwender Registrier-Nr. 18	150
q)	Einwender Registrier-Nr. 19	151
r)	Einwender Registrier-Nr. 20	153
6.	Gesamtergebnis der Abwägung	153
X.	Begründung des Vorbehaltes weiterer Anordnungen	155
D	Begründung der Kostenentscheidung	155
E	Verfahrensrechtliche Hinweise	156
F	Rechtsbehelfsbelehrung	157

Abkürzungsverzeichnis

- AVV** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 160)
- BauO LSA** Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt vom 20. Dezember 2005, (GVBl. S. 769), zuletzt geändert durch § 38 Abs. 2 des Gesetzes vom 10. Dezember 2010 (GVBl. S. 569)
- BBodSchG** Bundes-Bodenschutz-Gesetz - Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
- BBodSchV** Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 31 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
- BGBI** Bundesgesetzblatt
- BlmSchG** Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2012 (BGBl. I S. 1421)
- 16. BlmSchV** Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)
- 26. BlmschV** 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BlmschV) vom 16. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1996)
- 32. BlmSchV** Geräte- und Maschinenlärmschutz VO vom 29. August 2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 08. November 2011 (BGBl. I S. 2178)
- 34. BlmSchV** Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BlmSchV) vom 06. März 2006 (BGBl. I S. 516)
- BMU** Bundesministerium für Umweltschutz, Naturschutz und Reaktorsicherung
- BMVBS** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- BNatSchG** Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 06. Februar 2012 (BGBl. I S. 148)
- BodSchAG LSA** Ausführungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt zum Bundes-Bodenschutzgesetz vom 02. April 2002 (GVBl. S.214), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2009 (GVBl. S. 708)
- BOStrab** Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 08. November 2007 (BGBl. I S. 2569)

BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DenkmSchG LSA	Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 21. Oktober 1991 (GVBl. S. 368), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Dritten Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und zur Entbürokratisierung von Verwaltungsverfahren (Drittes Investitionserleichterungsgesetz) vom 20. Dezember 2005 (GVBl. S. 769)
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus vom 05. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102)
FStrG	Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)
GemFort EntwG LSA	Gesetz zur Fortentwicklung der Verwaltungsgemeinschaften und zur Stärkung der gemeindlichen Verwaltungstätigkeit vom 13. November 2003 (GVBl. S. 318), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 2008 (GVBl. S. 452)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Juli 2010 (BGBl. I S. 944)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. März 1971 (BGBl. I S. 239) in der Fassung Artikel 3 Gesetz vom 05. April 2011 (BGBl. I S. 554, 555 f.)
ICNIRP94	International Commission on NonIonizing Radiation Protection, Guidelines on limits of eyposure to static magnetic fields: Health Physics 66 (1994) 100-106
KrW-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz – KrW-/AbfG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
LAGA – M20	Merkblatt M20 “Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln“
LAU	Landesamt für Umweltschutz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LPIG	Landesplanungsgesetz vom 28. April 1998 (GVBl. S. 255), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (GVBl. S. 466)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLU	Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt
NatSchG LSA	Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 10. Dezember 2010 (GVBl. S. 569)

OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272)
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006
RdErl	Runderlass
ROG	Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)
RuVA – StB	Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer- /pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau mit den Erläuterungen zu den Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung, Fassung 2005
StrG LSA	Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt vom 06. Juli 1993, zuletzt geändert durch § 115 des Gesetzes vom 16. März 2011 (GVBl. S. 492)
StVO	Straßenverkehrsordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 01. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1737)
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)
UmwRG	Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz vom 07. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2816), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
USchadG	Umweltschadensgesetz vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17. August 2012 (BGBl. I S. 1726)
UVPG LSA	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in verwaltungsbehördlichen Verfahren des Landes Sachsen-Anhalt (UVPG LSA) vom 27. August 2002 (GVBl. S. 372), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Januar 2011 (GVBl. S. 5)
VLärm SchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes

VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Juli 2012 (BGBl. I S. 1577)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2827)
VwVfG LSA	Verwaltungsverfahrensgesetz Sachsen-Anhalt vom 18. November 2005 (GVBl. S. 698)
WaStrG	(Bundeswasserstraßengesetz) in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I. S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)
WG LSA	Wassergesetz des Landes Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. März 2011 (GVBl. S. 492)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 5 Abs. 9 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212)
WRRL	Richtlinie 2006/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik –Wasser-rahmenrichtlinie (ABl. EG Nr. L 327/1 vom 22. Dezember 2000)

Alle übrigen Abkürzungen siehe Kirchner / Butz, Abkürzungsverzeichnis der Rechts-sprache, 5. Auflage, Berlin 2003.

Weitere Abkürzungen werden im Text dadurch erklärt, dass vorangestellt die vollständige Bezeichnung erscheint.

A Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Nach § 28 Abs. 1 PBefG sowie § 1 Abs. 1 Satz 1, § 5 VwVfG LSA i. V. m. den §§ 72 bis 75, 78 VwVfG wird der Plan für das Vorhaben

2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn – Bauabschnitt 2 , Wiener Straße

mit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen, Ergänzungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

II. Planunterlagen

1. Planfestgestellte Unterlagen

Festgestellt werden die nachstehend aufgeführten Unterlagen der Ursprungsplanung, ggf. in der im Zeitpunkt der Planfeststellung gültigen Deckblattfassung.

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Anzahl Seiten / Pläne
1	1.	Erläuterungsbericht	Text	1 – 29
		Erläuterungsbericht	Text	1 – 31
	2.	Übersichtskarte	1 : 22.500	1
	3.	Übersichtslageplan	1 : 2.500	1
	4.	Übersichtshöhenplan	1 : 2.000/200	1-2
	5.	Kostenschätzung	entfällt	
	6.	Straßenquerschnitte	1 : 50	1 – 17
		Straßenquerschnitte	1 : 50	1a – 17a
	6.1	Ermittlung der Bauklasse	Text	1
	7.	Lagepläne	1 : 250	1 - 6
		Lagepläne Legende	1 : 250 Text	1a – 6a 1
2	8.	Höhenpläne	1 : 500/50	1 - 6
		Legende Höhenplan	Text	1

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Anzahl Seiten / Pläne
	9.	Baugrundgutachten	Text	1 - 43
		Pläne	1 : 50, MDL 1 : 1.000	9
	10. 10.	Bauwerksverzeichnis Bauwerksverzeichnis	Text	1 - 22
	11.	Schwingung und Schalltechnik		
	11.1	Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten 2003	Text	1 -22
	11.2	Schwingungs- und schalltechnisches Gutachten – Messbericht 2003	Text	1 - 18
	11.3	Schwingungstechnische Untersuchung Aktualisierung 2009	Text	1 - 10
	11.4	Schalltechnische Untersuchung Schalltechnische Untersuchung	Text Text	1 – 70 1 - 72
	13.	Entwässerung Protokoll zur Einleitgenehmigung	Text / Plan 1 : 1.000 Text	1 - 4 1 1
	14.	Grunderwerb Grunderwerbsverzeichnis Grunderwerbsplan	Text / Pläne 1 : 250 Text Plan	1 – 4 1 – 6 1 – 4 1a
3	15.	Koordinierte Leitungspläne	1 : 250	1 - 6
	16.	Bahnenergieversorgungsanlage		
	16.1	Erläuterungsbericht	Text	1- 6
	16.2	Lagepläne	1 : 2.500	1
	16.3	Bohrplan für Brückenschutz und Seitenhalter entfällt	1 : 100	1
	16.4	Brückenschutz aus GfK entfällt	1 : 1, 1 : 2,5, 1 : 5, 1 : 10	2
	16.5	Kabelanlagen Haltestelle Südring	1 : 250	3
	16.6	Lageplan Fahrleitungsanlagen	1 : 250	6
	17.	Verkehrstechnische Unterlagen Verkehrstechnische Unterlagen	Text / Pläne 1 : 500 Text / Pläne 1 : 500	1 – 55 1 – 8 1 – 55 1 - 8

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Anzahl Seiten / Pläne
4		Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP)		
	1.	Bestandsaufnahme Bestandsaufnahme	Text / Pläne 1 : 500 Text / Pläne	1 – 33 1 – 9 1 – 33 1, 2, 3
	2.	Geplante Baumaßnahme Geplante Baumaßnahme	Text Text	1 – 10 1 - 10
	3.	Umweltverträglichkeitsstudie Umweltverträglichkeitsstudie	Text Text	1 – 40 1 - 40
	3.1	Unterlagen zur Vorbereitung Scopingtermins	Text	1 - 21
	4.	Landschaftspflegerischer Begleitplan Landschaftspflegerischer Begleitplan	Text / Pläne 1 : 500 Text / Pläne 1 : 500	1 – 24 1 – 3 1 – 24 1, 2, 3
5		Bauwerksverzeichnis für den Ersatzneubau der Brücke über die Klinke		
	1.	Erläuterungsbericht	Text	1 - 11
	2.	Übersichtskarte		
	3.	Kostenberechnung - Nur zur Information!		1 – 19
	4.	Straßenquerschnitte Straßenquerschnitte	1 : 250 1 : 250	1 – 2 2a, 3a
	5.	Lageplan Lageplan	1 : 250 1 : 250	1 1a
	6.	Höhenplan	1 : 500 / 50	1
	7.	Geotechnische Untersuchungen, Gutachten, Berichte		1 – 29
	8.	Bauwerksplan	1 : 500, 1 : 50	1 -2
	9.	Bestandsplan	1 : 50, 1 : 100	1

2. Planänderungen

Die Darstellung der Änderungen und Ergänzungen des Planes in sämtlichen Unterlagen sind durch die Eintragung in blauer Farbe kenntlich gemacht.

III. Eingeschlossene Entscheidungen

Es sind folgende Entscheidungen in den vorliegenden Beschluss eingeflossen:

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Für den im Rahmen des Vorhabens „2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, Bauabschnitt 2, Wiener Straße“ zu realisierenden Ersatzneubau des Überführungsbauwerkes über die Klinke wird - mit Ausnahme der Erlaubnis für die geänderte Einleitmenge des Straßenniederschlagswassers in die Klinke - die wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 WHG erteilt.

2. Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsgenehmigung

Die in den Planunterlagen – Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - festgestellten Eingriffe in Natur und Landschaft werden genehmigt.

Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zu verwirklichen.

IV. Nebenbestimmungen

1. Unterrichtungspflichten

a) Bauausführende Betriebe

Den bauausführenden Betrieben ist der Hinweis Nr. 6 im Teil E bekanntzugeben.

b) Anlieger

Die von der Baumaßnahme betroffenen Anlieger, insbesondere Anwohner, Gewerbetreibende und Eigentümer, sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme über die Inanspruchnahme von Flächen oder Flächenteilen, über die Benutzung von Wegen und über Veränderung in den Zufahrten und Zugängen zu den Grundstücken sowie über die zeitliche Abfolge der Bauarbeiten zu informieren.

Die grundsätzliche Erreichbarkeit der Grundstücke sowie die Sicherung der Ver- und Entsorgung während der Durchführung der Baumaßnahme ist zu gewährleisten.

c) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde

Die Vorhabenträgerin hat die Untere Naturschutzbehörde schriftlich mindestens acht Tage vorher über den Beginn und das Ende der zu realisierenden LBP-Maßnahmen zu informieren.

d) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Technische Aufsichtsbehörde (TAB)

Durch die Vorhabenträgerin ist die Ausführungsplanung für die Betriebsanlagen der Straßenbahn der TAB gemäß § 60 Abs. 3 BOStrab zur Zustimmung vorzulegen.

e) Kraftverkehrsgesellschaften

Die Betreiber der Buslinien des Landesnetzes 602 und 603 (derzeit KVG Salzland mbH und KVG mbH Börde-Bus) sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme zwecks frühzeitiger Abstimmung gegebenenfalls notwendig werdender Umleitungsverkehre zu informieren.

2. Bauausführung

a) Bei allen Grundstücken, deren Gebäude sich im möglichen Einwirkungsbereich der Bauarbeiten des Vorhabens befinden, sind vor Beginn der Bauarbeiten Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

b) Es sind alle Anstrengungen zu unternehmen, die Behinderungen durch die Bautätigkeit auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Insbesondere hat die Baudurchführung in enger Absprache mit den Grundstückseigentümern zu erfolgen.

c) Die Bauausführung muss den festgestellten Planunterlagen entsprechen. Die Vorhabenträgerin hat dies durch geeignete Maßnahmen der Bauüberwachung zu gewährleisten.

- d)** Für die im Rahmen der Bauausführung zeitweilig in Anspruch zu nehmenden Flächen der Grundstücke, die im Einzelnen im Grunderwerbsverzeichnis (Ordner 2, Unterlage 14) aufgeführt sind, besteht für die betroffenen Grundstückseigentümer ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach.
- e)** Die Verkehrsanlage einschließlich der Haltestellen ist für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen gemäß der DIN 18024-1 barrierefrei auszubauen und für Blinde und Sehbehinderte sind entsprechende einheitliche Orientierungshilfen vorzunehmen.
- f)** Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV Bau) und der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV Bau-STE) sind zu beachten.
- g)** Entsprechend der Empfehlung des Gutachtens des Ingenieurbüros Uderstadt + Partner vom 25. September 2009 ist im Bereich des Gleisdreiecks Wiener Straße – Leipziger Straße die Gleiskonstruktion in Form eines Leichte-Feder-Masse-Systems auszuführen.
- h)** Die Berechnung für das Leichte-Feder-Massesystem für die Konstruktion der Straßenbahntrasse ist im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen. Hierfür ist ein gutachterlicher Nachweis durch die Vorhabenträgerin gegenüber der TAB zu erbringen.
- i)** Die angegebenen Geschwindigkeiten der Straßenbahnen aus dem vorgenannten Gutachten vom 25. September 2009 sind durch geeignete Maßnahmen einzuhalten.
- j)** Es sind ausschließlich die untersuchten Straßenbahntypen NGT8D bzw. technisch gleichwertige Fahrzeuge einzusetzen.
- k)** In den kritischen Kurven an der Wohnbebauung sind Gleisschmieranlagen vorzusehen.
- l)** Bei nach der Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse eingehenden Beschwerden der Anlieger sind die Einhaltung der Richtwerte für Lärm- und Erschütterungen nachzuweisen.

3. Bauzeitbedingte Belastungen

a) Allgemeines

Die Baustelle ist so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Vor Beginn der Arbeiten sind die versorgungstechnischen Anlagen in den erforderlichen Medien bereitzustellen.

b) Baulärm

Die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass entsprechend der AVV Baulärm erhebliche Nachteile und Belästigungen für die Allgemeinheit nicht hervorgerufen werden. Die AVV Baulärm vom 19. August 1970 wird hiermit ausdrücklich für dieses Vorhaben als Grundlage für die Bauphase festgelegt.

Die auf Baustellen eingesetzten Baumaschinen unterliegen den Anforderungen der 32. BImSchV. Nach § 7 Abs. 1 der BImSchV ist der Einsatz von Baumaschinen an Werktagen in Gebieten, die dem Wohnen dienen, vor 07.00 Uhr und nach 20.00 Uhr nicht zulässig.

Sind Arbeiten außerhalb dieser Zeiten geplant (insbesondere auch Sonntagsarbeit), ist ein entsprechender Antrag auf Ausnahmegenehmigung beim Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Immissionsschutzbehörde, zu stellen.

c) Erschütterungen

Die Vorhabenträgerin hat die DIN 4150 Teil 2 in der Fassung von Juni 1999 und Teil 3 in der Fassung von Februar 1999 zu beachten. Baubedingte Erschütterungseinwirkungen dürfen die darin benannten Anhaltswerte nicht überschreiten.

d) Staubbelastung

Staubentwicklungen sind durch ständiges, ausreichendes Benetzen (z. B. mittels C-Schlauch) oder Kapselung einzelner Arbeitsbereiche (z. B. Abdeckplane) zu vermeiden.

Es sind Maschinen und Geräten, die über technische Einrichtungen zum Binden bzw. Niederschlagen von Stäuben verfügen (z. B. Steinsägen mit Befeuchtungseinrichtung für Nassschneidverfahren) zu verwenden.

Zur Reduzierung baubedingter Abgas- und Lärmimmission sind emissionsarme Baumaschinen und Baufahrzeuge, die dem Stand der Technik entsprechen, zu verwenden.

Zur Verhinderung der Staubentwicklung ist die Fahrgeschwindigkeit der Baufahrzeuge den örtlichen Gegebenheiten anzupassen; unversiegelte Bereiche sind entsprechend der Witterung zu befeuchten.

4. Wasserrecht

- a) Vor Beginn der Durchführung des Vorhabens ist durch die Abwassergesellschaft Magdeburg mbH die wasserrechtliche Erlaubnis für die Änderung der Einleitmenge des Straßenniederschlagswassers in die Klinke beim Landesverwaltungsamt Halle, Referat Abwasser, einzuholen.
- b) Die Maßnahme ist entsprechend der eingereichten Unterlagen auszuführen. Werden Änderungen erforderlich, sind diese vor Beginn der Bauausführung bei der Unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- c) Die Baumaßnahme ist so auszuführen, dass während der Bauzeit der schadlose Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist und keine Schadstoffe in das Gewässer gelangen. Sollten während oder durch die Bauarbeiten Schäden am Abflussprofil des Gewässers bzw. im Gewässerrandstreifen entstehen, sind diese sofort erosionssicher zu beseitigen.
- d) Das Flussbett der Klinke einschließlich der Sohle ist mit Wasserbaupflaster in Beton verlegt zu gestalten.

- e) Die Wasserhaltung hat so zu erfolgen, dass bei Starkniederschlagsereignissen die Baustelle geflutet und ein Überströmen ausgeschlossen wird. Dazu ist die Kronenhöhe des Fangdammes bei höchstens 0,5 m unter Böschungsoberkante der Klinke anzuordnen.
- f) Zur Sicherung des Abflussvermögens der Klinke bei einem Starkniederschlagsereignis ist durch die Vorhabenträgerin sicher zu stellen, dass im Bedarfsfall auch an Wochenenden und an den Feiertagen der Fangedamm sofort geöffnet werden kann.
- g) Der Beginn der Arbeiten ist dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Flussbereich Schönebeck, 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
- h) Nach Abschluss der Arbeiten ist eine Abnahme mit dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Flussbereich Schönebeck, vorzunehmen. Bei dieser sind Bestandsunterlagen zu übergeben.
- i) Entstehen dem Unterhaltspflichtigen des Gewässers Klinke, dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Mehrkosten durch das Bauwerk, so sind diese durch den Eigentümer der Anlage gemäß § 64 WG LSA zu ersetzen.

5. Natur- und Landschaftspflege

a) Erfolgskontrolle und Meldung der Prüfergebnisse

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, ein Jahr nach Verkehrsfreigabe über die Umsetzung und den Erfolg der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde zu berichten. Mit dem Bericht sind folgende Daten der Anlage 1a, Ziff. 2, des Erlasses des MLU vom 15. August 2005 (AZ: 42.3-22301/5) zu übermitteln:

- Bezeichnung der Kompensationsmaßnahme
- Räumliche Zuordnung:

Gemeinde/Gemarkung/Flur/Flurstück/Übersichtskarte (Maßstab 1 : 10.000, ggf. 1 : 25.000)

- Flächengröße
- Ausgangsbiotop oder –biotopkomplex
- Zielbiotop oder –biotopkomplex
- Vorgesehener Zeitpunkt der Zielerreichung
- Art der Flächensicherung
- Pflegemaßnahme (Art/Pflegeintervalle/besondere Auflagen)
- Maßnahmeträger/Verantwortlicher
- eventuell zusätzliche Angaben.

b) Informationen

Die Vorhabenträgerin hat die Untere Naturschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde über die zu realisierenden landschaftspflegerischen Maßnahmen schriftlich acht Tage vor Beginn sowie acht Tage nach Beendigung zu informieren.

c) Nebenbestimmungen zur Eingriffsgenehmigung

- aa) Die baubedingte Flächeninanspruchnahme ist auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Die zusätzliche Einrichtung von Lagerflächen sowie Zu- und Abfahrten ist so gering wie möglich zu halten.
- bb) Der Erhalt des am Knotenpunkt Wiener Straße / Halberstädter Straße vorhandenen Schnurbaumes ist durch geeignete Maßnahmen (z. B. Einbau von Wurzelbrücken, Handschachtung im Nahbereich des Baumes, Zusatzbewässerung während der Bauzeit) sicherzustellen.
- cc) Im Rahmen der Bauüberwachung ist sicherzustellen, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen den bauausführenden Betrieben bekannt sind und von diesen beachtet werden.
- dd) Die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend dem LBP fachgerecht auszuführen.
- ee) Für alle geplanten Baumpflanzungen sind entsprechende Lösungen vorzusehen (Wurzelbrücken, Wurzelschutzfolien u. a.), um Wurzelaufbrüchen im Gehweg vorzubeugen. Darüber hinaus sind alle Standorte mit den zuständigen Leitungsträgern abzustimmen.

- ff) Die Abnahme der Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen zum Ablauf der Entwicklungspflege ist zu protokollieren. Im Falle festgestellter Mängel ist für die Nachbesserung zu sorgen. Die Niederschrift über die Abnahme ist der Unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde zu übersenden.
- gg) Der dauerhafte Erhalt der Anpflanzungen (einschließlich fachgerechter Unterhaltungspflege) ist zu gewährleisten. Der Anwuchserfolg ist durch eine Fertigstellungspflege gemäß DIN 18916 und eine Entwicklungspflege gemäß DIN 18919 über mindestens drei Vegetationsperioden zu gewährleisten.
- hh) Die Beseitigung von Gehölzen ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Im Baubereich vorhandene Gehölze, die erhalten werden sollen, sind gemäß DIN 18920 bzw. RAS LG 4 zu schützen.
- ii) Um Beeinträchtigungen des Brutgeschäfts der Vögel zu vermeiden, sind die Rodung und Beseitigung von Bäumen und Sträuchern vor dem 01. März bzw. nach dem 30. September eines jeden Jahres durchzuführen.
- jj) Sollten bei den Bauarbeiten Lebensstätten wild lebender Tiere vorgefunden werden, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Untere Naturschutzbehörde zwecks Abstimmung des weiteren Vorgehens zu verständigen. Ggf. ist eine artenschutzrechtliche Befreiung gemäß § 45 BNatSchG bei der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen.

6. Lärmschutz

Die Eigentümer folgender Gebäude haben Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen:

Cochstedter Straße 34

Cochstedter Straße 36

Wiener Straße 30

Wiener Straße 32

Wiener Straße 34

Wiener Straße 35

Wiener Straße 37

Wiener Straße 38

Wiener Straße 39
Wiener Straße 40
Wiener Straße 42
Wiener Straße 44
Wiener Straße 46
Innsbrucker Straße 2.

Hinsichtlich der konkret betroffenen Gebäudefassaden wird auf die Zusammenstellung der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen in der schalltechnischen Untersuchung vom 14. Mai 2012 (Ordner 2, Planunterlage 11, S. 21 – 23) verwiesen.

Für die in der schalltechnischen Untersuchung vom 14. Mai 2012 aufgeführten Immissionsorte an den Balkonen der Gebäude Cochstedter Str. 34 und 36 ist die Entschädigung in Geld auszugleichen.

Hinsichtlich des betroffenen Spielplatzes auf dem Grundstück Wiener Straße 34 sind geeignete bauliche Maßnahmen (z. B. Errichtung einer Mauer oder einer geschlossenen Wand aus Holzelementen mit einer Dichte von 10 kg/m²) zur Durchsetzung des Lärmschutzes vorzunehmen.

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt.

Für die Eigentümer der genannten Immissionsorte besteht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen.

Zur beschleunigten Umsetzung der Maßnahme und damit Sicherstellung des notwendigen Schallschutzes sind Ansprüche innerhalb von fünf Jahren nach Inbetriebnahme des Vorhabens gegenüber der Vorhabenträgerin geltend zu machen.

7. Abfallwirtschaft / Bodenschutz

- a) Sollten im Zuge der Baumaßnahme organoleptische Auffälligkeiten (Geruch, Aussehen) festgestellt werden, sind die Arbeiten in dem betroffenen Bereich sofort einzustellen und die Untere Bodenschutzbehörde unverzüglich und unaufgefordert zu informieren. Es ist sodann eine weitergehende Untersuchung dahingehend erforderlich, ob der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast besteht bzw. ausgeräumt werden kann. Hierbei ist im Sinne

des § 5 BodSchAG LSA eine fachkundige Begleitung des Vorhabens erforderlich. Alle Maßnahmen sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg abzustimmen.

- b)** Die im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfälle (Erdaushub, Straßenaufbruch usw.) sind in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde gemäß §§ 48 – 50, 52 KrW-/AbfG entsprechend der Schadstoffbelastung einzugruppieren und nachweislich in einer dafür zugelassenen Anlage zu verwerten. Bei der Verwertung sind die Technischen Regeln gemäß LAGA-Mitteilung M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ in den Fassungen vom 06. November 2003 (Teil I) /2/ und vom 05. November 2004 (Teil II) /3/ und (Teil III) /4/ anzuwenden. Für Asphaltaufbruch ist die RuVA-StB 01, Fassung 2005, /5/ anzuwenden.

8. Kampfmittelbeseitigung

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, vor dem Beginn von Tiefbauarbeiten und sonstigen erdeingreifenden Maßnahmen die entsprechende Fläche auf das Vorhandensein von Kampfmitteln zu überprüfen und erst nach Vorlage und entsprechend den Überprüfungsergebnissen zu beginnen.

Sollten im Rahmen der Bauvorbereitung und der Baudurchführung Kampfmittel gefunden werden, sind die Arbeiten einzustellen, die Fundstelle ist zu sichern und die Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord ist zu informieren.

9. Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat bei den sich in den planfestzustellenden Bereichen befindlichen baulichen Anlagen die allgemeinen Anforderungen an den Brandschutz während der Baumaßnahme sowie nach Abschluss der Baumaßnahme ständig zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die ständige Gewährleistung gesicherter Anfahrtsmöglichkeiten über öffentliche Zuwegungen (Straßen) und über Flächen der Feuerwehren sowie die Sicherstellung wirksamer Löschmaßnahmen in einem Brand bzw. Gefahrenfall. Insbesondere im Bereich der Straßeneinmündungen in die Wiener Straße ist die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen der Feuerwehr zu gewährleisten.

Aus den vorgenannten Gründen sind rechtzeitig vor Baubeginn Maßnahmen mit der zuständigen Brandschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg abzustimmen und festzulegen.

Die baulichen Anlagen müssen so angeordnet und errichtet werden, dass wirksame Maßnahmen zur Menschenrettung und Brandbekämpfung für die Feuerwehr und den Rettungsdienst jederzeit möglich sind. Es wird insbesondere auf die §§ 3 (Allgemeine Anforderungen), 5 (Zugänge und Zufahren auf den Grundstücken) und 14 (Brandschutz, Brandschutzanforderungen an das Brandverhalten von Baustoffen und Bauteilen) der BauO LSA hingewiesen.

Zufahrten bzw. Zuwegungen von öffentlichen Verkehrsflächen zu baulichen Anlagen gemäß § 5 BauO LSA haben insbesondere hinsichtlich ihrer Kurvenradien mindestens den baulichen Vorschriften der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (MBL LSA 2011, S. 323, Fassung Februar 2007) zu entsprechen.

Für Löschwasserentnahmestellen, die aus Gründen des Brandschutzes und der Bauaufsicht vorgehalten werden und sich vor Baubeginn im Planungsverlauf befinden, besteht Bestandsschutz. Diese sind im weiteren Planungsverlauf mit aufzunehmen und haben dem Stand der Technik zu entsprechen. Die Einrichtung von Hydranten ist im ruhenden Verkehrsraum vorzunehmen. Es ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Hydranten auch während der Bauphase zu jeder Zeit erreichbar sind.

Die geplante Baumaßnahme sowie notwendige Einschränkungen in der Straßen- und Verkehrsführung sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Berufsfeuerwehr Magdeburg abzustimmen.

Notwendige Maßnahmen im Brand- und Gefahrenschutz bzw. zur Sicherstellung der Aufgaben der Gefahrenabwehr sind rechtzeitig vor Baubeginn mit der Berufsfeuerwehr Magdeburg abzustimmen und festzulegen sowie der Einsatzleitstelle des Landeshauptstadt Magdeburg (Berufsfeuerwehr) rechtzeitig schriftlich anzuzeigen.

Bei Fahrbahneinengungen ist zu beachten, dass ein 2. Rettungsweg mittels Rettungsgeräten vorgehalten werden muss. Hierbei ist die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr - Punkt 9 - zu beachten.

10. Denkmalschutz

Die bauausführenden Betriebe sind darauf hinzuweisen, dass - sofern bei Erdarbeiten Sachen oder Spuren von Sachen gefunden werden - bei denen zu vermuten ist, dass es sich um archäologische Bodenfunde handelt, diese zu erhalten und der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt anzuzeigen sind.

Funde und Befunde mit den Merkmalen eines Kulturdenkmals sind bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu lassen. Eine wissenschaftliche Untersuchung durch das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie ist zu ermöglichen.

11. Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter

Im Planbereich befinden sich Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen nachfolgender Versorgungsträger:

- Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG / Abwassergesellschaft Magdeburg GmbH
- Telekom Deutschland GmbH
- Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH
- E.ON Avacon AG
- PrimaCom GmbH & Co. KG
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH und Co. KG.

Die Bestandsunterlagen der vorgenannten Leitungsträger sind - soweit nicht bereits vorliegend - abzufordern und bei der weiteren Planung zu beachten.

Die Vorhabenträgerin hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit den jeweils betroffenen Leitungsträgern in Verbindung zu setzen und die Ausführungsplanung sowie den Bauablauf mit den Leitungsträgern im Einzelnen abzustimmen. Für die vorhandenen Leitungen sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen. Die vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen sind zu beachten.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die Versorgungsleitungen bzw. Telekommunikationsanlagen geschützt bzw. gesichert werden. Vorhandene Versorgungsleitungen bzw. Telekommunikationsanlagen dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Sollten im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Versorgungsleitungen bzw. Telekommunikationsanlagen so umverlegt werden, dass sich die neuen Leitungen auf privaten, also nicht öffentlichen Flächen befinden werden, sind die Rechte der Leitungsträger an den privaten Grundstücken durch Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit in die jeweiligen Grundbücher auf Dauer und unwiderruflich zu sichern. Die Grundstücksnutzung ist vertraglich zu regeln.

Baumbepflanzungen sollen grundsätzlich nicht im Schutzstreifen der umzuverlegenden bzw. in Betrieb bleibenden Trinkwasser-, Abwasser- und Gasleitungen erfolgen. In unvermeidbaren Einzelfällen ist in Abstimmung mit der Städtischen Werke Magdeburg GmbH & Co. KG / der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH der Standort zu konkretisieren und es sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Baumbepflanzungen oberhalb von Drainageleitungen sollten nicht oder nur mit Sicherungsmaßnahmen erfolgen, da die Baumwurzeln sonst in die Leitungen hineinwachsen und die Funktion der Drainageleitungen nicht mehr gegeben ist.

Maststandorte der Straßenbahnanlagen dürfen nicht über Versorgungsleitungen angeordnet werden.

Mit allen betroffenen Leitungsträgern sind im Rahmen der Ausführungsplanung Detailabstimmungen zu führen.

V. Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise

1. Stellungnahmen und Einwendungen

Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Forderungen und Bedenken, die Behörden, Versorgungsunternehmen, Verbände und sonstige Stellen geäußert haben, werden aus den in Teil C, Kapitel IX dieses Beschlusses dargelegten Gründen zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Planänderungen oder Vorkehrungen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde.

2. Hinweise

a) Allgemeine Hinweise

Im Verfahren wurden von verschiedenen Beteiligten Hinweise zur Realisierung des Neubauvorhabens gegeben. Die Hinweise wurden bei der Planfeststellung beachtet, soweit sie nicht aus den in Teil C, Kapitel IX dieses Planfeststellungsbeschlusses dargelegten Gründen zurückgewiesen wurden.

b) Wasserrecht

Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis in Teil A, Kapitel III, Punkt 1 dieses Beschlusses entbindet nicht von der Erfüllung der aus anderen Rechtsvorschriften abzuleitenden Pflichten, die sich im Zusammenhang mit der Ausübung der Gewässernutzung ergeben können.

Der Gewässerbenutzer haftet für alle Schäden, die durch Nichterfüllung der in Teil A, Kapitel IV, Punkt 4 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen entstehen. Bei Schäden gegenüber Dritten haftet dafür der Baubetrieb.

Wird bei den Gründungsarbeiten der Bauteile, die in das Erdreich eingebunden werden, Grundwasser erschlossen und somit eine Grundwasserabsenkung oder Wasserhaltung erforderlich, ist für die Entnahme von Grundwasser die wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen.

Die Vorhabenträgerin haftet für alle Schäden, die aus der Nichterfüllung der Nebenbestimmungen resultieren.

Die Erteilung dieser Entscheidung ergeht unbeschadet Rechte Dritter sowie anderer notwendiger Erlaubnisse und Genehmigungen und entbindet den Inhaber nicht von der Erfüllung der sich aus anderen Rechtsvorschriften ableitenden Pflichten, die sich unter Umständen im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Nutzung ergeben.

Die bauliche Anlage ist so herzustellen und zu unterhalten, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllt und Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit sowie Beeinträchtigungen und Belästigungen Dritter vermieden werden. Sie ist entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.

Die wasserrechtliche Genehmigung beinhaltet nicht die technische Prüfung der Bauwerkskonstruktion.

Die erteilte Genehmigung enthält nicht die Zusicherung der Genehmigungsbehörde, dass im Hochwasserfall kein Schaden an der genehmigten Anlage eintreten wird. Aus der Erteilung der Genehmigung lässt sich im Falle eines Hochwassers kein Entschädigungsanspruch geltend machen.

Bei Veränderung der dem Antrag auf Erteilung dieser wasserrechtlichen Genehmigung zugrundeliegenden Angaben, Unterlagen und abgegebenen Erklärung wird sie ungültig.

Ein Wechsel des Eigentümers der baulichen Anlage ist durch den neuen Eigentümer der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

c) Naturschutz und Landschaftspflege

Die vorgelegte Planung schließt nicht aus, dass eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen im Sinne des Umweltschadensgesetzes auftreten kann, die erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Erreichung oder Beibehaltung des günstigen Erhaltungszustandes dieser Lebensräume oder Arten hat. Deshalb wird auf § 19 BNatSchG sowie auf das Umweltschadensgesetz und eine entsprechende ergänzende sorgfältige Prüfung verwiesen.

d) Abfallwirtschaft / Bodenschutz

- aa) Es wird darauf hingewiesen, dass sich nach dem Bodenschutz- und Altlasteninformationssystem des Landes Sachsen-Anhalt altlastenverdächtige Flächen im Umfeld des Baugeländes befinden und aus diesem Grund eine Konsultation der zuständigen Behörde geboten ist.
- bb) Für die bereits rückgestellten Proben des Asphaltaufbruchs ist mit der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde eine Abstimmung darüber zu führen, inwieweit diese repräsentativ und zur Festlegung des Verwertungsweges für Asphaltaufbruch geeignet sind.
- cc) Gemäß § 7 Abs. 2 und 4 KrW-/AbfG sind Besitzer von Abfällen verpflichtet, diese nach Maßgabe des § 8 KrW-/AbfG zu verwerten, wenn dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Nach § 7 KrW-/AbfG entfällt die Pflicht, wenn die Beseitigung die umweltverträglichere Lösung darstellt.

- dd) Straßendecken aus kohlenteeerhaltigen Bitumengemischen (Abfallschlüssel 170301, kohlenteeerhaltige Bitumengemische) gelten als gefährliche Abfälle im Sinne des § 48 KrW-/AbfG und sind als solche zu behandeln. Das Material ist von einer Verwertung ausgeschlossen, wenn der Gehalt an der für Teer maßgeblichen Konzentration des Benzo[a]pyren 50 mg/kg übersteigt.
- ee) Beim Auf- und Einbringen von Material im Rahmen der Baumaßnahme sowie der geplanten Ersatz- und Ausgleichmaßnahmen auf oder in den Boden sind die Anforderungen des vorsorgenden Bodenschutzes nach § 7 BBodSchG i. V. m. §§ 9 und 12 BBodSchV zu berücksichtigen.
- ff) Gemäß § 1 Abs. 2 BodSchAG LSA sind Böden vor Erosion, Verdichtung und anderen nachteiligen Einwirkungen zu schützen. Die Bodenverdichtung ist während der Bauarbeiten auf ein Minimum zu beschränken. Nach Beendigung der Arbeiten sind die natürlichen Bodenfunktionen der vorübergehend genutzten Flächen (Lager-/Baustelleneinrichtungsflächen) wiederherzustellen.
- gg) Vor dem Beginn der Baumaßnahme sollte der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde ein detailliertes Entsorgungskonzept für alle Abfallarten mit Vorschlägen zum jeweiligen analytischen Untersuchungsumfang vorgelegt werden. Dieses Konzept sollte während der Bauarbeiten laufend kontrolliert und bei Bedarf fortgeschrieben sowie der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde erneut zur Bestätigung vorgelegt werden.
- hh) Während der Baumaßnahmen muss gewährleistet sein, dass die Abfallbehälter der an die Abfallentsorgung angeschlossenen Grundstücke satzungsgerecht geleert werden können. Wenn aufgrund der Baumaßnahme Grundstücke von den Müllfahrzeugen nicht angefahren werden können, müssen vom bauausführenden Betrieb vorübergehende gemeinsame Standplätze geschaffen werden, auf denen die Abfallbehälter an den Entsorgungstagen zur Leerung bereitgestellt werden. Die Standplätze müssen vor Errichtung mit dem Städtischen Abfallwirtschaftsbetrieb abgestimmt werden.
- ii) Die Anordnung des derzeit im Planungsbereich vorhandenen Stellplatzes für Wertstoffcontainer ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu sichern. Die Anordnung muss so erfolgen, dass die Leerung der Container mittels Kranfahrzeuges von der öffentlichen Straße aus zwischen Fahrbahn und Gehweg oder unmittelbar anschließend an den Gehweg) möglich ist. Der Platzbedarf für den Stellplatz beträgt ca. 8 m x 3 m.

VI. Vorbehalt weiterer Anordnungen

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleiben weitere Anordnungen, die die nachteiligen Auswirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Maßnahmen, mit denen die nachteiligen Auswirkungen auf das Recht eines anderen verhütet oder ausgeglichen werden können, wirtschaftlich nicht gerechtfertigt oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld.

VII. Kostenentscheidung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kostenpflichtig.

Die hierfür entstehenden Kosten einschließlich der Gebühren für die in dem Planfeststellungsbeschluss eingebundene wasserrechtliche Erlaubnis hat die Vorhabenträgerin zu tragen. Über die Höhe ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

B Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

1. Derzeitiger Zustand

Im Straßenzug der Wiener Straße in Magdeburg befinden sich derzeit keine Straßenbahnanlagen. Zwischen der Halberstädter Straße und der Leipziger Straße weist das Straßenbahnnetz der Vorhabenträgerin somit eine Lücke auf.

Am Knotenpunkt Südring / Halberstädter Straße / Wiener Straße befindet sich ein Gleisdreieck, das von den Straßenbahnlinien 1 (Sudenburg – Westring – Damaschkeplatz – Lerchenwuhne), der Linie 5 (Klinikum Olvenstedt – Europaring – Südring – Messegelände – Herrenkrug) und der Linie 10 (Sudenburg – Hasselbachplatz – Barleber See) befahren wird.

Die Gleise im Südring verlaufen in einem besonderen Bahnkörper mit offenem Gleisoberbau (Querschwellengleis in Schotteraufbau) und Mittelmasten zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen. Die Gleise in der Halberstädter Straße sind straßenbündig

bituminös eingedeckt. Der Gleisbereich wird auf den vom Knoten abgehenden Seiten vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) mitgenutzt. In der jeweiligen Fahrtrichtung der Straßenbahnlinie vor dem Knotenpunkt liegen Haltestelleninseln, die einen barrierefreien Zugang zu den entsprechenden Fahrzeugen ermöglichen. Die Bahnsteige sind mittels Fußgängerquerungen zu erreichen.

In der Leipziger Straße verlaufen die Gleise der Straßenbahnlinien 3 (Klinikum Olvenstedt – Hasselbachplatz – Leipziger Chaussee) und der Linie 9 (Leipziger Chaussee – Hasselbachplatz – Neustädter See). Die Leipziger Straße wird im Zuge des Bauabschnittes 2a der 2. Nord-Süd-Verbindung derzeit umgebaut. Im Knotenpunkt Wiener Straße / Leipziger Straße / Raiffeisenstraße sind die Arbeiten bereits abgeschlossen. Die Gleise sind straßenbündig bituminös eingedeckt. In stadteinwärtiger Richtung wird der gesamte Gleisbereich vom MIV mitgenutzt (straßenbündiger Bahnkörper). In stadtauswärtiger Richtung befindet sich für beide Fahrtrichtungen die Haltestelle Raiffeisenstraße, in stadtauswärtiger Richtung ist diese als Haltestelleninsel ausgebildet und in stadteinwärtiger Richtung als vom MIV überfahrbare Zeitinsel.

Der nordwestliche Abschnitt der Wiener Straße ist charakterisiert durch seine Zubringerfunktion des Verkehrs zum Magdeburger Ring. In nordwestlicher Fahrtrichtung verfügt die Wiener Straße in dem Abschnitt über drei Fahrstreifen. Zwischen der Unterquerung des Magdeburger Rings und der Überführung der Klinke zweigt die Auffahrt des Magdeburger Rings ab. An der Einmündung in die Halberstädter Straße gibt es einen Linksabbieger-, einen Geradeaus- und einen kombinierten Geradeaus- / Rechtsabbiegefahrstreifen.

In südöstlicher Fahrtrichtung stehen zwei, östlich der Abfahrt des Magdeburger Rings drei Fahrstreifen zur Verfügung. Am Knoten Wiener Straße / Am Fuchsberg zweigt der Verkehr nördlich in Richtung des Magdeburger Rings und in Richtung Innenstadt ab, aus südlicher Richtung läuft der Verkehr vom Magdeburger Ring zu.

Der Magdeburger Ring wird bei km 0,2+15 unterquert. Die Brücke ist als Zweifeldträger in Stahlbetonbauweise ausgebildet. Die Widerlager und die Mittelstützen sind flach gegründet. Die beiden Felder nehmen jeweils 3 Fahrstreifen und beidseitig angeordnete, außen liegende kombinierte Geh- und Radwege auf.

Östlich des Knotens verjüngt sich der Straßenquerschnitt auf jeweils einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung. Der Abschnitt der Wiener Straße zwischen der Einmündung Cochstedter Straße und Leipziger Straße ist durch die beidseitig gelegene Wohnbebauung charakterisiert. Am südlichen Rand befindet sich ein Geh- und Radweg. An

die Fahrbahn schließt ein Streifen mit Parkbuchten an, der durch Baumscheiben unterbrochen ist.

Nördlich der Straße befinden sich ein straßenbegleitender Radweg und ein bis zu 14 m breiter Grünstreifen, der als Vorhaltung der Straßenbahntrasse angelegt wurde. Nördlich dieses Streifens verläuft ein Weg, über den die dort gelegene Bebauung erreicht werden kann.

In der Wiener Straße sind die Knoten Halberstädter Straße, Am Fuchsberg, Leipziger Straße und die Einmündung der Innsbrucker Straße mit Lichtsignalanlagen (LSA) geregelt. Die Lichtsignalanlagen der einzelnen Knoten sind teilweise miteinander koordiniert. Die Straßenbahnen an den beiden Knoten sind zurzeit dem MIV gegenüber bevorrechtigt. Eine genaue Beschreibung der Verkehrsverhältnisse kann der Verkehrstechnischen Untersuchung entnommen werden, die Bestandteil der Planunterlagen ist (Ordner 3, Unterlage 17).

Das vorhandene Brückenbauwerk überführt bei km 0,1+40 die Wiener Straße über das Gewässer Klinke. In jeder Richtung befinden sich zwei Richtungsfahrbahnen der Wiener Straße, nach Nordosten eine zusätzliche Rechtsabbiegestreifen in die Halberstädter Straße.

Das Bauwerk weist momentan folgende Schäden auf:

- große Anzahl der Fugen schadhaft, durchlässig bzw. nicht vorhanden
- großflächige Betonabplatzungen mit stark koordinierter Bewehrung
- Fahrbahnbelag und Fahrbahnübergangskonstruktion schadhaft
- Wasserflecke und Ausblühungen an Über- und Unterbau.

In nördlicher Richtung schließt eine Rampe des Magdeburger Rings an das Bauwerk an. Dieser unabhängige Teil ist durch Fugen mit der Überführung der Wiener Straße verbunden. Die Klinke wird unter dem Bauwerk in eine befestigte Sohle geführt.

2. Beschreibung der Maßnahme

Die vorliegende Planung des 2. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn in Magdeburg beinhaltet die Errichtung einer Straßenbahnneubaustrecke im Straßenzug der Wiener Straße zwischen Halberstädter Straße und Leipziger Straße.

Die Strecke ist ein Teil der Gesamtmaßnahme der 2. Nord-Süd-Verbindung, die als integraler Bestandteil der Verkehrsplanung wesentlich zur Verbesserung der Bedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beitragen soll.

Mit dieser Maßnahme wird das bestehende ÖPNV-Netz verbessert und um neue Strecken erweitert. Besondere Schwerpunkte dabei sind die Beschleunigung des ÖPNV sowie die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander und zum S-Bahn- und Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG, der das Umland mit der Landeshauptstadt Magdeburg verbindet.

Die vorliegende Planung des 2. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Herstellung des Lückenschlusses im Straßenbahnnetz in Form einer etwa 980 m langen, zweigleisigen Straßenbahnstrecke in der Wiener Straße zwischen km 0+000 (Halberstädter Straße) und km 0+986,5 (Leipziger Straße) auf besonderem Bahnkörper
- Ausbau des vorhandenen Gleisdreiecks an der Einmündung Südring / Halberstädter Straße in ein vollständiges Gleisviereck
- Errichtung eines Gleisdreiecks an der Einmündung Wiener Straße / Leipziger Straße
- Neubau eines Bahnsteigs an der Haltestelle Südring einschließlich technischer Ausrüstung
- Neubau der versetzten Haltestelleninsel Hertzstraße einschließlich technischer Ausrüstung
- Neubau eines Bahnsteigs an der Haltestelle Leipziger Straße einschließlich technischer Ausrüstung
- Herstellung der Bahnenergieversorgung entlang der Neubautrasse
- Anpassung der Fahrbahnen des Individualverkehrs und der begleitenden Parkstreifen sowie der Geh- und Radweg
- Neubau der Überführung der Klinke als vierteiliges Brückenbauwerk

- Erneuerung und Anpassung der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten einschließlich Beschleunigungsmaßnahmen der Straßenbahn sowie zusätzliche Linksabbiegersicherungen gegen Flankenfahrt mit der Straßenbahn an den Einmündungen
- Erneuerung bzw. Anpassung der Straßenbeleuchtung auf der Nord- bzw. Nord-Ost-Seite
- Um- bzw. Neuverlegung von Leitungen
- Grunderneuerung der Fahrbahn zwischen dem Knoten Wiener Straße / Am Fuchsberg und dem Knoten Wiener Straße / Leipziger Straße
- Grunderneuerung der Fahrbahn zwischen den Knoten Halberstädter Straße und Magdeburger Ring
- Teilrückbau der ehemaligen Löschwasserzisterne in der Einmündung Leipziger Straße
- Rückbau des Erdwalles sowie Anpassung der Treppen und Rampenanlage vor dem Einmündungsbereich Wiener Straße in die Leipziger Straße
- Verlegung der Radwegführung aus der Halberstädter Straße, Höhe Haltestelle Süd-ring, in die Nebenanlage.

3. Erläuterung der geplanten Maßnahmen

a) Querschnittsgestaltung

Gemäß Rahmenantrag zur 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn werden die Streckenquerschnitte der Straßenbahn bauabschnittsübergreifend einheitlich gestaltet. Im Bauabschnitt 2 kommen die drei vorgesehenen Oberbauformen zum Tragen:

- besonderer Bahnkörper mit offenem Oberbau (Querschwellengleis als Rasen- oder Schottergleis, teilweise abgedeckt)
- besonderer Bahnkörper (Untergussgleis auf Betontragplatte mit Oberbeton und Gussasphalt)

- straßenbündiger Bahnkörper (Untergussgleis auf Betontragplatte mit Oberbeton und Gussasphalt) als Bestandteil des besonderen Bahnkörpers bei querenden Straßen.

Der besondere Bahnkörper wird über die gesamte Strecke in Mittellage geführt. Dies ist begründet in

- der Führung der Gleise im Südring in Mittellage
- der Verlängerung der Strecke in der Raiffeisenstraße (nur in Mittellage realisierbar)
- den zu erwartenden Schall- und Schwingungsemissionen.

Der besondere Bahnkörper mit offenem Oberbau wird gegenüber der Straße mit Bordsteinen und 50 cm breitem Sicherheitsraum begrenzt. Zur Vermeidung der widerrechtlichen Benutzung des befahrenen besonderen Bahnkörpers und den MIV wird der Bahnkörper über in der Regel 8 cm hohe Bordsteine gegenüber der Straße abgegrenzt. Die Befahrbarkeit ist durch den Einbau von abgerundeten Bordsteinen gewährleistet. Der Gleisabstand richtet sich nach den momentan und perspektivisch genutzten Fahrzeugen der Vorhabenträgerin. Die zurzeit genutzten Fahrzeuge verfügen über eine Wagenkastenbreite von 2,30 m. Die Gleisabstände sollen aber auch eine Nutzung von 2,65 m breiten Straßenbahnfahrzeugen zulassen. Somit ergibt sich ein Gleisabstand von 3,70 m bei Aufstellung der Fahrleitungsmaste zwischen den Gleisen.

Die verschiedenen Streckenquerschnitte sind den Querschnitten der Planunterlage 6 (Ordner 1) zu entnehmen.

b) Zwangspunkte

Zwangspunkte für die Lage sind:

- die bestehende Gleislage der Strecken im Südring, der Halberstädter Straße und der Leipziger Straße
- die weiter zu nutzenden Bahnsteige an der Haltestelle Südring
- die Brücke des Magdeburger Rings über die Wiener Straße
- der südliche Geh- und Radweg
- die vorhandenen Bäume nördlich der Wiener Straße
- die möglichst geringe Inanspruchnahme von Flächen, die sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg befinden.

Zwangspunkte für die Höhe sind:

- die bestehende Gleislage der Strecken im Südring, der Halberstädter Straße und der Leipziger Straße
- die Höhen der querenden Straßen Halberstädter Straße, Am Fuchsberg, Abfahrt des Magdeburger Rings, Hertzstraße, Innsbrucker Straße und Leipziger Straße
- die Abgrenzung zum Straßenraum über 8 cm hohe Bordsteine beim befahrbaren besonderen Bahnkörper
- die Brücke des Magdeburger Rings über die Wiener Straße
- das erforderliche Lichtraumprofil der Klinken
- der südliche Geh- und Radweg im Zusammenhang mit einer funktionierenden Straßenentwässerung
- Querung des Mischwasserkanals mit Ei-Profil 1300/2000.

c) Trassierung

Die Festlegung der Linienführung erfolgte unter Beachtung der Trassierungsrichtlinien der BOStrab und folgender Randbedingungen:

- Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h
- die oben aufgeführten Zwangspunkte unter Berücksichtigung der zu realisierenden Streckenquerschnitte
- maximale Steigung in der Gleisachse von 3 % gemäß Pflichtenheft der Vorhabenträgerin
- Belange des MIV sowie der Führung von Fußgängern und Radfahrern.

Der Neubau der Straßenbahngleise Fahrtrichtung Südring – Leipziger Straße und Leipziger Straße – Südring bzw. der Umbau des bestehenden Gleisdreiecks Halberstädter Straße / Südring schließt am südöstlichen Ende des Bahnsteigs am Südring an den Bestand an. Dort liegt der Bau-km 0+000 der neuen Strecke der Wiener Straße. Die Gleise kreuzen die vorhandene Strecke in der Halberstädter Straße.

Für Fahrten vom Südring und Wiener Straße in Richtung Halberstädter Straße sind in beiden Richtungen jeweils zweigleisige Verbindungen geplant.

Aufgrund der Belastung des Knotens durch den MIV und dem möglichst vollständigen Erhalt der vorhandenen, weiter zu nutzenden Bahnsteige der Haltestelle Südring sind die Abzweige möglichst kompakt zu gestalten.

Vor allem der südwestlich gelegene Bahnsteig lässt mit seiner Baulänge von 45 m eine Einkürzung nicht zu. Eine Verlängerung in stadtauswärtige Richtung ist nicht möglich.

Folgende Belange des MIV wurden berücksichtigt:

- möglichst geringe Einschränkung der Aufstellflächen an den Knotenzufahrten aus der Wiener Straße und der stadtauswärtigen Seite der Halberstädter Straße
- die Möglichkeit des zeitgleichen Rechtsabbiegens von Straßenbahn und MIV
- die Anordnung von zwei Aufstellflächen für Fußgänger zwischen Gleiskörper und Fahrbahn an der Einmündung der Wiener Straße.

Aufgrund der notwendigerweise kompakten Trassierung der Abzweige ist es bei den Gleisbögen zwischen Wiener Straße und Halberstädter Straße stadteinwärts nicht möglich, die Mindestradien von 25 m einzuhalten. Für die Verbindung, die im Linienbetrieb planmäßig nicht befahren wird, sondern nur für Ausnahmefälle dient, müssen Gleisradien von mindestens 23 m gewählt werden.

Östlich des Knotens Wiener Straße / Halberstädter Straße verlaufen die Gleise mit 3,70 m Achsabstand. Zwischen der Überführung der Klinke und der Unterquerung des Magdeburger Rings wird das nördliche Gleis in nördlicher Richtung verzogen. Die gegenläufigen Bögen $r=200$ m mit der Überhöhung $u=30$ mm ermöglichen in Verbindung mit den Übergangsbogen $l_u > 13,26$ m (Rampenneigung $> 1:442$) die Durchfahrt mit 50 km/h. Die vergleichsweise engen Radien ergeben sich aus der Gleislage am Bahnsteig der Haltestelle Südring in der Geraden und aus dem Abstand zu den Stützen der Überführung des Magdeburger Rings über die Wiener Straße.

Der Abstand zu den Mittelstützen der Brücke des Magdeburger Rings ist mit jeweils 2,40 m so bemessen, dass an der jeweiligen Außenseite Fangschienen als Schutz gegen das Anprallen von Schienenfahrzeugen angeordnet werden können.

Weitere Hinweise zu den geplanten Maßnahmen an der Brücke sind den Planunterlagen (Ordner 3, Unterlage 16) zu entnehmen.

Östlich der Brücke queren die Gleise den Knoten Wiener Straße / Am Fuchsberg. Das nördliche Gleis wird mit Radien $r=400$ m und $r=500$ m an das südliche Gleis angeschwenkt. Die Verziehung ist ohne Überhöhung vorgesehen, um einen ebenen Fahrbahnverlauf in dem Knoten für den MIV zu erreichen.

Die Haltestelle Hertzstraße wird symmetrisch zur Einmündung Innsbrucker Straße angeordnet. Die Haltestelle für die Fahrtrichtung Leipziger Straße liegt östlich des Kno-

tens. Diese Aufteilung der Haltestelle ermöglicht das Anordnen der Fußgängeraufstellflächen in ausreichender Breite und das Anlegen von separaten Linksabbiegestreifen für den MIV in beiden Fahrtrichtungen.

Die Haltestelle Hertzstraße wird über Bögen $r=170$ m erreicht. Bei einer Querbeschleunigung von $0,65$ m/s² und einer Überhöhung $u=25$ mm sind die Bögen mit 40 km/h befahrbar. Lässt man eine Querbeschleunigung von $0,98$ m/s² zu, ist bei einer Überhöhung von $u=25$ mm eine Streckengeschwindigkeit von bis zu 50 km/h erreichbar. Die Überhöhung sollte 25 mm nicht überschreiten, um die Gleisüberfahrten an der Cochstedter Straße und der Hecklinger Straße möglichst sanft zu gestalten. In Verbindung mit den Übergangsbögen $l_U=25,00$ m (Rampenneigung 1:1.000) ist der Bogen mit $v_{zul}=50$ km/h zu befahren. Die Radien wurden so gewählt, dass zwischen dem Bahnkörper und den beiden Fahrbahnen Fußgängeraufstellflächen in ausreichender Breite angeordnet werden können.

Ab Emanuel-Larisch-Weg verschwenkt die Gleisanlage in nördlicher Richtung, um vor der Einmündung Wiener Straße / Leipziger Straße südlich der Gleisanlage 6,00 m Platz für zwei Fahrstreifen und 3,00 m für den Seitenbahnsteig zu gewinnen.

Für die Einmündung der Wiener Straße in die Leipziger Straße ist in beiden Relationen $r=25$ m gewählt worden.

Entsprechend der geometrischen Erfordernisse wurden einfache Zungenvorrichtungen mit $r=50$ m vorgesehen (Regelweichen).

Im Vorgriff auf den Regelabschnitt 2a erhalten die Gleise in der Leipziger Straße einen Abstand von 3,50 m. Dazu wird nördlich des Knotens das stadteinwärts führende Gleis von dem Gleisabstand 3,00 m auf den größeren Abstand verzogen. Im Zuge der Gleiserneuerung Leipziger Straße wird der Gleisabstand südlich des Knotens bereits auf 3,77 m erweitert.

II. Verfahrensverlauf

1. Antragstellung

Mit Schreiben vom 05. Oktober 2011, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 06. Oktober 2011, ist durch die Vorhabenträgerin der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das zugrundeliegende Vorhaben gestellt worden.

2. Planauslegung / Anhörungsbeteiligte

Die Auslegung der Planunterlagen wurde nach vorheriger form- und fristgerechter ortsüblicher Bekanntmachung gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. § 73 Abs. 5 VwVfG, § 23 der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg und i. V. m. § 1 der Bekanntmachungssatzung der Landeshauptstadt Magdeburg im Amtsblatt der Landeshauptstadt Magdeburg Nr. 42 vom 21. Oktober 2011 und dem Hinweis auf diese Bekanntmachung in der Tageszeitung „Magdeburger Volksstimme“ vorgenommen.

In der Bekanntmachung wurde diejenige Stelle bezeichnet, bei der die Planunterlagen eingesehen werden konnten, sowie Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift abzugeben waren.

Die Auslegung der Planunterlagen erfolgte form- und fristgerecht vom 24. Oktober 2011 bis zum 24. November 2011 im Baudezernat der Landeshauptstadt Magdeburg, Fachbereich Vermessungsamt und Baurecht.

Die Einwendungsfrist gemäß § 1 VwVfG LSA i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG LSA endete am 08. Dezember 2011.

Folgende Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden mit Schreiben vom 18. Oktober 2011 um Stellungnahme bis zum 08. Dezember 2011 gebeten:

1. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 309, Raumordnung, Landesentwicklung,
2. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 202, Brand- und Katastrophenschutz
3. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 307, Verkehrswesen

4. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 401, Abfall- und Bodenschutzbehörde
5. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 402, Immissionsschutz, Gentechnik, Umweltverträglichkeitsprüfung
6. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 404, Wasserwirtschaft
7. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 405, Abwasser
8. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 407, Naturschutz, Landschaftspflege
9. Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord, Kampfmittelbeseitigungsdienst
10. Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord, Bereich Verkehrliche Belange
11. Regionale Planungsgemeinschaft Magdeburg
12. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben
13. Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Sachsen-Anhalt e. V. (BUND)
14. Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e. V.
15. Landesheimatbund Sachsen-Anhalt e. V.
16. Landesjagdverband Sachsen-Anhalt e. V.
17. Landesverband Sachsen-Anhalt der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V.
18. Landesverband Sachsen-Anhalt des Bundes für Natur und Umwelt e. V. (BNU)
19. Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)
20. Naturfreunde Deutschlands, Landesverband Sachsen-Anhalt e. V.
21. Ornithologenverband Sachsen-Anhalt e. V.
22. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Sachsen-Anhalt e. V.
23. VDSF Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e. V.
24. Vogelschutzwarte Storchenhof Loburg e. V.
25. Landesverband für Landschaftspflege Sachsen-Anhalt e. V.
26. Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt
27. Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt
28. Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte Außenstelle Wanzleben
29. Wehrbereichsverwaltung Ost
30. Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg
31. Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt
32. Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt Niederlassung Mitte
33. Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft
34. Landesamt für Verbraucherschutz Sachsen-Anhalt, Dezernat 55, Gewerbeaufsicht
35. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Technische Aufsichtsbehörde

36. Landesamt für Umweltschutz, Fachbereich 3, Immissionsschutz, Klimaschutz
37. Deutsche Telekom AG, T-Com, Niederlassung Magdeburg
38. Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, Region 4, Sachsen-Anhalt
39. Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH
40. E.ON Avacon AG
41. GDMcom mbH Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation mbH
42. 50 Hertz Transmission GmbH, T-AR, Regionalmanagement
43. Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG
44. Abwassergesellschaft Magdeburg mbH
45. Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH
46. Primacom GmbH & Co. KG, Region Leipzig
47. BCC Business Communication Company GmbH, IGZ-Technologiepark Ostfalen
48. Magdeburg City Com GmbH
49. ADFC Regionalverband Magdeburg, Geschäftsstelle Sachsen-Anhalt
50. Ströer Deutsche Städte Medien GmbH
51. Verband der Gartenfreunde
52. Industrie- und Handelskammer Magdeburg
53. Handwerkskammer Magdeburg
55. Landeshauptstadt Magdeburg, Umweltamt
 - Untere Naturschutzbehörde
 - Untere Immissionsschutzbehörde
 - Untere Abfallbehörde
 - Untere Wasserbehörde
 - Untere Bodenschutzbehörde
56. Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Brand- und Katastrophenschutz
57. Landeshauptstadt Magdeburg, Bürgerservice und Ordnungsamt
58. Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Straßenverkehrsbehörde
59. Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Denkmalschutzbehörde
60. Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt Magdeburg
61. Landeshauptstadt Magdeburg als betroffene Gemeinde
62. Kraftverkehrsgesellschaft Salzland mbH
63. Kraftverkehrsgesellschaft mbH Börde-Bus

3. Änderung der Planunterlagen / Vereinfachtes Anhörungsverfahren

Entsprechend einer Forderung der Planfeststellungsbehörde vom 05. Dezember 2011 hat die Vorhabenträgerin eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 erstellen lassen. Denn der Prognosehorizont für die ursprüngliche Ver-

kehruntersuchung (Ordner 3, Unterlage 17) fiel mit dem Jahr 2015 in den geplanten Bauzeitraum und war somit fehlerhaft zu kurz gewählt worden.

Auf Grund der Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 musste ebenso die schalltechnische Untersuchung aktualisiert werden, da die Verkehrsuntersuchung Grundlage für dieses Gutachten ist.

Ferner wurden mit den Behörden Planänderungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie zur Ausgestaltung des Verkehrsraumes abgestimmt.

Davon bleibt die Identität des Vorhabens unberührt. Daher musste nicht das gesamte Auslegungsverfahren wiederholt werden. Lediglich diejenigen Betroffenen, bei denen sich aufgrund der Änderungen aus der schalltechnischen Untersuchung geänderte Feststellungen zu passiven Schallschutzmaßnahmen ergeben haben, wurden mit Schreiben vom 04. Juli 2012 über die vorgenommenen Änderungen informiert und ihnen gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Vorhabenträgerin hat die Planänderungen und die geänderten Gutachten vollinhaltlich im Erörterungstermin am 13. September 2012 vorgestellt.

4. Erörterung

Die Erörterung erfolgte im Beratungsraum („Mensa“) des Baudezernates, An der Steinkuhle 6 in Magdeburg am 13. September 2012.

Die ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermins erfolgte form- und fristgerecht durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 34 für die Landeshauptstadt Magdeburg am 24. August 2012. Die Einwender wurden zudem über die Durchführung des Erörterungstermins benachrichtigt.

5. Prüfung der Umweltverträglichkeit

Zur Feststellung der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht gemäß § 2 Abs. 1 UVPG LSA i. V. m. § 7 UVPG wurden im Rahmen einer Vorprüfung die Umweltauswirkungen des Vorhabens geprüft. Dazu wurden die Stellungnahmen der betroffenen Fachämter eingeholt.

Aufgrund des Ergebnisses der Vorprüfung über die Umweltauswirkungen des Vorhabens hat die Landeshauptstadt Magdeburg – Fachbereich Vermessungsamt und Baurecht – die UVP-Pflicht festgestellt.

Am 14. Oktober 2010 fand der Scoping-Termin statt. Der Termin dient gemäß § 5 Abs. 3 UVPG der Festlegung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungstiefe im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Zu diesem Termin wurden alle Träger umweltrechtlicher Belange sowie die anerkannten Naturschutzverbände fristgerecht geladen. Mit der Ladung wurde zugleich Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von vier Wochen gegeben.

Nach den Vorgaben des im Rahmen des Scoping-Termins festgelegten Untersuchungsraumes wurden die Auswirkungen des Vorhabens untersucht und sodann in einer Umweltverträglichkeitsstudie zusammengestellt und bewertet. Die Ergebnisse wurden in dem LBP berücksichtigt.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 11 UVPG und deren Bewertung nach § 12 UVPG einschließlich der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern erfolgte auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 UVPG, der Planunterlagen gemäß § 6 UVPG sowie der Anhörung gemäß der §§ 7 und 9 UVPG.

Das Ergebnis dieser Prüfung ist in die Gesamtabwägung im Rahmen der Beschlussfassung eingeflossen.

C Entscheidungsgründe

I. Verfahren

1. Zuständigkeit

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und für die Feststellung des Planes gemäß § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 3 a, Abs. 2 des Artikel 3 GemFortEntwG LSA zuständig.

Nach dem Aufgabenverteilungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg mit Stand vom 01. Mai 2010 ist der Fachbereich 62 – Vermessungsamt und Baurecht – mit der

Durchführung der Planfeststellungsverfahren für Straßenbahnmaßnahmen einschließlich der Anhörung betraut worden.

Im Rahmen der Organisationshoheit erfolgte demgemäß eine Festlegung der Identität von Planfeststellungsbehörde und Anhörungsbehörde. Zwar geht das Gesetz durch die begriffliche Unterscheidung in § 73 Abs. 9 VwVfG davon aus, dass das Anhörungsverfahren von einer von der Planfeststellungsbehörde unabhängigen Behörde durchgeführt wird. Dies ist jedoch nicht zwingend (vgl. § 14 Abs. 1 Bundeswasserstraßengesetz, BVerwGE, AZ: 4 A 15/01, NVwZ 2002, S. 1103, Ronellenfisch, VwVfG-Kommentar 2010, § 73 Rdnr. 9). Weder das Rechtsstaatsprinzip noch der Grundsatz des Planverfahrens werden verletzt, wenn eine Identität zwischen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. August 1987, NVwZ 1987, S. 886).

2. Beurteilungsgrundlage

a) Zu beurteilende Sachverhalte

Als Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses dienen außer den Planunterlagen, die Einwendungen, Hinweise und Anregungen der privaten Betroffenen, die Stellungnahmen der beteiligten Behörden, der sonstigen Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine, das Ergebnis des Erörterungstermins vom 13. September 2012 sowie die zusammenfassende Darstellung und abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen.

b) Rechtliche Beurteilungsgrundlagen

Der rechtliche Beurteilungsmaßstab für die Planfeststellungsbehörde zu treffende Planentscheidung ergibt sich u. a. aus:

- dem allgemeinen verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit – bestehend aus Erforderlichkeit, Geeignetheit und Angemessenheit
- den gesetzlichen Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes
- den gesetzlichen Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt i. V. m. dem Verwaltungsverfahrensgesetz
- den gesetzlichen Bestimmungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- den gesetzlichen Bestimmungen zum Naturschutz.

Unter Beachtung der gesetzlichen Planungsgrundsätze ist im Folgenden die Erforderlichkeit des konkreten Planvorhabens entsprechend dem PBefG und der sonstigen Zielsetzung des ÖPNV objektiv dargetan (Planrechtfertigung).

Darüber hinaus wurde sowohl bei der Planfeststellung als Entscheidungsvorgang als auch bei der Feststellung des konkreten Planes selbst das aus dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit abgeleitete und von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwGE 48, 59; BVerwG, Urteil vom 14. Februar 1975 – AZ: IV C 21.74) näher ausgeformte planungsrechtliche Abwägungsgebot als materielle Schranke des Planungsermessens beachtet, mit dem Ziel einer umfassenden und ausgewogenen Lösung der durch die Planung gegebenen Interessenkonflikte.

Ferner ist gemäß § 28 Abs. 1 PBefG i. V. m. §§ 1 ff. UVPG im Rahmen dieser Abwägung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens berücksichtigt worden.

II. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird - mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis nach den § 8 WHG für die Änderung der geänderten Einleitmenge des Straßenniederschlagswassers in die Klinker - die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Neben der Planfeststellung sind gemäß § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich.

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

III. Planungsermessen

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtli-

che Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt darüber hinaus die im Personenbeförderungsgesetz zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

IV. Planrechtfertigung

1. Gesetzliche Zielvorgaben

Die Notwendigkeit der Planfeststellung ergibt sich aus § 28 Abs. 1 PBefG. Voraussetzung für die Feststellung des beantragten Vorhabens ist, dass dieses mit den öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist.

Gemäß § 29 Abs. 4 PBefG sind bei der Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Eine Planfeststellung findet ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach den vom Personenbeförderungsgesetz allgemein verfolgten Zielen ein Bedürfnis besteht, und die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist sie nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern wenn sie vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 2005, 9 A 65.04, juris).

Das PBefG formuliert seine Ziele zwar nicht ausdrücklich. Aus §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG wird aber hinreichend deutlich, dass es insbesondere auch der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dient (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 18. Februar 2010, AZ: 1 D 599/08, juris).

An der generellen Vereinbarkeit der geplanten Maßnahme mit diesen Zielen bestehen keine Zweifel.

2. Erforderlichkeit der Baumaßnahme

a) Maßnahme als Bestandteil des ÖPNV-Konzeptes

Der ÖPNV ist von erheblicher gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung und für viele Menschen unentbehrlich für die täglichen Fahrten zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstelle sowie für Freizeitaktivitäten. Für weite Teile der Bevölkerung stellt der Nahverkehr die einzige Mobilitätsmöglichkeit dar.

Das geplante Vorhaben steht im Einklang mit den generellen Zielsetzungen des PBefG, denn es dient der Verbesserung des ÖPNV. Durch das geplante Vorhaben wird der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV Rechnung getragen.

Die Erforderlichkeit des Vorhabens aus Sicht des ÖPNV ergibt sich nicht ausschließlich daraus, dass das Vorhaben in dem Nahverkehrsplan vorgesehen ist. Denn der Nahverkehrsplan bildet nur den Rahmen für die Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV. Dieser Bedarfsfeststellung kommt jedoch keine bindende Wirkung im Planfeststellungsverfahren zu. Die Erforderlichkeit ergibt sich aber aus der Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des Nahverkehrs innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt Magdeburg.

Der öffentliche Personennahverkehr spielt für die Erschließung des Magdeburger Stadtgebietes eine sehr große Rolle. Im Rahmen eines integrierten Systems des ÖPNV kommt den einzelnen Verkehrsträgern eine jeweils spezifische Verkehrsfunktion für die Erschließung des Stadtgebietes zu. So hat beispielsweise die S-Bahn eine regionale Erschließungsfunktion des Nord-Süd-Siedlungsbandes und die Straßenbahn übernimmt in ihrer Funktion die Feinerschließung der Stadtteile und der Innenstadt. Diese Situation hat dadurch eine Verstärkung erfahren, dass der Verkehrsverbund marego durch die Verkehrsunternehmen der Landkreise Börde, Jerichower Land, Salzlandkreis und der Landeshauptstadt Magdeburg sowie der DB Regio AG und der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH gegründet wurde. Damit besteht etwa für die Straßenbahn und die S-Bahn ein Tarif und einheitliche im Verbund nutzbare Fahrkarten. Mit der Einführung des marego-Verbund-Tarifes findet eine bessere Tarifverknüpfung innerhalb dieses Verkehrssystems statt, welches den Kunden erlaubt, ohne mühsamen Fahrscheinwechsel die verschiedenen Verkehrsträger zu nutzen. Aus diesem Grund sollen die Umsteigebeziehungen durch die mit der Maßnahme zu erzielende Verdichtung des Straßenbahnnetzes gestärkt werden.

Des Weiteren bildet die Straßenbahn das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs und hat durch den Einsatz der Niederflurtechnik an Attraktivität gewonnen. Mittlerweile fährt die Straßenbahn in großen Teilen des Stadtgebietes auf eigenem bzw. abmarkiertem Gleiskörper, so dass ein störungsfreier Betrieb möglich wurde. Die Zuverlässigkeit der neuen und modernen Wagen, die Beschleunigungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen sowie die Verbesserung der Haltestellenanlagen, womit das Einsteigen komfortabel und schnell vor sich geht, sorgen ebenfalls für eine verbesserte Annahme des ÖPNV-Angebotes in Magdeburg.

b) Funktion der Neubaustrecke innerhalb des bestehenden ÖPNV-Netzes und innerhalb der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn

Die 2. Nord-Süd-Verbindung beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung und Erweiterung des bestehenden Straßenbahnnetzes der Landeshauptstadt Magdeburg.

Das Gesamtprojekt ist in Mitfälle und Bauabschnitte gegliedert. Durch die Herstellung einer Tangente zwischen dem Nordwesten (Olvenstedter Chaussee) und Süden (Einkaufszentrum Bördepark) des Stadtgebietes erfahren die stark genutzten innerstädtischen Linien und Knotenpunkte eine erhebliche Entlastung. Diese Tangente bildet den Mitfall 1 und wird innerhalb der Bauabschnitte 1, 2, 2a und 3 realisiert.

Durch den Neubau einer Radialen zwischen der Innenstadt (Breiter Weg) und dem Wohngebiet Kannenstieg (Mitfall 3) wird eine Verbindung dieses Gebiets und dem Neustädter Feld mit dem Stadtzentrum hergestellt. Dieser Radialen sind die Bauabschnitte 4, 4a, 5 und 6 zugeordnet.

Der Mitfall 5 bzw. Bauabschnitt 7 sieht einen Straßenbahnneubau in der Raiffeisenstraße und Warschauer Straße in den Stadtgebieten Leipziger Straße und Buckau vor.

Der Bauabschnitt 2 als Bestandteil der Tangente um das Innenstadtgebiet umfasst den Lückenschluss im bestehenden Straßenbahnnetz zwischen dem Knoten Südring / Halberstädter Straße (Haltestelle Südring) und der Leipziger Straße (Haltestelle Raiffeisenstraße). Damit ist es im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt 1 (Europaring) und den vorhandenen Strecken im West- und Südring durch den Neubau der Straßenbahn in der Wiener Straße möglich, eine durchgehende Verbindung zwischen den nordwestlichen Stadtteilen Olvenstedt und Stadtfeld mit den südlichen Gebieten Leipziger Straße und Reform zu schaffen. Der Bauabschnitt 2a beinhaltet die Linienbeschleunigung in der Leipziger Straße durch Führung der Straßenbahn auf einem

besonderen Bahnkörper und Installation von ÖPNV-Vorrangschaltungen an den Lichtsignal- bzw. Lichtzeichenanlagen (LSA, LZA). Der Bauabschnitt 3 sieht die Verlängerung der Strecke in der Leipziger Straße zum Einkaufszentrum Bördepark vor.

Im Rahmen des Bauabschnittes 7 wird die Straßenbahn in der Wiener Straße in östliche Richtung über die Raiffeisenstraße und Warschauer Straße bis zur Schönebecker Straße verlängert. Am Bahnhof Magdeburg – Buckau erfolgt die Verknüpfung zum S-Bahn- und Regionalverkehr der DB AG.

Der Bauabschnitt 1 Europaring ist realisiert; der Bauabschnitt 2a Leipziger Straße befindet sich aktuell in der Realisierungsphase.

c) Vorgesehenes Betriebskonzept der Vorhabenträgerin

Der öffentliche Personenverkehr in der Wiener Straße wird derzeit mit den Buslinien 52 (Porsestraße – Nordwest – Am Stern) und 54 (Porsestraße – Sudenburg – Bördepark – Reform – Buckau - Wasserwerk) bedient.

Mit Herstellung des Bauabschnittes 2 soll die Straßenbahn mit der Verbindung Messegelände – Europaring – Wiener Straße – Leipziger Chaussee die bisherige Buslinie 52 und nach Fertigstellung des Bauabschnitts 7 auch die Buslinie 54 ablösen.

Für die Straßenbahnlinien ist der Einsatz von Niederflurgelenkwagen (NGT8D) - in Ausnahmefällen mit Beiwagen B6A2 - geplant.

d) Einzugsgebiet und prognostiziertes Fahrgastaufkommen

Das Einzugsgebiet der Wiener Straße besteht vor allem aus den nördlich und südlich der Straßen liegenden Wohngebieten. In den Wohngebieten befinden sich vor allem Geschosswohnungsbauten mit drei bis vier Etagen, aber auch Ein- und Zweifamilienhäuser.

Neben der Wohnbebauung liegt nördlich der Straße eine Grund- und Sekundarschule. Der nördlich am Fuchsberg gelegene Industriepark wird mittel- bis langfristig für Fahrgäste der Straßenbahnlinie in der Wiener Straße sorgen.

Das prognostizierte Fahrgastaufkommen wurde im Rahmen der „Standardisierten Bewertung“ ermittelt. Die von der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB) durchgeführten Untersuchungen, die entsprechend den sich ändernden Rahmenbe-

dingungen fortlaufend aktualisiert wurden, wurden als Beurteilungsgrundlage für die Förderwürdigkeit des Vorhabens nach dem GVFG erarbeitet.

Die „Standardisierte Bewertung“ beruht auf einer bundesweit einheitlich angewandten Verfahrensanleitung und gilt somit als anerkanntes Bewertungsverfahren für die Ermittlung des zu erwartenden Fahrgastaufkommens als Bedarfsgrundlage für die geplante Maßnahme.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die „Standardisierte Bewertung“ nicht Gegenstand der Auslegung der Planunterlagen war. Denn die „Standardisierte Bewertung“ ist nicht Teil des Plans. Sie betrifft allein die Finanzierung des Vorhabens durch Finanzhilfen Dritter. Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand der Planfeststellungsverfahrens (vgl. OVG Bremen, Urteil vom 18. Februar 2010, 1 D 599/08, juris).

Unter Auswertung der von der Vorhabenträgerin angeforderten betriebswirtschaftlichen Bewertungsunterlagen ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde von einem erhöhten Fahrgastaufkommen auszugehen. Es haben sich keine Anhaltspunkte dafür finden lassen, dass das prognostizierte Fahrgastaufkommen deutlich zu hoch angesetzt bzw. anderweitig von fehlerhaften Annahmen ausgegangen wurde.

Das nachgewiesene erhöhte Fahrgastaufkommen hat die Planfeststellungsbehörde der im Rahmen der Gesamtabwägung zu bewertenden Bedarfsprognose zugrundegelegt.

3. Finanzierung

Das Vorhaben ist realisierbar, weil die Finanzierung nicht ausgeschlossen ist (vgl. BVerwG, 20. Mai 1999, AZ: 4 A 12/98, juris). Dem Bauvorhaben stehen keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen.

Die Baumaßnahme soll mit Bundesmitteln entsprechend dem EntflechtG mit EFRE-Mitteln gefördert werden. Eine Anmeldung der finanziellen Mittel für die Finanzhilfen nach dem GVFG ist erfolgt.

Die Art der Finanzierung ist zwar nicht Gegenstand der planerischen Abwägung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG a. a. O.). Aus den vorgenannten Darlegungen kann jedenfalls davon ausgegangen werden, dass die Sicherstellung der Finanzierung nicht ausgeschlossen ist. Es ist deshalb nicht damit zu rechnen,

dass während der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses von fünf Jahren das Bauvorhaben aus finanziellen Gründen scheitern wird.

4. Zusammenfassung

Die Planrechtfertigung ergibt sich aus Gründen der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Damit liegen die die Planrechtfertigung rechtfertigenden Gründe zum Wohl der Allgemeinheit vor.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe sind als objektiv notwendige Belange anzusehen und generell geeignet, entgegenstehende Belange zu überwinden.

Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes durch die zu erwartende Erhöhung der Attraktivität und Leistungssteigerung des Straßenbahnverkehrs. Durch das Vorhaben wird eine verbesserte Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage erzielt.

Auf Grund der geringeren Schadstoffemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb trägt die Maßnahme neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch zu einer Verbesserung der Umweltsituation bei.

Darüber hinaus ist die geplante Maßnahme Teil eines Gesamtkonzeptes zur weiteren Vernetzung niveau- und barrierefreier Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und der DB AG und trägt damit zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV bei.

Die Erforderlichkeit der Maßnahme wurde von der Vorhabenträgerin durch die Vorlage der „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen.

V. Variantenvergleich

1. Darstellung der untersuchten Varianten

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Varianten untersucht. Die Varianten im Einzelnen:

a) Nullvariante:

Die Nullvariante beschreibt den gegenwärtigen Zustand. Die Nullvariante hätte zur Folge, dass die Wiener Straße weiterhin durch Busverkehr an das ÖPNV-Netz angebunden wird. Ohne den Ausbau der Straßenbahn in der Wiener Straße könnte der wichtige Lückenschluss zwischen der Schönebecker Straße bzw. der Leipziger Straße bis zur Halberstädter Straße nicht hergestellt und demzufolge das mit der 2. Nord-Süd-Verbindung verfolgte Verkehrskonzept insoweit nicht umgesetzt werden.

b) Variante 1: Straßenbahn in Mittellage mit zwei Fahrspuren

Die Straßenbahntrasse wird in Mittellage von der Leipziger Straße bis zur Halberstädter Straße geführt. Dabei werden die Oberleitungsmasten in Mittellage angeordnet. Der Gleiskörper wird durch Borde vom sonstigen Straßenraum abgegrenzt. Die Haltestellenflächen werden gepflastert und dazwischen sind Rasengleise vorgesehen.

Neben der Straßenbahn werden je eine Richtungsfahrbahn und die notwendigen Abbiegespuren angeordnet. Daneben sind auf der Nordseite der Wiener Straße Parkstreifen für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Die südliche Begrenzung der vorhandenen Straße wird erhalten. Von dieser Begrenzung ab soll sich der Straßenraum in Richtung Norden entwickeln. Bei dieser Variante muss in den Grünstreifen nördlich der Straße eingegriffen werden. Hier wird - wie auf der Südseite vorhanden - die Pflanzung einer durchgehenden Baumreihe geplant.

c) Variante 2: Straßenbahn in Mittellage mit vier Fahrspuren

Die Straßenbahntrasse wird in Mittellage von der Leipziger Straße bis zur Halberstädter Straße geführt. Dabei werden die Oberleitungsmasten zwischen den Gleisen aufgestellt. Der Gleiskörper wird durch Borde vom sonstigen Straßenraum abgegrenzt.

Neben der Straßenbahn werden je zwei Richtungsfahrbahnen und die notwendigen Abbiegespuren angeordnet. Daneben sollen nach Möglichkeit Parkstreifen für den ruhenden Verkehr vorgesehen werden.

Die südliche Begrenzung der vorhandenen Straße wird erhalten. Von dieser Begrenzung ab soll sich der Straßenraum entwickeln. Bei dieser Variante muss in den Grünstreifen nördlich der Straße eingegriffen werden. Diese Variante ist mit dem höchsten

Flächenverbrauch verbunden. Die Straßenbahntrasse und die Straße rücken näher an die benachbarten Gebäude heran. Mit dieser Variante können nur sehr wenige zusätzliche Parkstellplätze am nördlichen Straßenrand geschaffen werden.

d) Variante 3: Straßenbahn in Seitenlage

Bei dieser Variante wird die vorhandene Straße erhalten und die Straßenbahn seitlich auf der vorhandenen Grünfläche angeordnet (Doppelgleis auf separatem Gleiskörper). Es entsteht eine zweispurige Straße mit seitlichen Parkbuchten. Die Straßenbahn wird als zweigleise Trasse auf der Grünfläche nördlich der Straße gebaut. Dazu muss die Gleisanlage zweimal den Straßenverkehr queren (einmal am Knoten Wiener Straße / Leipziger Straße und das zweite Mal kurz vor der Brücke des Magdeburger Rings). Die Querungsstellen müssten ampelgeregelt werden.

e) Im Rahmen der Vorplanung erarbeitete Vorzugsvariante

Im Rahmen der Vorplanung hat die Vorhabenträgerin die Variante 1 (Straßenbahn in Mittellage mit zwei Fahrspuren) als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Der Vorzug der Variante ergab sich nach den Feststellungen der Umweltverträglichkeitsstudie daraus, dass sich diese Variante gegenüber den weiteren betrachteten Varianten (mit Ausnahme der Nullvariante) als die umweltverträglichste Variante darstellte. Darüber hinaus ergaben sich die Vorteile dieser Variante auch aus verkehrstechnischen Aspekten. Denn bei der Variante der Anordnung der Straßenbahn in Seitenlage müsste der Straßenverkehr zweimal gequert werden. Diese Querungsstellen müssten ampelgeregelt werden. Dies wiederum würde den Verkehrsfluss erheblich behindern und neue Gefahrenstellen schaffen. Weiterhin ergaben sich bei der Betrachtung der Vorzugsvariante die geringsten Lärmbeeinträchtigungen für die Anlieger.

Am Knotenpunkt Wiener Straße – Halberstädter Straße wurden im Rahmen der Vorplanung ebenfalls verschiedene Varianten betrachtet. Zielvorgabe für die insoweit vorgenommene Untersuchung war der Erhalt des an der Ecke Wiener Straße - Halberstädter Straße stehenden Japanischen Schnurbaumes. Die Erhaltung dieses Baumes ergab sich aufgrund seiner Größe und Bedeutung für das Stadtklima, das Landschaftsbild und das Schutzgut Lebensraum. Im Rahmen der Untersuchung wurde daher die in Betracht kommende Variante der Planung der Kreuzung mit drei Fahrspuren (Gerade-, Links- und Rechtsabbiegespur) mit einem direkt an der Straße entlangführenden Geh- und Radweges verworfen, weil die Durchführung dieser Variante die Fällung des schützenswerten Baumes erfordert hätte.

Ebenso wurde eine generelle Verschiebung des Knotens Richtung Westen ausgeschlossen, weil dies aufgrund der bestehenden Anschlusspunkte an den Südtring und die Brücke des Magdeburger Ringes mit einem unverhältnismäßigen baulichen Aufwand verbunden wäre. Hinsichtlich des untersuchten Verzichtes auf eine Richtungsfahrbahn wurde festgestellt, dass dies zu einer erheblichen Verringerung der Leistungsfähigkeit des Knotens führen würde.

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde die der Planfeststellung zugrundeliegende Variante herausgearbeitet, die unter Beibehaltung der drei Richtungsfahrbahnen den Erhalt des Schnurbaumes beinhaltet. Diese Variante sieht die Führung des Geh- und Radweges nördlich des Baumes vor.

Im Weiteren wird auf die ausführlichen Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsstudie verwiesen (Planunterlage Ordner 4: UVS, S. 10 ff.).

Im Rahmen der weiteren Planung wurden zu der von der Vorhabenträgerin herausgearbeiteten Vorzugsvariante folgende Ausbauvarianten untersucht:

In der ersten Variante wurde die Nordseite entsprechend der Südseite gestaltet, die vorgesehenen Parkstreifen wurden gepflastert und durch Baumscheiben unterbrochen. Diese Variante wurde im weiteren Planungsverlauf verworfen, um eine spätere verkehrliche Aufwertung des Straßenzuges zu ermöglichen. Die beiden anderen, im Folgenden aufgezeigten Varianten berücksichtigen bereits die spätere verkehrliche Aufwertung.

In der zweiten Variante wird die nördliche Richtungsfahrbahn durchgehend mit einer 6,00 m breiten Fahrbahn geplant. Auf der Fahrbahn ist größtenteils durch Markierung Längsparken vorgesehen, so dass für den fließenden Verkehr ein 3,50 m breiter Fahrstreifen verbleibt. Nachteilig bei dieser Variante wirken der zum Teil deutlich eingeschränkte Gehweg (im Minimum 1,32 m), die unterschiedlichen Gestaltungen von Nord- und Südseite sowie die Tatsache, dass der besondere Bahnkörper im Bereich mehrerer Einmündungen nicht unterbrochen wird, woraus sich eine verminderte Erschließungsqualität ergibt.

In der als Vorzugsvariante herausgearbeiteten Ausbauvariante werden die Vorteile der beiden vorherigen Varianten vereint. Die nördliche Richtungsfahrbahn erhält einen 3,50 m breiten durchgehenden Fahrstreifen, im Bereich der südlichen Einmündung Cochstedter Straße, Hecklinger Straße und Innsbrucker Straße ist jeweils ein zusätzlicher Linksabbiegerstreifen vorgesehen. Durch die Anordnung von Linksab-

biegerstreifen im Bereich der Einmündung ist es möglich, die notwendige Signalisierung nach Fahrtrichtung zu trennen. Dadurch können alle Abbiegebeziehungen erhalten bleiben, wodurch eine gute Erschließungsqualität für den MIV bewahrt bleibt. Entsprechend dem Bestand der vorhandenen südlichen Nebenanlagen sind an die nördliche Fahrbahn anschließend 2,00 m breite Längsparkbuchten vorgesehen. Anschließend folgt ein 1,50 m bis 2,00 m breiter Streifen, der den Radweg von den Parkbuchten trennt und in regelmäßigen Abständen von Bäumen durchsetzt ist. Die Anordnung der Bäume nördlich und nicht zwischen den Parkbuchten hält die Möglichkeit offen, die Wiener Straße bei Bedarf im Zuge der Parkbuchten zweistreifig zu betreiben. Durch die Aufnahme der Gestaltungselemente der Südseite entsteht trotzdem ein nahezu einheitliche strukturierter Straßenraum.

2. Variantenabwägung

Unter Abwägung der im Rahmen der Variantenuntersuchung zu berücksichtigenden Belange, insbesondere der Umweltbelange sowie der verkehrlichen Belange, stellt sich die den Planungsunterlagen zugrundeliegende Vorzugsvariante als die am meisten geeignete Variante dar, den Planungszielen zu entsprechen.

Gemessen an der Zielsetzung der Maßnahme ist lediglich eine Variante - die eine entsprechende Verkehrqualität hinsichtlich der Durchlassfähigkeit der Straßenbahnen und des motorisierten Individualverkehrs unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste, Fußgänger und Radfahrer beinhaltet - geeignet, nachhaltig die verkehrliche Situation an dem betreffenden Standort zu verbessern.

Die Vorzugsvariante führt zwar zu einem erheblichen Eingriff in die vorhandenen Gehölzpflanzungen. Ein entsprechender Eingriff würde jedoch auch bei der Durchführung anderer Varianten erforderlich werden.

Insofern ist festzustellen, dass auch andere Varianten zu Eingriffen führen, aber nicht den mit der Maßnahme verfolgten Zielen in ausreichendem Maße entsprechen würden.

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu berücksichtigen, dass die mit der Realisierung der Vorzugsvariante erhöhte Durchlassfähigkeit für den Straßenbahnverkehr als auch für den Individualverkehr zu einer Reduzierung des Schadstoffausstoßes und der Lärmbeeinträchtigung führt. Auch dieser Gesichtspunkt spricht für die Durchführung der gewählten Vorzugsvariante. In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden insoweit

die Vorteile der Variante bei den Schutzgütern Mensch und Landschafts- / Stadtbild gegenüber anderen Varianten herausgearbeitet.

Weitere Alternativvarianten, wie z. B. die Führung der Trasse über den südlich gelegenen Farmersleber Weg konnten nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vertreters der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin bereits in einem frühen Planungsstadium ausgeschlossen werden, weil sie aus netztopografischen Gesichtspunkten nicht mit der Gesamtkonzeption der 2. Nord-Süd-Verbindung in Einklang zu bringen sind. Dies insbesondere deshalb, weil eine Weiterführung der Trasse Richtung Schönebecker Straße nicht durch Gebiete mit hoher Wohndichte führen würde.

Demgegenüber wird durch die geplante Trasse die Voraussetzung für einen Ringschluss über die Tangente Westring – Südring - Wiener Straße – Raiffeisenstraße – Warschauer Straße - Schönebecker Straße geschaffen, der Gebiete mit hoher Nutzungsdichte für den Straßenbahnverkehr erschließt.

Die Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für die hier gegenständliche Maßnahme ist sachgerecht und im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Mit keiner der geprüften Alternativlösungen lassen sich die durch die Planung angestrebten Ziele ebenso gut unter geringeren Eingriffen in entgegenstehende öffentliche und private Belange verwirklichen. Die Planfeststellungsbehörde hält im Vergleich der genannten Varianten die beantragte Planung daher für vorzugswürdig.

VI. Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 75 VwVfG ersetzt der Planfeststellungsbeschluss alle sonstigen für das Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidungen.

Demzufolge ist die in Teil A, Kapitel III, Punkt 1. dieses Beschlusses genannte wasserrechtliche Entscheidung - mit Ausnahme der Erlaubnis für die Änderung der geänderten Einleitmenge des Straßenniederschlagswassers in die Klinke - in den Planfeststellungsbeschluss eingegangen.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 und Abs. 3 WHG im Einvernehmen mit der fachlich zuständigen Behörde über die Erteilung der gemäß § 8 Abs. 1 WHG erforderlichen behördlichen Erlaubnisse für die Benutzung gemäß § 9 WHG.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist nach § 10 Abs. 2 i. V. m. § 12 Abs. 1 WG LSA und § 5 Wasserzuständigkeitsverordnung als Untere Wasserbehörde und nach § 1 VwVfG LSA i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4 VwVfG sachlich und örtlich für den Erlass der wasserrechtlichen Erlaubnis zuständig. Die Untere Wasserbehörde hat mit Schreiben vom 07. Dezember 2011 das Einvernehmen erteilt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis in Teil A, Kapitel III, Punkt 1. dieses Beschlusses beruht auf § 8 WHG und § 10 WHG. Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung des Gewässers der behördlichen Erlaubnis, soweit nicht durch das WHG oder auf Grund des WHG erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis zu versagen, soweit von der beabsichtigten Nutzung eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen oder Maßnahmen einer Körperschaft des öffentlichen Rechts verhindert oder ausgeglichen wird.

Nach erfolgter Prüfung stehen der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis keine wasserwirtschaftlichen Gründe entgegen.

2. Naturschutz und Landschaftspflege

a) Begründung der Eingriffsgenehmigung

Grundlage für die Eingriffsgenehmigung in Teil A, Kapitel III, Punkt 2. dieses Beschlusses sind die §§ 14, 15 und 17 BNatSchG i. V. m. §§ 6 – 10 NatSchG LSA.

Das Vorhaben des 2. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn stellt einen erheblichen, aber genehmigungsfähigen Eingriff in die Natur und Landschaft im Sinne der §§ 14, 15 BNatSchG dar.

Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funk-

tionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Durch das Vorhaben kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Flächenversiegelung und den Verlust von Gehölzstrukturen und Grünflächen sowie dem Verlust von landschafts- und stadtbildprägenden Strukturen sowie zusätzlich durch Schadstoff- und Lärmimmissionen.

b) Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Der Verursacher eines Eingriffs ist gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Vermeidbarkeit einer Beeinträchtigung ist nicht schon deswegen zu bejahen, weil der Eingriff gänzlich unterlassen oder an anderer Stelle ausgeführt werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet, dass kein Bedarf für das mit dem Eingriff verfolgte Ziel vorliegt, das mit dem Eingriff verfolgte Ziel nicht erreichbar ist oder der verfolgte Zweck auch auf andere, landschafts- oder naturschonendere Weise erreicht werden kann. Im Ergebnis verlangt das Vermeidungsgebot also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Dies gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Dass der Eingriff an sich nicht vermeidbar ist, ergibt sich bereits aus der Erforderlichkeit der Baumaßnahme, welche sich wiederum aus den Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses ergibt.

Anhaltspunkte dafür, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele nicht realisierbar sind, konnte die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Andere Alternativen kommen – wie unter Teil C, Kapitel V dieses Beschlusses dargelegt wird – nicht in Betracht.

c) Minimierungsgebot

Der Eingriff trägt dem Minimierungsgebot wie folgt Rechnung:

- Minderung der Beeinträchtigung des Umfeldes durch Lärm- und Staubemissionen durch möglichst kurzfristige Bautätigkeit sowie die Anwendung aller relevanten fachtechnischen Standards; ggf. regelmäßiges Säubern und Befeuchten der Baustellenzufahrten

- Minimierung der Flächeninanspruchnahme für Anlagen und Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen auf das unbedingt notwendige Maß; für die temporäre Flächeninanspruchnahme sind vorzugsweise bereits verdichtete / versiegelte Flächen zu beanspruchen, ferner wird vorwiegend im Bestand und auf versiegelten Flächen gebaut
- Erhalt von Vegetationsstrukturen durch eine Beschränkung der Beeinträchtigungen für Pflanzen und Tiere auf das minimal notwendige Maß; Beschränkung der Gehölzreduzierung auf das minimal notwendige Maß mit der Prüfung, ob durch entsprechende Kronenrückschnitte durch eine Fachfirma ein Totalverlust vermieden werden kann
- Minderung des Verlustes von Bodenqualität abgetragenen Oberbodens durch eine sachgerechte Zwischenlagerung des abgetragenen Oberbodens in Flachschüttungen mit entsprechender Zwischenbegrünung
- Wiederherstellung temporär genutzter Freiflächen durch den Rückbau von Baustelleneinrichtungen und –zufahrten und durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen sowie zusätzlich zur Eingriffsermittlung beschädigte Gehölze sind entsprechend der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg vom 22. Januar 2009, veröffentlicht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Magdeburg Nr. 06 vom 12. Februar 2009, zu ersetzen
- Sachgemäße Fassung und Behandlung des Straßenoberflächenwassers zur Vermeidung von der Einleitung umweltgefährdender Stoffe in Oberflächengewässer. Zum Schutz des Oberflächen- und Grundwassers der Biotope sowie des Bodens sind die Sammlung der Niederschlagswässer und im Weiteren deren Zuführung in den Vorfluter Klinker vorgesehen.

Da der durch das geplante Bauvorhaben verursachte Eingriff in Natur und Landschaft nicht vermeidbar ist, besteht für die Vorhabenträgerin gemäß § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG LSA die Verpflichtung, den Eingriff durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

d) Kompensationsmaßnahmen

Unvermeidbare Beeinträchtigungen hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG LSA ist ein Eingriff erst dann ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige

Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Nach Beendigung des Eingriffs, d. h. mit Fertigstellung der zugrundeliegenden Baumaßnahme wird das Landschaftsbild trotz Durchführung von Gestaltungsmaßnahmen nicht landschaftsgerecht wiederhergestellt sein, da der Eingriff optisch noch wahrnehmbar bleibt. Es werden Flächen in Anspruch genommen (Versiegelung, Umgestaltung, vorübergehende Inanspruchnahme als Baustraße). Durch deren Versiegelung kommt es zur Veränderung der Bodendecke, wodurch u. a. natürliche Bodenfunktionen gestört und unterbunden sowie Vegetationsbestände und Lebensräume zerstört bzw. in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Des Weiteren sind mit der Errichtung von baulichen Anlagen sowie der Neuversiegelung von Flächen, der Verlust und die Trennung von Lebensräumen für verschiedene Tier- und Pflanzenarten sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verbunden. Weiterhin kommt es durch auftretenden Schadstoff- und Lärmeintrag zu einer Beeinträchtigung der Schutzgüter Biotop, Boden, Wasser und Klima.

Die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes können durch Ausgleichsmaßnahmen nicht vollständig ausgeglichen werden. Die Planfeststellungsbehörde stuft den Eingriff dennoch nicht als unzulässig ein, weil er gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 5 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG vollständig durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann. Der Gesetzgeber hat Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf eine Stufe gestellt (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG).

Auch nach Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander haben die für das Vorhaben entsprechenden Belange Vorrang vor den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß der §§ 1 und 2 BNatSchG.

Anhaltspunkte für derart schwerwiegende Auswirkungen, bei denen sich einem objektiven fachkundigen Beobachter der Verzicht auf die Baumaßnahme aufdrängen würde – wie etwa der Verlust von seltenen Tier- oder Pflanzenarten, der Wegfall eines Biotops oder unumkehrbare Folgen für chemische, biologische oder physikalische Prozesse – sind nicht erkennbar.

Die zum Ausgleich bzw. zum Ersatz des Eingriffes erforderlichen Maßnahmen hat die Vorhabenträgerin in dem LBP dargestellt.

Der LBP erfüllt die methodischen und inhaltlichen Anforderungen, die seit Beginn der Vorbereitung der Planung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Lan-

deshauptstadt Magdeburg festgelegt worden sind. Das Benehmen mit der Naturschutzbehörde nach § 17 Abs. 1 BNatSchG ist hergestellt.

Im LBP wurde der Landschaftsraum erfasst, die durch das Planvorhaben zu erwartenden Belastungen und Beeinträchtigungen angegeben und die zur Behebung der Eingriffe erforderlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt. Die Vorhabenträgerin hat sich zur Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen erfahrener Landschaftsplaner bedient, die sowohl bei der Bestandsaufnahme als auch bei der Konzeption der zu treffenden Maßnahmen die Anregungen und Bedenken der beteiligten Naturschutzbehörde in ihre Überlegungen einbezogen haben.

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen berücksichtigen die gesetzlich vorgegebenen Entscheidungsschritte und erfüllen die Ziele der Landschaftspflege. Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind somit geeignet, die durch die Baumaßnahme hervorgerufene Beeinträchtigung von Natur- und Landschaft auszugleichen bzw. die zerstörten Funktionen und Werte unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in ähnlicher Weise wiederherzustellen.

Demzufolge konnte der Eingriff im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses genehmigt werden.

VII. Begründung der Vorbehalte und Nebenbestimmungen

1. Unterrichtungspflichten

Die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 1 dieses Beschlusses beruhen auf Forderungen Träger öffentlicher Belange, sind zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte Anderer notwendig bzw. sichern darüber hinaus einen ordnungsgemäßen Bauablauf.

Die Unterrichtungspflicht der TAB dient der behördlichen Bauaufsicht. Es wäre unverhältnismäßig, wenn die Vorhabenträgerin bereits zur Planfeststellung detaillierte Bauausführungsunterlagen ausarbeiten müsste. Denn die Vorhabenträgerin kann bei Stellung des Planfeststellungsantrages noch nicht sicher abschätzen, ob sein Vorhaben überhaupt oder nur verändert genehmigt wird. Dies lässt die zeit- und kostenaufwändige Erstellung von detaillierten Bauausführungsunterlagen vor einer verbindlichen Planfeststellung für sie nicht zumutbar erscheinen.

Überdies würde es die Anforderungen an die planerische Abwägung und an den notwendigen Regelungsgehalt der Planfeststellung überspannen, wenn insoweit in jedem Fall eine bis ins Detail gehende Planung verlangt würde. Es kann daher – ohne dass dadurch eine rechtmäßige Abwägung der öffentlichen und privaten Belange infrage gestellt würde – die Bauausführung aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 05. März 1997 – 11 A 5/96, juris).

2. Bauausführung

- a) - c)** Die verfügten Nebenbestimmungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkte 2 a) - c) sind zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig und dienen der fachgerechten Umsetzung des geplanten Vorhabens.
- d)** Für die zeitweilige Inanspruchnahme von Flächen wurde unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 d) für den damit verbundenen Entzug von grundstücksbezogenen Rechten ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach festgestellt. Über die Höhe der Entschädigung wird in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden.
- e)** Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 e) dient der Sicherstellung der barrierefreien Nutzung von baulichen Anlagen und Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Nutzer müssen in die Lage versetzt werden, von fremder Hilfe weitgehend unabhängig zu sein. Sie dient ferner der Orientierung für Blinde und Sehbehinderte.
- f)** Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 f) zur bautechnischen Sicherheit weist die Vorhabenträgerin auf die unbedingte Notwendigkeit der uneingeschränkten Beachtung der gesetzlichen Vorschriften sowie der anerkannten Regeln der Technik hin.
- g) - l)** Die Nebenbestimmungen zur erschütterungstechnischen Beurteilung (Teil A, Kapitel IV, Punkte g) - l) sind erforderlich, um zu vermeiden, dass die Anlagen unzulässige Immissionswerte erzeugen. Die Nebenbestimmungen dienen somit der Vermeidung von Schäden der Umwelt.

3. Bauzeitbedingte Belastungen

a) Allgemeines

Die verfügte Nebenbestimmung ist zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig.

b) Baulärm

Da die Baustelle nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen nach der 4. BImSchV gehört, findet auf sie das Schutzregime der §§ 22 bis 25 BImSchG Anwendung. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und die nach dem Stand der Technik unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Ob von der Baustelle schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, beurteilt sich nach der gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG fortgeltenden AVV Baulärm. Bei der Bewertung der Zumutbarkeit ist nicht auf die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm abzustellen, sondern auf den Eingriffswert, d. h. deren Überschreitung um 5 dB (A), da nach Nr. 4.1. AVV Baulärm Maßnahmen zur Minderung erst ab diesem Wert geboten sind (vgl. VGH Mannheim, NVwZ-RR 1990, 227 f.). Für die Beurteilung des zumutbaren Baulärms ist der Einwirkungsbereich der Baustelle zu ermitteln. Die Festlegung der zumutbaren Geräuschemissionen erfolgt abgestuft nach der Gebietsart.

Die niedrigeren Werte der TA Lärm können nicht berücksichtigt werden, da diese gemäß Nr. 1 f der TA Lärm ausdrücklich nicht für Baustellen gilt. Dies gilt auch bei einer über Jahre andauernden Großbaustelle, da Baulärm auch bei längerer Dauer gleichwohl vorübergehenden Charakter hat.

Mit der Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 b), welche die Vorhaben-trägerin dazu verpflichtet, die Bestimmungen der AVV Baulärm einzuhalten, wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sichergestellt, dass damit unzumutbare Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baulärm nicht zu befürchten sind.

Bei Verstößen gegen die vorgenannten Vorschriften ist die Untere Immissionsschutz-behörde zum Einschreiten befugt.

c) Erschütterungen

Die verfügte Nebenbestimmung ist zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich.

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen sind weder im BImSchG noch in anderen Vorschriften rechtlich verbindliche Grenzwerte festgelegt. Allerdings sind in der DIN 4150-2, Stand Juni 1999 Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch Baumaßnahmen enthalten. Mangels rechtlicher Verbindlichkeit stellen die dort genannten Werte keine absolute Grenze dar, können aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen als konkreter Anhaltspunkt dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit der Erschütterungsimmissionen ausgegangen werden.

d) Staubbelastung

Einer durch den Baustellenverkehr möglichen Staubbelastung kann durch die angeordneten Nebenbestimmungen wirksam vorgebeugt werden.

Einer konkreten Ermittlung der während der Bauzeit durch Baustellenverkehr verursachten Staubbelastung bedurfte es nicht, weil lediglich eine über längere Zeit gleichmäßige Staubbelastung zuverlässig prognostiziert werden kann. Angesichts der Unregelmäßigkeiten des Baustellenverkehrs liegen entsprechende Daten, wie die voraussichtliche Anzahl und die Art der Fahrzeuge sowie über Zeiten und Orte ihres jeweiligen Einsatzes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens naturgemäß nicht vor (vgl. BVerwG, Urteil vom 03. März 2011, AZ: 9 A 8/10).

4. Wasserrecht

Die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 4 finden ihre Rechtsgrundlage in § 1 VwVfG LSA i. V. m. § 36 Abs. 2 VwVfG und sind zur ordnungsgemäßen Durchführung des Verfahrens erforderlich.

Sie begründen sich im Einzelnen wie folgt:

a)

Es ist geplant, das anfallende Drainagewasser der Gleiskörperentwässerung in den Abwasserkanal der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH abzuführen. Die beste-

hende Straßenentwässerung erfolgt in die Klinke. Da aufgrund der Verbreitung des Straßenkörpers und des neuen Gleiskörpers mehr Niederschlagswasser anfällt und in die Klinke abgeleitet wird, ist eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis für diese Einleitung zu beantragen. Das Einleiten von Niederschlagswasser in ein oberirdisches Gewässer stellt nach § 9 (1) Nr. 4 WHG einen Tatbestand einer Gewässerbenutzung dar.

b)

Die Genehmigung gilt nur für die Maßnahme entsprechend den eingereichten Antragsunterlagen. Bei Veränderung und Abweichung zu den vorgelegten Unterlagen können neue fachliche oder wasserrechtliche Gesichtspunkte auftreten, die es zu bewerten gilt und die ggf. mit Nebenbestimmungen zu belasten sind, damit das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.

c) - f) und i)

Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Flussbereich Schönebeck, ist Unterhaltspflichtiger für das Gewässer Klinke. Die Unterhaltspflicht besteht nach § 40 (1) WHG i. V. m. § 53 (1) WG LSA. Die Unterhaltungsmöglichkeit darf durch das Vorhaben nicht eingeschränkt bzw. unterbunden werden. Im Falle von entstehenden Mehrkosten ist der LHW berechtigt, diese vom Eigentümer des Bauwerks ersetzt zu bekommen.

Des Weiteren sollen nachteilige Einwirkungen und Schädigungen des Gewässers Klinke vermieden werden. Es ist abzusichern, dass der schadlose Wasserabfluss auch bei Starkregenereignissen gewährleistet wird. Eine schnelle Wiederherstellung der ursprünglichen Verhältnisse am Gewässer hat zu erfolgen.

Das Gewässer ist mit Abschluss der Bauarbeiten in einem ordnungsgemäßen Zustand hinsichtlich seiner Funktionen für den Naturhaushalt und Landschaftsbild zu versetzen.

g) und h)

Baubeginn und Bauende sind anzuzeigen, damit geprüft werden kann, ob das Vorhaben entsprechend der wasserrechtlichen Genehmigung ausgeführt wird und keine nachteiligen Auswirkungen für die Klinke bestehen.

5. Naturschutz und Landschaftspflege

a) Erfolgskontrolle und Meldung

Die verfügbaren Nebenbestimmungen haben ihre Grundlage in den §§ 13 bis 19 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG LSA und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen (Runderlass des MLU, MI, MW und BMV vom 27. Juli 2005 – 42.2-22301/3) zur Umsetzung und Sicherung des nachhaltigen Erfolges der durchgeführten Maßnahmen zum Ausgleich und / oder Ersatz von unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Kompensationsmaßnahmen).

b) Informationen

Die Nebenbestimmung wurde als Grundlage für die Vollzugskontrolle für die festgesetzten landschaftspflegerischen Maßnahmen erlassen.

c) Nebenbestimmungen zur Eingriffsgenehmigung

Die verfügbaren Nebenbestimmungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 c), Punkte aa) und bb) dienen der weitgehenden Eingriffsvermeidung.

Durch die unter Punkt cc) aufgeführte Nebenbestimmung soll gewährleistet werden, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen den naturschutzfachlichen Anforderungen weitgehend entsprechen.

Die Nebenbestimmung unter Punkt dd) beinhaltet Festlegungen zur Herstellungs- und Erfolgskontrolle sowie zur Nachbesserungspflicht bei nicht hinreichend fachgerechter Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen.

Die unter den Punkten ee) – jj) aufgeführten Nebenbestimmungen dienen der nachhaltigen Sicherung der Gehölzanpflanzungen und Grünflächen.

6. Lärmschutz

Im Planfeststellungsgebiet ist es auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgebotes nicht möglich, in allen betroffenen Bereichen, die von der 16. BImSchV vorgegebenen Tages- und Nachtgrenzwerte einzuhalten. Aus diesem Grund sind Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen aus bautech-

nischen Gründen nicht möglich sind, wird für die Betroffenen ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt. Es besteht demnach Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in den schutzbedürftigen Räumen.

Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen sowie in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sind im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der individuellen Grundstücksverhältnisse der betroffenen Grundstückseigentümer von der Vorhabenträgerin unter Beachtung der 24. BImSchV festzulegen und auszuführen.

Bei Gebäuden, bei denen die Nachtgrenzwerte überschritten werden, ist für Schlafräume und für zum Schlaf geeignete Räume auf Antrag durch den Eigentümer eine Belüftung vorzusehen. Im Falle der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Tag wird auch ein Anspruch auf Entschädigung für Außenwohnbereiche (wie Balkone, Loggien und Terrassen) festgestellt. Unter analoger Anwendung der VLärmSchR 97 ist für die betroffenen Balkone die Entschädigung in Geld auszugleichen.

Hinsichtlich des festgestellten Anspruchs auf Lärmschutz für den Spielplatz auf dem Grundstück Wiener Straße 34 kann nach der Empfehlung des sachverständigen Ingenieurbüros für Schallschutz ECO Akustik anstelle des vorhandenen durchlässigen Zaunes durch die Errichtung einer Mauer oder einer geschlossenen Wand aus Holzelementen mit einer Dichte von 10 kg/m² eine wirksame akustische Abschirmung erreicht werden.

Damit ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm verbleiben.

7. Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A Kapitel IV, Punkt 7 dieses Beschlusses dienen zur Umsetzung der abfall- und bodenschutzrechtlichen Belange.

Das LAGA-Merkblatt „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Technische Regeln“ ist mit Erlass des MLK LSA für verbindlich erklärt worden (Teil I – Erlass vom 22. Juli 2004, Teile II und III – Erlass vom 24. März 2006).

8. Kampfmittelbeseitigung

Die verfügte Nebenbestimmung im Teil A, Kapitel IV, Punkt 8 ist zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig. Sie dient dem Schutz der Bevölkerung, vorhandener Anlagen sowie dem Bauvorhaben selbst.

Die mit dem Bauvorhaben belegten Flächen wurden als Kampfmittelverdachtsflächen (Bombenabwurfgebiet) eingestuft, so dass hier bei Tiefbauarbeiten oder sonstigen erdeingreifenden Maßnahmen mit dem Auffinden von Bombenblindgängern gerechnet werden muss. Daher war eine vorangehende Untersuchung des betreffenden Baufeldes auf das Vorhandensein von Kampfmitteln festzusetzen.

9. Brand- und Katastrophenschutz

Die verfügt Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel VI, Punkt 9 dieses Beschlusses beruhen auf gesetzlichen Bestimmungen sowie auf Forderungen Träger öffentlicher Belange. Sie berücksichtigen deren Belange und sind darüber hinaus erforderlich zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Brand- und Katastrophenschutzes.

10. Denkmalschutz

Die Anzeigepflicht unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 dieses Beschlusses beruht auf § 17 Abs. 3 i. V. m. § 9 Abs. 3 DenkmSchG LSA. Sie dient dem sachgerechten Umgang und dem Schutz unvorhergesehener archäologischer Funde.

11. Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter

Die verfügt Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses beruhen auf gesetzlichen Bestimmungen sowie auf Forderungen Träger öffentlicher Belange und Versorgungsunternehmen. Sie berücksichtigen deren Belange.

VIII. Begründung der Hinweise

Die in dem Planfeststellungsbeschluss in Teil A, Kapitel V, Punkt 2 aufgeführten Hinweise beruhen auf Mitteilungen Träger öffentlicher Belange und sind der Vorhabenträgerin für die Bauausführung dienlich.

Die Aufstellung eines Entsorgungskonzeptes ist nicht zwangsläufig an bauliche Eingriffe in Altlastflächen verbunden. Das Konzept dient einer geordneten Aufstellung der im Rahmen eines Bauvorhabens anfallenden Abfallarten und der Festlegung von Entsorgungswegen. In solch einem Konzept wird klargestellt, welche Analysen bei welchen Abfällen durchzuführen sind. Das Konzept legt einen Leitfaden für die Entsorgung vor und ist sinnvoll bei Großbaumaßnahmen.

Aus diesem Grund hat die Planfeststellungsbehörde die oben genannte Empfehlung abgegeben.

IX. Abwägung der Belange

1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

a) Begründung der Raumbedeutsamkeit

Gemäß § 3 Nr. 6 ROG sind raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen Planungen einschließlich der Raumordnungspläne, Vorhaben und sonstige Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird, einschließlich der hierfür vorgesehenen öffentlichen Finanzmittel.

Die Raumbedeutsamkeit des Vorhabens im Sinne von raumbeeinflussend ergibt sich aus der Funktion der Straßenbahn als wichtiger Bestandteil des ÖPNV- Konzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg.

b) Begründung der landesplanerischen Feststellung

Der Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt enthält die landesbedeutenden Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die der Entwicklung, Ordnung und Sicherung der nachhaltigen Raumentwicklung des Landes Sachsen-Anhalt zugrunde zu legen sind. Diese festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung wurden in die regionalen Entwicklungspläne übernommen und, soweit erforderlich, konkretisiert und ergänzt. Dabei sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die der Entwicklung, Ordnung und Sicherung der nachhaltigen Raumentwicklung in der Planungsregion dienen, festgelegt.

Im Landesentwicklungsplan ist unter Ziffer 5.9.7.3 die Festlegung enthalten, dass „soweit das zu erwartende Fahrgastaufkommen es rechtfertigt, der öffentliche Straßenpersonenverkehr (Bus und Straßenbahn, ÖSPV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorrangig zu erhalten, schrittweise barrierefrei zu gestalten und zu einer leistungsfähigen Alternative zur Nutzung individueller Kraftfahrzeuge auszubauen (ist)“.

Das geplante Vorhaben entspricht diesem im Landesentwicklungsplan formulierten Ziel der Raumordnung.

Zu den Belangen der Raumordnung für die raumbedeutsame Planung erfolgte die landesplanerische Abstimmung nach § 13 LPIG in Form einer landesplanerischen Stellungnahme.

Eine Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen der Raumordnung wird festgestellt.

2. Auswirkungen auf die Umwelt

2.1. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung nach §§ 11, 12 UVPG

a) Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG

aa) Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch ist hinsichtlich der zu beurteilenden Belastungssituationen durch folgende Hauptaspekte gekennzeichnet:

- Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen auf den Menschen durch Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Strahlen und Licht
- Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit durch Luftverunreinigungen und Gerüche

Für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Straßenbahnstrecke Wiener Straße sind die Umwelteinwirkungen auf den Menschen durch Lärm, Erschütterungen und elektromagnetische Felder relevant.

Beschreibung Ist-Zustand

Das Schutzgut Mensch wird hauptsächlich durch die im Projektgebiet vorhandene Wohnbevölkerung gebildet. Das Projektgebiet liegt überwiegend in dem für die Bevölkerungsstatistik relevanten Stadtteil Leipziger Straße mit einer Einwohnerdichte von ca. 55 Einwohnern pro Hektar. Die Bevölkerungsentwicklung ist stabil mit einem leicht positiven Bevölkerungssaldo (Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik – Bevölkerungsbroschüre 2012). An baulichen Wohnformen wird die Wiener Straße überwiegend durch eine drei- bis viergeschossige Blockrand- und Zeilenbebauung gesäumt, im mittleren Abschnitt sind auf der nördlichen Seite einzelne Stadtvillen der 20er / 30er Jahre vorhanden. In den Knotenpunktbereichen Wiener Straße / Leipziger Straße / Raiffeisenstraße und Südring / Halberstädter Straße / Wiener Straße gibt es neben 3- bis 5-geschossiger Wohnbebauung auch 5-geschossige Geschäfts- und Bürohäuser.

Die Leerstandsquote der hauptsächlich durch Wohnungsbauunternehmen bewirtschafteten Wohngebäude beträgt unter 7 % mit stabiler Tendenz. An sozialen Einrichtungen in öffentlicher und privater Trägerschaft bestehen im Projektgebiet folgende Einrichtungen:

Kindertagesstätte „Kinderkasten“ – Wiener Straße 34.

Der Ist-Zustand ist unter Verkehrslärmaspekten nach der schalltechnischen Untersuchung durch das Büro ECO Akustik, Barleben durch eine hohe Vorbelastung gekennzeichnet (48,1 bis 71,5 dB (A) Tag / 43,2 bis 61,3 dB (A) Nacht).

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Das Schutzgut Mensch (einschließlich der menschlichen Gesundheit) wird durch folgende zu erwartende Umweltauswirkungen betroffen:

- Erhöhung der Lärmimmissionen durch den Straßenbahnverkehr
- Erhöhung der Lärmimmissionen durch die bauliche Änderung der Straßenverkehrsanlage
- Erschütterungen durch den Straßenbahnverkehr und den Straßenverkehr vor allem in den Kreuzungsbereichen.

Zur Ermittlung und Bewertung der lärmimmissionsbedingten Auswirkungen, der Auswirkungen der Erschütterungs- und Körperschallimmissionen und der elektromagneti-

schen Auswirkungen des Vorhabens wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkte 2.2. bis 2.4. des Beschlusses verwiesen.

bb) Schutzgüter Klima und Luft

Die Schutzgüter Klima und Luft korrelieren in einem weiten Bereich mit dem Schutzgut Mensch.

Die Betroffenheit des Menschen durch Luftverunreinigungen bzw. Klimaveränderungen ist dabei quasi als Indikator zu verstehen für die Umwelteinwirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft. Dies schließt die damit verbundenen Wechselwirkungen zwischen dem Umweltmedium Luft und den daraus resultierenden Klimafolgen ein.

Kennzeichnend für die Schutzgüter Klima und Luft ist die weite Spanne von der lokalen (lokale Luftverunreinigungen, Orts- bzw. Stadtklima) bis zur globalen Dimension. Für den globalen Klimaschutz sind folgende Aspekte relevant:

- Reduzierung klimaschädlicher Luftbelastungen insbesondere durch Reduzierung des Energiebedarfs, Steigerung der Effizienz in der Energienutzung, vermehrter Einsatz erneuerbarer Energien.

Unter stadtklimatischen Aspekten richtet sich der Fokus auf bestehende kleinräumige Belastungssituationen und der Entwicklung entsprechender Anpassungsstrategien bei fortschreitender Klimaveränderung.

Beschreibung Ist-Zustand

Insgesamt ist zu erwarten, dass durch die städtebauliche Situation der Wiener Straße mit einem relativ breiten Straßenraum, durch die relative West-Ost-Ausrichtung der Straßenführung mit vorherrschender Windrichtung und die entlastende Wirkung der straßenanliegenden Grünflächen mit partiell ausgeprägtem Gehölzbestand extreme Schadstoffsituationen der Luft nicht oder nur selten auftreten.

Die stadtklimatische Situation ist nach den vom Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg für das Stadtgebiet erstellten Karten der klima- und immissionsökologischen Funktionen und Planungsempfehlungen wie folgt darzustellen:

Der Vorhabensbereich liegt außerhalb von stadtklimatisch wirksamen Leitbahnen bzw. weist keinen direkten räumlichen Zusammenhang mit großräumig wirkenden kaltluftproduzierenden Freiflächen auf. Durch die straßenanliegenden Grünflächen mit partiell

ausgeprägtem Gehölzbestand ist eine innerhalb des Vorhabenbereiches kleinräumig wirkende Entlastungswirkung auf den durch einen insgesamt hohen Versiegelungsgrad gekennzeichneten innerstädtischen Überwärmungsbereich gegeben.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Durch den Bau der Verkehrsanlage erfolgt nach dem LBP im Vorhabenbereich eine Neuversiegelung von bisher unversiegelten Bodenflächen in einem Umfang von 5.746,50 qm, davon 5.069,50 qm Rasenflächen und 677 qm Gehölzflächen sowie 16 Bäumen. Durch den Verlust der kleinräumig stadtklimatisch ausgleichenden Boden- bzw. Biotopflächen ist im Vorhabenbereich eine Veränderung der geländeklimatischen Situation zu erwarten. Eine erhebliche Veränderung der lufthygienischen Situation ist durch das im Prognosezeitraum bis 2025 nur geringfügig zunehmende Straßenverkehrsaufkommen und den fehlenden Schadstoffausstoß durch den Straßenbahnbetrieb nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch die städtebauliche Situation und die bau- bzw. verkehrstechnisch bedingten Vorgaben zur Gradientenführung der Straßenbahnstrecke sind die Eingriffe in die stadtklimatisch wirksamen Boden- bzw. Biotopflächen bzw. Baumbestand (16 Exemplare) in einem Umfang von 5.746,50 qm nicht zu vermeiden. Der Grad der klimaschädlichen Neuversiegelung wird gemindert durch die Ausbildung des besonderen Bahnkörpers in offenem Oberbau (Querschwellengleis als Rasengleis), soweit - verkehrstechnisch bedingt - nicht eine Befestigung des Gleiskörpers erforderlich ist. Zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft werden im Vorhabenbereich Wiener Straße nach dem LBP folgende Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt:

- | | |
|---|----------|
| - Entsiegelung bisher versiegelter Flächen | 303 qm |
| - Pflanzung von Bäumen (Hochstamm) | 62 Stück |
| - Unterpflanzung der Baumstandorte mit Stauden | 500,5 qm |
| - Anpflanzen von standortgerechten Baum- und Straucharten | 85 qm |

Bewertung der Umweltauswirkungen

Durch die Durchführung der stadtklimatisch wirksamen Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabenbereich Wiener Straße ist zu erwarten, dass durch das Vorhaben keine er-

heblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft verursacht werden. Insbesondere durch die Neupflanzung von 62 Laubbäumen (Hochstamm) im unmittelbar wirksamen räumlichen Bezug zum Trassenbereich ist eine Kompensation der Beeinträchtigungen der stadtklimatischen Situation durch die Erhöhung des Versiegelungsgrades im Projektgebiet gegeben.

cc) Schutzgut Boden

Das Schutzgut Boden ist durch folgende Funktionen gekennzeichnet (§ 2 BBodSchG):

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen
- Bestandteil des Naturhaushaltes, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen
- Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers
- Archiv der Natur- und Kulturgeschichte

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

Vorsorgegrundsatz nach § 1 BodSchAG LSA:

- Schonender und sparsamer Umgang mit Grund und Boden
- Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß
- besonderer Schutz der Böden, die die Bodenfunktionen nach § 2 BBodSchG in besonderem Maße erfüllen
- Treffen von Vorsorgemaßnahmen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, insbesondere durch den Eintrag von schädlichen Stoffen
- Schutz der Böden vor Erosion, vor Verdichtung und vor anderen nachteiligen Einwirkungen
- Steuerung der Inanspruchnahme von Boden auf Flächen, die von vergleichsweise geringer Bedeutung für die Bodenfunktionen sind (§ 1 BBodSchG)
- Erhalt der Böden in dem Zustand, dass sie ihre Funktion im Naturhaushalt erfüllen können (§ 1 BNatSchG)
- Renaturierung nicht mehr genutzter, versiegelter Flächen (§ 1 BNatSchG)

- höhere Gewichtung von Flächen mit überdurchschnittlich hoher Erfüllung der Bodenfunktionen (Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell LSA):
- ohne oder mit geringen anthropogenen Bodenveränderungen (z. B. naturnahe Biotop- und Nutzungstypen)
- mit Vorkommen seltener Bodentypen
- mit überdurchschnittlich hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit

Beschreibung Ist-Zustand

Das Schutzgut Boden ist im Vorhabenbereich nach den Angaben des Landschaftsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg wie folgt gekennzeichnet:

Außerhalb des Auenbereiches der Klinke liegen Schwarzerdeböden aus Lößlehm in einem Degradationsstadium vor, die partiell durch Devastierungen (Zerstörung der natürlichen Bodenhorizonte, Bodenauf- und Bodenabtrag) in einen stark anthropogen geprägten Kultsol übergehen. Die Bodenformation weist trotz der vorhandenen Störungen eine wichtige Regelungsfunktion auf (hohes Sorptions- und Wasserhaltevermögen). Im Vorhabenbereich liegen keine Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen vor (Altlasten etc.).

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Durch den Bau der Verkehrsanlage erfolgt neben einer Devastierung der Bodenschichten eine Neuversiegelung von bisher unversiegelten Bodenflächen in einem Umfang von 5.746,50 qm.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch die städtebauliche Situation und die bautechnischen Vorgaben zur Gradientenführung der Straßenbahnstrecke ist eine Bodenversiegelung in dem genannten Umfang nicht zu vermeiden. Im direkten Wirkungsbereich des Vorhabens erfolgt zum Ausgleich der betroffenen Bodenfunktionen eine Entsiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen im Umfang von 303 qm.

Der Grad der Neuversiegelung wird gemindert durch die Ausbildung des besonderen Bahnkörpers in offenem Oberbau (Querschwellengleis als Rasengleis), soweit verkehrstechnisch bedingt nicht eine Befestigung des Gleiskörpers erforderlich ist.

Sollten bei vorgesehenen Erdarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten festgestellt werden, ist die Untere Bodenschutzbehörde nach § 3 BodSchAG LSA im Hinblick auf die zu treffenden Sanierungsmaßnahmen einzubeziehen.

Als externe Ersatzmaßnahme wird die Pflanzung eines Feldgehölzes aus standortgerechten, einheimischen Bäumen auf dem Flurstück 10521 / Flur 204 der Gemarkung Magdeburg, Stadtteil Rothensee in einem Umfang von 3.100 qm durchgeführt. Damit ist auf der Fläche ein nachhaltiger Schutz aller natürlichen Bodenfunktionen gegeben.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Durch die Neuversiegelung von bisher unversiegelten Bodenflächen in einem Umfang von 5.746,50 qm werden durch das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden verursacht. Durch die Überbauung bzw. Versiegelung sind Böden mit ausgeprägten Potentialeigenschaften (hohes Sorptions- und Wasserhaltevermögen) betroffen. Der Verlust dieser Böden mit wichtigen biotischen Entwicklungs- bzw. stofflichen Umwandlungs- und Pufferfunktionen ist im Vorhabenbereich selbst nicht ausgleichbar. Durch die ausgeprägten Regenerations- und Puffereigenschaften des Bodens und dem Erhalt funktionsgerechter Grünflächen ist allerdings davon auszugehen, dass sich die Umweltauswirkungen im Vorhabenbereich auf ein unerhebliches Maß relativieren. Unter Umweltvorsorgeaspekten ist die Umsetzung der externen Ausgleichsmaßnahmen (Aufforstung auf 3.100 qm Bodenfläche) und der Schutz des bei den Baumaßnahmen abgetragenen Oberbodenmaterials hinsichtlich einer nachhaltigen Wiederverwendung von hohem Gewicht.

dd) Schutzgut Wasser

Das Schutzgut Wasser ist zu unterteilen in Oberirdische Gewässer und Grundwasser.

Oberirdische Gewässer:

Oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine nachteilige Veränderung ihres ökologischen und chemischen Zustands vermieden und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (§ 25a WHG, Art. 4 WRRL).

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

- Nachteilige Veränderungen des ökologischen und chemischen Zustandes von oberirdischen Gewässern ist zu vermeiden (§ 25a WHG, Art. 4 WRRL)
- Ein guter ökologischer und chemischer Zustand der Oberflächengewässer ist zu erhalten oder zu erreichen (§ 25a WHG, Art. 4 WRRL).
- Erhalt und Entwicklung der Gewässerrandstreifen (§ 38 Abs.1 WHG, § 50 WG LSA)
- Bewahrung von Meeres- und Binnengewässer vor Beeinträchtigungen, Erhaltung ihrer natürlichen Selbstreinigungsfähigkeit und Dynamik, insbesondere für natürliche und naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Ufer und Auen (§ 1 BNatSchG)
- Höhere Gewichtung von Oberflächengewässern mit Funktionen von besonderer Bedeutung (Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell LSA):
- Naturnahe Oberflächengewässer und Gewässersysteme (einschließlich natürlicher / tatsächlicher Überschwemmungsgebiete) ohne oder nur mit extensiven Nutzungen
- Oberflächengewässer mit überdurchschnittlicher Wasserbeschaffenheit.

Grundwasser:

Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass eine nachteilige Veränderung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden und ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird (§ 33a WHG, Art. 4 WRRL).

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

- Nachteilige Veränderungen des mengenmäßigen und chemischen Zustandes des Grundwassers ist zu vermeiden (§ 33a WHG, Art.4 WRRL)
- Ein guter ökologischer und chemischer Zustand des Grundwassers ist zu erhalten oder zu erreichen (§ 33a WHG, Art.4 WRRL).
- Spezifische Bewertungskriterien nach Trinkwasserrichtlinie (98/83/EG) und Grundwasserrichtlinie (2006/118/EG)

- Entwicklung von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für den vorsorgenden Grundwasserschutz sowie für einen ausgeglichenen Niederschlags-Abflusshaushalt (§ 1 BNatSchG)
- Höhere Gewichtung von Grundwasservorkommen mit Funktionen von besonderer Bedeutung (Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell LSA):
- Vorkommen von Grundwasser in überdurchschnittlicher Beschaffenheit und Gebiete, in denen sich dieses neu bildet
- Heilquellen und Mineralbrunnen.

Beschreibung Ist-Zustand

Oberirdische Gewässer:

Der Trassenverlauf der Wiener Straße mit der geplanten Straßenbahnverkehrsanlage wird durch die Klinke als ein nach dem WG LSA eingestuftes Fließgewässer 1. Ordnung in nördlicher Parallellage zum Magdeburger Ring gequert. Die Klinke weist in diesem Abschnitt im Ufer- und im Sohlbereich einen naturfernen Zustand auf, der bautechnisch auch durch die unmittelbare Nähe zu den bestehenden Verkehrsanlagen bedingt ist.

Grundwasser:

Der Grundwasserflurabstand beträgt im Vorhabenbereich nach den Angaben des Landschaftsplans 2 bis 5 Meter, die Grundwasserneubildungsrate nach den standörtlichen Voraussetzungen 30 mm / Jahr, bedingt durch den Versiegelungsgrad ca. 15 mm / Jahr. Da keine aussagefähigen Grundwasseranalysen für den Vorhabenbereich vorliegen, kann keine Aussage über die stoffliche Qualität des Grundwassers getroffen werden. Anhaltspunkte für eine Grundwasserbelastung nach den Bestimmungen des Bodenschutzgesetzes liegen jedoch nicht vor. Aufgrund der geologischen bzw. bodengenetischen Situation (Schwarzerde aus Lößlehm) ist von einem gutem Schutz des Grundwassers auszugehen. Das Grundwasserangebot im Vorhabenbereich unterliegt keiner direkten Nutzung hinsichtlich einer Entnahme bzw. Förderung.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Durch die Neuversiegelung von bisher unversiegelten Bodenflächen in einem Umfang von 5.746,50 qm werden durch das Vorhaben Auswirkungen auf den Grundwasser-

haushalt verursacht. Die Bahnkörper- und die Haltestellenentwässerung erfolgt über Drainageleitungen bzw. über die angrenzende Fahrbahn. Als Vorflut dient hauptsächlich die Klinke. In den Abschnitten mit befestigtem Bahnkörper mit Rillenschienengleis wird das anfallende Schmutzwasser hauptsächlich den Abwasserleitungen der AGM mbH zugeführt. Durch das Vorhaben werden bau- und betriebsbedingt keine erhöhten Schadstoffbelastungen des Grundwassers oder der Klinke als Oberflächengewässer verursacht. Durch die Brückenersatzbauwerke (Straße, Straßenbahn) über die Klinke erfolgt nur eine marginale Veränderung des baulich bedingten ökologischen Zustandes der Klinke.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch die städtebauliche Situation und die bautechnischen Vorgaben zur Gradientenführung der Straßenbahnstrecke ist eine Bodenversiegelung in dem genannten Umfang nicht zu vermeiden. Im direkten Wirkungsbereich des Vorhabens erfolgt zum Ausgleich der betroffenen Funktionen des Grundwasserhaushaltes eine Entsiegelung bisher versiegelter Bodenflächen im Umfang von 303 qm.

Als externe Ersatzmaßnahme wird die Pflanzung eines Feldgehölzes aus standortgerechten, einheimischen Bäumen auf dem Flurstück 10521 / Flur 204 der Gemarkung Magdeburg in einem Umfang von 3.100 qm durchgeführt. Damit ist auf der Fläche ein nachhaltiger Schutz des Grundwasserhaushalts gegeben.

Bei Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zur Vermeidung von Grundwassergefährdungen bei der Umsetzung des Bauvorhabens ist auch bei Minderung der Grundwassergeschützttheit durch Bodenabtrag von einem relativ geringen Beeinträchtigungsrisiko auszugehen.

Wird bei den Gründungsarbeiten der Bauteile, die in das Erdreich eingebunden werden, Grundwasser erschlossen und somit eine Grundwasserabsenkung oder Wasserhaltung erforderlich, ist für die Entnahme von Grundwasser die wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Wie bereits ausgeführt, sind durch den Bau und den Betrieb des Vorhabens unter Einhaltung der relevanten Vorschriften zur Vermeidung von Havariefällen keine erhebli-

chen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Grund-, Oberflächenwasser) zu erwarten.

Dem Umweltvorsorgegebot wird damit umfassend Rechnung getragen.

ee) Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Unter dem Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind im Rahmen der UVP einzelne Exemplare von Arten sowie die Vielfalt an Lebensräumen, Lebensgemeinschaften, Populationen und Arten zu verstehen. Zielbestimmend ist hier § 1 BNatSchG, wonach Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen sind. Zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt sind danach entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere

- lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedlungen zu ermöglichen
- Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken
- Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

- Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen mit u.a. dem Beseitigungsverbot von Gehölzen in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September (§ 39 BNatSchG)
- Vorschriften für besonders geschützte und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten (einschließlich Arten nach der EU-Vogelschutzrichtlinie und nach Anhang 4 der EU-Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Schutzrichtlinie, fallweise in Verbindung mit der Einstufung des Gefährdungsgrads als Rote-Liste-Art (Landesamt für Umweltschutz), einschließlich der Prüfung des Zugriffsverbotes wild lebender Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten (§ 44 BNatSchG)
- Gesetzlich geschützte Biotope (§ 22 NatSchG LSA) i. V. m. der Biototypen-Richtlinie LSA

- Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt)
- Kartieranleitung Biotop- und Nutzungstypen (Landesamt für Umweltschutz)
- Baumschutzsatzung Landeshauptstadt Magdeburg.

Bei vorhandenen Ausweisungen von Schutzgebieten und Schutzobjekten nach den Bestimmungen des BNatSchG und des NatSchG LSA sind fallweise spezielle Erfassungs- und Kartiervorschriften zu beachten und arten- bzw. biotopspezifische Kohärenzaspekte nach dem jeweiligen Schutzregime.

Beschreibung Ist-Zustand

Nach der im Landschaftsprogramm enthaltenen Systematik zur potentiell natürlichen Vegetation in Sachsen Anhalt kann für den Untersuchungsraum vorherrschend ein typischer Haselwurz – Labkraut – Traubeneichen – Hainbuchenwald angesehen werden, der im ursprünglichen Auenbereich der Klinke in einen Traubenkirschen – Erlen – Eschenwald übergeht.

Die im Untersuchungsgebiet durchgeführte Kartierung der Biotop- und Nutzungstypen verdeutlicht, dass die heutigen Freiflächen hingegen stark anthropogen bestimmt sind. Danach sind vorwiegend Rasenflächen vorhanden, die partiell mit Baum- und Gebüschgruppen bzw. Baumreihen, Einzelbäumen und Hecken bestanden sind. Der Katalog der vorhandenen Biotoptypen wird ergänzt durch Hausgärten, Neophytenflur (Zierstaudenfläche), Vegetationsfreie Flächen (wohnungsnahe Parkplätze), einem verbauten Bachlauf (Klinke) sowie einer Kleingartenanlage zwischen Emanuel-Larisch-Weg und Hertzstraße und dem Südfriedhof am Rande des Vorhabenbereiches. Die vorhandenen Gehölzarten sind überschlägig zu gleichen Anteilen heimischer und nichtheimischer Natur. Zusätzlich zur Biotop- und Nutzungskartierung wurden im weiteren Trassenbereich des Verkehrsvorhabens 20 Einzelbäume kartiert, die der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg unterliegen.

Nach den vorhandenen Biotopstrukturen und den durch Mensch und Verkehr im Gebiet verursachten Belastungstendenzen kann davon ausgegangen werden, dass im Vorhabenbereich außer Vogelarten keine nach dem BNatSchG besonders oder streng geschützte Tier- und Pflanzenarten vorkommen. Von der zuständigen Naturschutzbehörde wurde daher als Ergebnis des Scoping-Termins auch keine Erfassung bestimmter Artengruppen gefordert. Unter Artenschutzaspekten konzentriert sich der Fokus hauptsächlich auf die im Vorhabenbereich tatsächlich oder potentiell vorkom-

menden Vogelarten (besonders geschützte Tierarten nach BNatSchG / EU-Vogelschutzrichtlinie). Das Artenspektrum umfasst dabei folgende Vogelarten: Amsel, Kohl-, Blaumeise, Grünfink, Ringel- und Türkentauben, Hausspatz, Haus-, Gartenrotschwanz, Rotkehlchen, Dompfaff, Buchfink und Zeisig.

Schutzgebiete- oder Schutzobjekte nach den Bestimmungen des BNatSchG sind bis auf die der Baumschutzsatzung unterliegenden Einzelbäume durch das Vorhaben nicht betroffen.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Durch den Bau der Verkehrsanlage erfolgt eine Reduzierung der Rasenflächen im Umfang von 5.069,5 qm, eine Beseitigung des Baumbestandes nach Baumschutzsatzung im Umfang von 16 Bäumen und eine Reduzierung des Gehölzbestandes aus Gebüsch, Strauchflächen und Hecken auf Rasenflächen in einem Umfang von 677 qm.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch die städtebauliche Situation und die bautechnischen Vorgaben zur Gradientenführung der Straßenbahnstrecke ist der Eingriff in den vorhandenen Biotopbestand nicht zu vermeiden. Auch der Eingriff in den Bestand der nach Baumschutzsatzung geschützten Einzelbäume im erweiterten Trassenbereich der Verkehrsanlage ist bautechnisch unter Beachtung wirtschaftlicher Zumutbarkeitskriterien nicht zu vermeiden.

Als der Bedeutung des städtebaulich dominanten Einzelbaumes angemessene Vermeidungsmaßnahme ist der Erhalt des Japanischen Schnurbaumes (*Sophora japonica*) im Kreuzungsbereich Wiener Straße / Halberstädter Straße anzusehen. Hier wurde eine bautechnisch aufwändige Planungsvariante zum Erhalt des Baumes bevorzugt.

Unter Artenschutzaspekten zum Erhalt des Vogelbestandes sind insbesondere die Bestimmungen des BNatSchG zum Zugriffsverbot und zum Beseitigungsverbot des Gehölzbestandes in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres zu beachten.

In der Ausführungsplanung werden die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Baumbestandes nach den einschlägigen Fachkonventionen der Richt-

linie für die Anlage von Straßen (RAS LP 04), Teil Landschaftspflege und der relevanten DIN-Normen (insbesondere DIN 18920 – Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) verbindlich festgelegt.

Zum Ausgleich und Ersatz der Beeinträchtigungen des Schutzguts Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Entsiegelung bisher unversiegelter Bodenflächen mit Vegetationsentwicklung : 303 qm
- Pflanzung von Bäumen (Hochstamm) im Trassenbereich der Verkehrsanlage bzw. auf unmittelbar anliegenden Grünflächen: 62
- Unterpflanzung der Baumstandorte mit Stauden: 500,5 qm
- Pflanzung von standortgerechten, einheimischen Baum- und Straucharten auf den dem Trassenbereich anliegenden Grünflächen: 85 qm
- Pflanzung eines Feldgehölzes aus standortgerechten, einheimischen Bäumen auf dem Flurstück 10521 / Flur 204 der Gemarkung Magdeburg im Stadtteil Rothensee: 3.100 qm.

Durch eine entsprechende Pflanzenauswahl bei den Gehölzen und Stauden wird den Lebensraumansprüchen von Bestäuberinsekten in der Ausführungsplanung Rechnung getragen.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind hochgradig geeignet, die auftretenden Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt nachhaltig zu kompensieren. Der Fokus richtet sich dabei auf die Neupflanzung von 62 Einzelbäumen im Trassenbereich der Verkehrsanlage bzw. auf unmittelbar angrenzenden Grünflächen als Ersatzpflanzungen für die Beseitigung der nach Baumschutzsatzung geschützten 16 Einzelbäume, auf die Auswahl heimischer Arten bei den sonstigen Gehölzpflanzungen und auf die Anlage eines Feldgehölzes im Umfang von 3.100 qm in der freien Landschaft. Mit der Anlage des Feldgehölzes wird insbesondere der Erhöhung der biologischen Vielfalt Rechnung getragen.

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Fließgewässerbiotops Klinker erfolgt nicht. Bestimmend ist hier der vorhandene naturferne Ausbauzustand und die geringe zusätzliche Brückenüberbauung im Umfang von 52 qm.

ff) Schutzgut Landschaft / Stadtbild

Das Schutzgut Landschaft / Stadtbild ist gekennzeichnet durch unterschiedliche Ausprägungsformen von Landschafts- bzw. Stadträumen und den damit verbundenen Bezügen in dem ganzheitlich zu verstehenden Mensch / Natur-Verhältnis. Der Fokus richtet sich dabei auf den Schutz, Erhalt und Entwicklung von Landschafts- und Stadträumen nach ihren spezifischen landschaftsgenetisch und landeskulturell bedingten Ausprägungsformen aufgrund ihres eigenen Wertes, wie auch auf die Funktion dieser Räume unter ästhetischen Aspekten (Landschafts- und Stadtbild) bzw. in ihrer Bedeutung für die landschafts- / freiflächenbezogene Erholung.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

- Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft sind im besiedelten und unbesiedelten Bereich auf Dauer zu sichern (§1 BNatSchG)
- Ein besonderes Gewicht ist beizumessen (§ 1 BNatSchG):
- Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau, und Bodendenkmälern (vor Beeinträchtigungen zu bewahren)
- Zum Zwecke der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich („Schützen und Zugänglichmachen“)
- Erhaltung und Neuschaffung (wenn nicht in ausreichendem Maße vorhanden) von Freiräumen im besiedelten und siedlungsnahen Bereich einschließlich ihrer Bestandteile, wie Parkanlagen, großflächige Grünanlagen und Grünzüge, Wälder und Waldränder, Bäume und Gehölzstrukturen, Fluss- und Bachläufe mit ihren Uferzonen und Auenbereichen, stehende Gewässer, Naturerfahrungsräume sowie gartenbau- und landwirtschaftlich genutzte Flächen
- Konzeptspezifische Schutz- und Entwicklungsziele bei Schutzgebiets- und Schutzobjektausweisungen nach BNatSchG (z.B Biosphärenreservat, Natur- und Landschaftsschutzgebiet, Naturdenkmal, Geschützter Landschaftsbestandteil, Naturpark).

Beschreibung Ist-Zustand

Das Wohnumfeld wird geprägt durch die die Wiener Straße begleitenden Grünflächen mit Rasenflächen und partiell dichtem Gehölzbestand (Alleebäume und Gehölzgruppen). Die Grünflächen dienen hauptsächlich der wohnungsnahen Erholung bzw. den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Eine bezirksübergreifende Funktion der straßenbegleitenden Grünflächen besteht unter Erholungsaspekten lediglich für Radfahrer, Rollstuhlfahrer und Fußgänger.

Die Aufenthaltsqualität im Trassenbereich der Wiener Straße und den anliegenden Grünflächen wird erheblich beeinträchtigt durch die permanent negativ wirkenden Lärmimmissionen des Straßenverkehrs (PKW, LKW, Busse). Die Nutzungsfrequenz der Grünflächen wird durch die bestehende Belastungssituation deutlich limitiert.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Durch den Bau der Verkehrsanlage erfolgt eine Reduzierung der Rasenflächen im Umfang von 5.069,5 qm, eine Beseitigung des Baumbestandes im Umfang von 16 Bäumen und eine Reduzierung des Gehölzbestandes aus Gebüsch, Strauchflächen und Hecken auf Rasenflächen in einem Umfang von 677 qm.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch umfangreiche Maßnahmen (Untersuchung des Vitalitätszustandes, Durchführung von Suchschachtungen im Wurzelraum, Änderung der Gradientenführung der Verkehrsanlage) wurde die Beseitigung des stadtbildprägenden Schnurbaums an der nordöstlichen Straßenecke Halberstädter Straße / Wiener Straße vermieden.

In der Ausführungsplanung werden die Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zum Schutz des Baumbestandes nach den einschlägigen Fachkonventionen der RAS und der relevanten DIN-Normen verbindlich festgelegt.

Im Trassenbereich der Verkehrsanlage bzw. auf den unmittelbar anliegenden Grünflächen werden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt:

- Pflanzung von Bäumen (Hochstamm): 62 Exemplare
- Unterpflanzung der Baumstandorte mit Stauden: 500,5 qm

- Pflanzung von standortgerechten, einheimischen Baum- und Straucharten auf den dem Trassenbereich anliegenden Grünflächen: 85 qm
- Anlegen von Landschaftsrasen auf den Randstreifen und Banketten: 1.177,5 qm.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Die erheblichen Beeinträchtigungen der Grünanlagen und des Straßenbaumbestandes durch Flächenreduzierung bzw. Baumfällungen werden durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Das Stadtbild wird positiv beeinflusst durch die Ausbildung des besonderen Bahnkörpers in offenem Oberbau (Querschwellengleis als Rasengleis), soweit verkehrstechnisch bedingt nicht eine Befestigung des Gleiskörpers erforderlich ist.

Ein besonderes Gewicht ist der Erhöhung der Anzahl der Solitäräume im Vorhabensbereich beizumessen (Erhöhung um 46 Exemplare).

Durch die konsequente Standorteinordnung der Solitäräume und den dadurch partiell erzeugten Alleincharakter ist sichergestellt, dass die städtebaulich-freiraumplanerische Gestaltqualität im Straßenraum der Wiener Straße erhöht wird.

gg) Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Der Schutzgutbegriff „Kultur- und sonstige“ Sachgüter nach UVPG bezeichnet zum einen Objekte von kultureller Bedeutung und zum anderen alle Sachgüter, die alle materiellen Güter i. S. von § 90 BGB umfassen können. Als Kulturgüter werden insbesondere Denkmäler einschließlich der Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler sowie historische Kulturlandschaften betrachtet. Das Schutzgut Sachgüter korreliert insbesondere in den Rubriken „Natürliche Ressourcen und Umweltmedien“ mit anderen Schutzgütern (Mensch, Wasser, Boden, Klima / Luft). Da auch beim Schutzgut Sachgüter ein primärer Bezug zum Umweltschutz bzw. zur Umweltvorsorge herzustellen ist, ist eine rein materielle Gewichtung hinsichtlich der Betroffenheit von Sachgütern (z. B. Immobilienwertverlust) nicht schutzzielabbildend.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit orientiert sich dabei an folgenden Rechtsnormen und Richtlinien:

- Denkmäler (Baudenkmale, Denkmalbereiche, archäologische Kulturdenkmale, archäologische Flächendenkmale, bewegliche Kulturdenkmale und Kleindenkmale) sind zu schützen (§ 1 DenkmSchG LSA)

- Historisch gewachsene Kulturlandschaften, auch mit ihren Kultur-, Bau- und Bodendenkmälern sind vor Beeinträchtigungen zu bewahren.

Beschreibung Ist-Zustand

Im Vorhabenbereich sind keine Kulturgüter im Sinne des Denkmalschutzes vorhanden.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Es sind keine Umweltauswirkungen auch auf Kulturgüter außerhalb des Vorhabenbereichs zu erwarten. Ein kausaler Bezug hinsichtlich einer potenziellen negativen Betroffenheit von Sachgütern ist nicht gegeben.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch die vorgesehenen Maßnahmen im Trassenbereich der Verkehrsanlage und auf den anliegenden Freiflächen ist insgesamt eine stadtgestalterische Aufwertung im Straßenzug der Wiener Straße zu erwarten. Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz einzelner Immobilien durch Erschütterungen werden durch geeignete bautechnische Maßnahmen nach dem Stand der Technik vermieden.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Umsetzung des Vorhabens trägt insgesamt zu einer Aufwertung des Stadtquartiers bei. Negative Umweltauswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind nicht zu erwarten.

hh) Wechselwirkungen

Die Segmentierung der komplexen Ökosysteme, die für die Begriffe Umwelt und Naturhaushalt / Landschaftsbild nach UVPG und BNatSchG stehen, ist planungssystematisch bedingt. Durch die systematische Betrachtung der einzelnen Schutzgüter unter den Aspekten Potentialeigenschaften, Empfindlichkeit gegenüber nutzungsbedingten Beeinträchtigungen und bestehenden Grundbelastungen ist es allein möglich, spezifische Aussagen zu treffen hinsichtlich der Ursache – Wirkungszusammenhänge umweltrelevanter Prozesse und zu den Möglichkeiten schutzgutbezogener Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen. Die Untersuchung der Wechselwirkungen zwischen den betroffenen Schutzgütern richtet sich auf einen erweiterten Betrachtungshorizont. Hier rücken Umweltwirkungen in den Fokus, die ökosystemar-

dingt weit stärker negativ als umwelterheblich eingestuft werden müssen, als dies bei der streng schutzgutbezogenen Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen aufgezeigt werden konnte.

Beschreibung Ist-Zustand

Die Beschreibung des Vorhabenbereiches und des Ist-Zustandes bei den einzelnen Schutzgütern hat gezeigt, dass der Standort wegen seiner jahrelangen innerstädtischen Nutzung vorbelastet ist und sich auf der Fläche nur wenige besonders relevante Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern entwickeln konnten. Der ökosystemare Zustand ist damit durch den Status quo der stadträumlichen Situation bestimmt, insbesondere hinsichtlich der Wechselwirkungen zwischen Boden – Versiegelungsgrad – Grundwasser, Grünflächenumfang und Gehölzbestand – Stadtklima sowie Nutzungsfrequenz / Grünflächenbewirtschaftung – Artenschutz / Biologische Vielfalt.

Darstellung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Bei den jeweiligen Schutzgütern wurden entsprechende ökosystemare Querbeziehungen bzw. Wechselwirkungen dargestellt.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Bei den jeweiligen Schutzgütern wurden entsprechende Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen dargestellt. Die Maßnahmen sind geeignet, sich auch positiv auf die Wechselbeziehungen zwischen den betroffenen Schutzgütern auszuwirken.

Bewertung der Umweltauswirkungen

Relevante Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern bzw. Beeinträchtigungen derselben sind im Rahmen des Vorhabens unter Maßgabe der jeweiligen Schutz- und Minderungsmaßnahmen bzw. im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu treffenden Nebenbestimmungen nicht geeignet, erhebliche nachteilige Umwelteinwirkungen hervorzurufen.

b) Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen

Zur Kompensation der durch das Bauvorhaben verursachten Eingriffswirkungen sind folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant:

- Entsiegelung bisher versiegelter Bodenflächen: 303 qm
- Pflanzung von Bäumen (Hochstamm) im Trassenbereich der Verkehrsanlage bzw. auf unmittelbar anliegenden Grünflächen: 62 Stück
- Unterpflanzung der Baumstandorte mit Stauden: 500,5 qm
- Pflanzung von standortgerechten, einheimischen Baum- und Straucharten auf den dem Trassenbereich anliegenden Grünflächen: 85 qm
- Pflanzung eines Feldgehölzes aus standortgerechten, einheimischen Bäumen auf dem Flurstück 10521 / Flur 204 der Gemarkung Magdeburg im Stadtteil Rothensee: 3.100 qm.

Mit den genannten Maßnahmen ist mit der im LBP dargestellten Bilanzierung eine vollständige Kompensation der Eingriffswirkungen des Vorhabens auf der Grundlage der Richtlinie über die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt) gegeben. Da durch das Vorhaben keine Beeinträchtigungen von Schutzgütern mit Funktionen von besonderer Bedeutung nach dem Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt verursacht werden, ist davon auszugehen, dass dem Umweltvorsorgeaspekt damit Rechnung getragen und der Zustand von Natur und Landschaft, wie er vor der Beeinträchtigung bestand, insgesamt in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird.

Den speziellen Kompensationsanforderungen hinsichtlich des Baumbestandes nach den Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg bzw. als geschützter Landschaftsbestandteil nach NatSchG LSA wird durch die Neupflanzung von 62 Einzelbäumen im Trassenbereich der Verkehrsanlage bzw. auf den anliegenden Grünflächen Rechnung getragen.

Die Untere Naturschutzbehörde hat im Beteiligungsverfahren den in den Planunterlagen dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugestimmt.

c) Übersicht über Alternativen und Auswahlgründe

Die Streckenführung der Straßenbahnlinie im Trassenbereich der Wiener Straße ist das Ergebnis der gesamtstädtischen Konzeption zur Weiterentwicklung des Straßen-

bahnsystems als wesentliche Grundlage des ÖPNV-Verkehrs. Nach den maßgeblichen Aspekten wie Streckenlänge, Streckenverbund, Fuhrparkeinsatz oder Fahrgastzahlen besteht zu der gewählten Trassenvariante keine tragfähige Alternative.

Im Rahmen der UVS wurden im Trassenbereich der Wiener Straße drei Ausbauvarianten untersucht:

- Variante 1 – Straßenbahn in Mittellage mit zwei Fahrspuren
- Variante 2 – Straßenbahn in Mittellage mit vier Fahrspuren
- Variante 3 – Straßenbahn in Seitenlage.

Als Vorzugsvariante wurde die Variante 1 – Straßenbahn in Mittellage mit zwei Fahrspuren bestimmt.

Neben bautechnischen Gründen, wie die Gradientenführung der Schienenstränge in den Kreuzungsbereichen, bestätigen auch die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie die festgelegte Vorzugsvariante.

d) Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Die wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren wurden bei der Behandlung der einzelnen Schutzgüter geprüft. Dies betrifft hauptsächlich die Ermittlung und Erfassung der durch das Vorhaben verursachten Beeinträchtigungen durch Immissionen (Lärm, Erschütterungen). Weitere Angaben sind den Fachgutachten zum Thema Lärm und Erschütterungen (Ordner 2, Planunterlagen 11) zu entnehmen.

e) Ergebnis der Prüfung von technischen Lücken oder Kenntnisdefiziten

Es sind keine technischen Lücken oder Kenntnisdefizite vorhanden, die geeignet sind, nicht abschließend über die Umweltverträglichkeit des Vorhabens entscheiden zu können.

f) Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen

Das Vorhaben verursacht nicht unerhebliche Konfliktpotentiale durch Bau und Betrieb der Straßenbahnanlage und durch die Aufweitung der Straßenverkehrsfläche. Im en-

geren Umfeld ergeben sich signifikante Beeinträchtigungen auf einen bestimmten Kreis der Anwohner sowie auf verschiedene Umweltmedien bzw. auf den Naturhaushalt.

Für alle negativen Auswirkungen, die durch das Vorhaben verursacht werden, können schutzbezogen geeignete Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden, die diese Auswirkungen temporär begrenzen oder unter die Erheblichkeitsschwelle minimieren bzw. unter Maßgabe der im Planfeststellungsbeschluss festzulegenden Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit dem Umweltrecht herstellen.

Mit Realisierung der in den Unterlagen aufgezeigten Vermeidungs- und Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen und bei Umsetzung der umfangreichen im Planfeststellungsbeschluss festzulegenden Nebenbestimmungen können sowohl schutzbezogen als auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens wirksam dauerhaft minimiert, vermieden oder kompensiert werden.

Nicht vermeidbare oder nicht kompensierbare Beeinträchtigungen wurden in den Unterlagen aufgezeigt.

Das Vorhaben ist daher mit den umweltbezogenen Maßstäben der hier anzuwendenden Fachgesetze und auch mit den Maßstäben des § 12 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge vereinbar.

Über die Bewertung der direkten Umweltauswirkungen im räumlichen Kontext des Untersuchungsraumes hinaus leistet das Vorhaben einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der von der Landeshauptstadt Magdeburg, dem Land Sachsen-Anhalt und der Bundesrepublik Deutschland gesetzten Klimaschutzziele.

Für die Bürger und Besucher Magdeburgs, insbesondere für die Anwohner der Wiener Straße, wird mit dem Bau und Betrieb der Straßenbahnstrecke ein bequemes und sicheres Verkehrsmittel geschaffen, das insgesamt sowohl unter Umwelt- als auch unter Demographieaspekten als nachhaltig einzustufen ist.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erfolgte eine kritische Auseinandersetzung direkt betroffener Anwohner mit dem Vorhaben. Neben kritischen Anmerkungen zu einzelnen Konfliktpunkten wurde auch die generelle Ablehnung des Vorhabens angezeigt. Dies wurde insbesondere wie folgt begründet: Zweifel an der Planrechtfertigung des Vorhabens, fehlende Abstimmung ÖPNV / städtebauliche Entwicklung, fehlende

Wirtschaftlichkeit, Verschlechterung der ÖPNV-Anbindung, Verschlechterung der Wohnumfeldqualität und der stadtklimatischen Situation, Verschlechterung der Stellplatzsituation, Gefahr des Imageverlustes des Stadtteils mit erhöhter Leerstandstendenz.

Die Behandlung der Einwendungen beim Erörterungstermin und die hier vorgenommene Darstellung und Bewertung der umweltrelevanten Punkte verdeutlichen jedoch, dass die von den direkt betroffenen Anliegern vorgebrachten Kritiken nicht geeignet sind, die Umweltverträglichkeit des Vorhabens auf einer umfassenderen Betrachtungsebene in Frage zu stellen.

2.2. Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßen- bzw. Straßenbahnlärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ist im vorliegenden Falle der Errichtung einer Straßenbahntrasse in einer vorhandenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße nicht einzuhalten. Die bereits vorhandene Führung der Wiener Straße wird lediglich baulich geändert.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass dadurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, § 41 Abs.1 BImSchG.

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden kann, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 42 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA, § 74 Abs. 2 VwVfG.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der 16. BImSchV i. V. m. den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1999 (RLS – 90) und für die Berechnung des Schienenlärms nach Anlage 2 der 16. BImSchV i. V. m. der Richtlinie zur Berechnung der Schallemission von Schienenwegen (Schall 03, 1990) zu erfolgen.

Die Beurteilungspegel, die mit den Immissionswerten der 16. BImSchV zu vergleichen sind, wurden nach den vorgegebenen Berechnungsvorschriften ermittelt.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen, der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte (Tag: 06:00 – 22:00 Uhr, Nacht: 22:00 – 06:00 Uhr) nicht überschreitet:

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

Die Art der in § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen bzw. aus den prägenden Gebietsmerkmalen der Eigenart der näheren Umgebung. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den obenstehenden Buchstaben a, c und d dieser Tabelle, entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche zum Schutz der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Grundlage der verkehrstechnischen Berechnung für das Bauvorhaben ist die Leistungsfähigkeitsbetrachtung von der VCDB VerkehrsConsultDresden-Berlin GmbH (VCDB) von September 2009 / Juni 2010 sowie die aktualisierte Unterlage zur Verkehrsuntersuchung von Mai 2012. In dieser Untersuchung wurde eine entsprechende Hochrechnung der Daten auf die Prognose 2025 vorgenommen.

Anhaltspunkte, die gegen die Richtigkeit der Verkehrsprognose-Ergebnisse sprechen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Auf der Grundlage der aktualisierten Verkehrsuntersuchung wurde die schalltechnische Untersuchung vom 07. Juli 2010 des Büros ECO Akustik Ingenieurbüro für Schallschutz Dr. F. Thomas & H. Schmidl GbR (ECO Akustik) am 14. Mai 2012 aktualisiert.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung untersucht die schalltechnischen Auswirkungen der planfestzustellenden Maßnahme auf die Bebauung im Untersuchungsbereich.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich hinsichtlich der zu errichtenden Straßenbahntrasse um einen Neubau. Mit dem Neubau der Straßenbahntrasse sind zugleich Änderungen an der vorhandenen Straße verbunden.

Soweit die Lage der nordöstlichen Richtungsfahrbahn verändert wird, ist von einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. der 16. BImSchV auszugehen. Die Bereiche der Knotenpunkte Wiener Straße / Halberstädter Straße bzw. Wiener Straße / Leipziger Straße sowie die Rampen der Anschlussstelle Magdeburger Ring werden hingegen lediglich baulich angepasst.

Für beide Verkehrswege ist die Anspruchsberechtigung für Lärmschutzmaßnahmen gesondert zu ermitteln.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht für die Änderungen des Straßenverkehrsweges nur, wenn bei nachgewiesener wesentlicher Änderung des Verkehrsweges im Sinne des § 1 der 16. BImSchV gleichzeitig die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff, welcher hier hinsichtlich der Veränderung der Lage der nordöstlichen Richtungsfahrbahn vorliegt, der Beurteilungspegel des

von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder auf mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Auf eine Steigerung von mindestens 3 dB (A) kann es aber dann nicht mehr ankommen, wenn infolge des baulichen Eingriffs der Beurteilungspegel auf 70 / 60 dB (A) erhöht wird oder er vor dem baulichen Eingriff bereits über 70 / 60 dB (A) lag. Bei einer derartigen Belastung durch Verkehrslärm ist auch bei einer geringen Lärmsteigerung, verursacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff, Lärmvorsorge erforderlich (vgl. BR – Drs. 661/89, Seite 32 f).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hat eine zusätzliche Summenpegelbetrachtung zu erfolgen, wenn durch die Lärmeinwirkung beider Verkehrswege eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe angenommen werden müssten. Das Bundesverwaltungsgericht sieht hier als mögliches Indiz für gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen eine Erhöhung des Gesamtpegels auf 70 / 60 dB(A) tags / nachts an.

Eine Summenpegelbetrachtung erfolgte vorliegend insoweit, dass die resultierenden Immissionspegel aus der Überlagerung des Straßenbahnverkehrs und des Straßenverkehrs zur Bestimmung der Lärmvorsorgeansprüche zugrunde gelegt wurden (vgl. Seite 22, Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung). Insofern wurden die Belange durch eine Gesamtbetrachtung des Verkehrslärms, der durch das planfestgestellte Vorhaben insgesamt hervorgerufen wird, ausreichend gewürdigt.

Im Übrigen ist für die Bemessung des Schallschutzes grundsätzlich der Beurteilungspegel des neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Verkehrslärms maßgeblich. Anderenfalls bestünde die Gefahr, dass Summenpegel aus der Überlagerung mit dem Verkehrslärm vorhandener Verkehrswege zugrunde gelegt werden, was auf eine Lärmsanierung bestehender Verkehrswege hinausliefe, wofür keine gesetzliche Ermächtigung erteilt wurde (vgl. Feldhaus/Hansel, Kommentar BImSchR, 2. Auflage, § 1).

Die vorliegenden Berechnungen der schalltechnische Untersuchung vom 14. Mai 2012 führen zu dem Ergebnis, dass für den Bereich innerhalb der Baugrenzen bezogen auf den Straßenverkehr Immissionsgrenzwertüberschreitungen an 11 Gebäuden vorliegen (vgl. hierzu die Planunterlage 11.1.1. A, S. 13). Sie weisen Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Tag – und / oder Nachtzeitraum auf. Für diese 11 Immissionsorte ist somit Lärmschutz notwendig.

Bezogen auf den Straßenbahnverkehr kommt die schalltechnische Untersuchung vom 14. Mai 2012 zu dem Ergebnis, dass die zu erwartende Belastung durch den Neubau des Schienenweges deutlich unter der derzeitigen Vorbelastung durch den Straßenverkehr liegt. An drei Gebäuden werden die Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 59 dB tags bzw. 49 dB nachts jedoch überschritten. Für diese Gebäude ist die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung. Denn es liegen keine Anhaltspunkte für die Annahme von begründeten Zweifel an der Methodik des angewendeten Berechnungsverfahrens vor. Darüber hinaus geht das Gutachten von zutreffenden rechtlichen und tatsächlichen Vorgaben für die durchgeführte Berechnung aus.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Immissionsorte in Form von Lärmschutzwänden bzw. -wällen scheiden - mit Ausnahme für den Spielplatz auf dem Grundstück Wiener Straße 34 - aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und aus bautechnischen Gründen aus, da der notwendige Raum zu deren Errichtung nicht gegeben ist. Daher wird für die Betroffenen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgestellt. Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 6).

2.3. Schwingungen (Erschütterungen und Körperschall)

Die vom Vorhaben ausgehenden Schwingungen (Erschütterungen und Körperschall) wurden in schwingungstechnischen Gutachten untersucht. Die Gutachten des Ingenieurbüros Uderstadt + Partner vom 24. März 2003 (Prognose der nach dem Neubau der Straßenbahn in der Anliegerbebauung der Wiener Straße zu erwartenden Schwingungsimmissionen) vom 11. März 2003 (Messbericht über Schwingungs- und Körperschallmessungen in 3 ausgewählten Gebäuden vor Bau der Straßenbaustrecke) sowie vom 25. September 2009 (Schwingungstechnische Untersuchung zur Aktualisierung der Immissionsprognose und zur Oberbauauswahl) sind Bestandteil der Planunterlagen (Planunterlage 11.1, Ordner 2).

Als Richt- bzw. Anhaltswert ist für die Beurteilung der Zumutbarkeit der vom Straßenbahnbetrieb ausgehenden Erschütterungen der DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirken auf bauliche Anlagen“ heranzuziehen.

Als Orientierungswerte für Körperschallimmissionen gelten die in der VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“ aufgeführten Maximalpegel.

Ausweislich des Gutachtens vom 24. März 2003 ist im Ergebnis davon auszugehen, dass die Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen in den Gebäuden im Bereich des Gleiskreuzes Halberstädter Straße die Richtwerte der DIN 4150-2 und der VDI 2719 nicht überschreiten werden. Erhebliche Störungen durch spürbare Schwingungen und Körperschallabstrahlungen infolge des geplanten Straßenbahnverkehrs sind demnach in diesem Bereich nicht zu erwarten.

Ebenso stellt sich die Situation nach den Feststellungen des Gutachtens entlang der Wiener Straße dar. An den Bauwerksgründungen der untersuchten Wohn- und Gewerbebauten sind nach Aussage des Gutachtens in den vorgenannten Bereichen infolge des Straßenbahnverkehrs keine erschütterungsbedingten Gefährdungen der Bausubstanz zu erwarten. Statisch ausreichende, normgerechte Gründungen und Bauausführungen werden dabei vorausgesetzt.

Anders stellt sich die Situation jedoch im Gleisdreieck Wiener Straße / Leipziger Straße dar. Nach den Aussagen des Gutachtens bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für den betroffenen Bereich diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen. Darüber hinaus wurden zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer vor Beginn der Baumaßnahmen die Durchführung von Beweissicherungen angeordnet.

2.4. Elektromagnetische Schwingungen

Für die mit dem Straßenbahnbetrieb auftretenden magnetischen Gleichfeldänderungen sieht die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) keine Grenzwerte vor.

Im Rahmen der Planungen für den Bauabschnitt 3 der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn wurden Untersuchungen zu elektromagnetischen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebungsbebauung durchgeführt. Die untersuchten Gebäude befanden sich dabei in einem erheblich geringeren Abstand zur Gleistrasse.

Dabei wurde festgestellt, dass die auftretenden Gleichfeldänderungen weit unterhalb des von der Strahlenschutzkommission empfohlenen Grenzwertes einer Flussdichte von 40 m T (Millitesla) liegen (vgl. Empfehlungen der Strahlenschutzkommission, veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 11a am 17. Januar 1998, unter Hinweis auf ICNIRP 94).

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass bereits im Abstand von 1 m von der Gleistrasse lediglich noch magnetische Flussdichten in der Größenordnung von 0,05 bis 0,110 mT gemessen werden (vgl. Landesamt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Elektromagnetische Felder im Alltag, Oktober 2010, S. 57, www.lubw.baden-wuerttemberg.de).

Im Ergebnis kann somit eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Personen nach dem aktuellen Normenstand ausgeschlossen werden, ohne dass es weitergehender Untersuchungen bedurfte.

2.5. Luftschadstoffe

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität bedurfte es ebenfalls keiner weitergehenden Untersuchungen.

Zwar sind im Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität nicht unberücksichtigt zu lassen. Vorliegend ist jedoch festzustellen, dass signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den künftigen Straßenbahnbetrieb nicht zu erwarten sind, ohne dass es hierzu weitergehender Untersuchungen bedarf.

Denn der Straßenbahnverkehr, der künftig den Linienbusverkehr in der Wiener Straße ersetzen soll, ist hinsichtlich des CO₂- und Luftschadstoffausstoßes (NO_x und PM) der umweltverträglichste Verkehrsträger. Die angestrebte Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs, die eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens und damit zugleich eine entsprechende Abnahme des Abgase produzierenden PKW-Individualverkehrs bewirken soll, steht im Einklang mit den Vorgaben des Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt Magdeburg zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen.

3. Private Belange

Für das Vorhaben ist im Rahmen der Bauausführung die zeitweilige Inanspruchnahme von privaten Flächen erforderlich. Für die Inanspruchnahme der in den Planfeststellungsunterlagen (Ordner 2, Unterlage 14) aufgeführten Flächen besteht für die betroffenen Grundstückseigentümer ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach. Mit dem in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 d) festgestellten Anspruch sollen die Eigentumsbeeinträchtigungen, die mit der zeitweiligen Inanspruchnahme der betroffenen Flächen verbunden sind, ausgeglichen werden.

Sofern zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Eigentümern keine einvernehmliche Regelung getroffen werden kann, wird über die Höhe der Entschädigung in einem gesonderten Verfahren entschieden. Zuständige Behörde ist das Landesverwaltungsamt – Enteignungsbehörde.

Neben den vorgenannten und den gesondert ausgeführten privaten Belangen, die sich aus den vorgebrachten Einwendungen (Teil C, Kapitel IX, Punkt 5) ergeben, vermag die Planfeststellungsbehörde auch keine sonstigen privaten Belange zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Interesse der Vorhabenträgerin an der Realisierung des Vorhabens.

4. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen

Über die nachfolgenden Stellungnahmen, die nicht einvernehmlich geregelt werden konnten, wird wie folgt entschieden:

a) Behörden und andere Träger öffentlicher Belange

aa) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Raumordnung, Landesentwicklung (Reg.-Nr. 01)

Das Landesverwaltungsamt, Referat Raumordnung, Landesentwicklung hat mit Schreiben vom 07. Dezember 2011 ausgeführt, dass das raumbedeutsame Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar sei.

Die in der Stellungnahme begründete Raumbedeutsamkeit und die Feststellung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung wurden als dem Vorhaben nicht entgegenstehender Belang in den Planfeststellungsbeschluss, Teil C, Kapitel IX, Punkt 1 übernommen.

bb) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Brand- und Katastrophenschutz (Reg.-Nr. 02)

In der Stellungnahme wird ausgeführt, dass dem Vorhaben unter folgenden Voraussetzungen zugestimmt werde:

1. Die öffentliche Löschwasserversorgung ist für Gebäude und Anlagen, die von der Maßnahme betroffen sind, jederzeit zu gewährleisten.
2. Zufahrten bzw. Zuwegungen von öffentlichen Verkehrsflächen zu baulichen Anlagen gemäß § 50 BauO LSA haben den baulichen Vorschriften „Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken“ § 5 BauO LSA und der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr, Fassung Februar 2007 (MBI. LSA, Seite 323, 21/2011) zu entsprechen.
3. Notwendige Einschränkungen in der Straßen- und Verkehrsführung sowie öffentlicher Zufahrten zu baulich genutzten Anlagen für Fahrzeuge und des Rettungsdienstes sind rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Stellen für den Brandschutz und dem Träger des Rettungsdienstes der Landeshauptstadt Magdeburg (Berufsfeuerwehr) abzustimmen.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Auf die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 9 wird verwiesen.

cc) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Immissionsschutz, Gentechnik, Chemikaliensicherheit, Umweltverträglichkeitsprüfung (Reg.-Nr. 05)

In der Stellungnahme wird der Hinweis erteilt, dass bei den Berechnungen für die Verkehrsprognose zur Erhöhung der Beurteilungssicherheit auf einen Prognosehorizont von mindestens 2020 abgestellt werden sollte.

Dem Hinweis wurde gefolgt. Die verkehrstechnische Untersuchung wurde auf der Grundlage eines auf das Jahr 2025 bezogenen Beurteilungszeitraumes überarbeitet.

dd) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Abwasser (Reg.-Nr. 07)

Die obere Behörde für Abwasser verweist in ihrer Stellungnahme darauf, dass im Zuge der Entwässerung des zu realisierenden Abschnittes keine unmittelbaren Gewässerbenutzungen stattfinden. Da die (Mit-) Benutzung der vorhandenen Kanalanlagen der AGM beabsichtigt sei, sei eine Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich.

Die Niederschlagswasserentsorgung sei als gesichert anzusehen, sofern die AGM der Vorhabenträgerin die Genehmigung zur Benutzung des Kanals erteile und die Änderung der geänderten Einleitmengen bei der zuständigen Wasserbehörde beantrage.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 4 a) wird verwiesen.

ee) Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord (Reg.-Nr. 09)

Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben im Bereich früherer Bombenabwurfgebiete liegt.

Bei den durchzuführenden Tiefbauarbeiten und sonstigen erdeingreifenden Maßnahmen muss mit dem Auffinden von Bombenblindgängern gerechnet werden. Eine fachliche Baubegleitung des Vorhabens durch die Polizeidirektion Sachsen-Anhalt ist daher erforderlich.

Die Fläche ist vor dem Beginn der Bauarbeiten auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern zu überprüfen. Daher ist mindestens 6 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten die Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord, Gefahrenabwehrbehörde, unter Angabe der Flurstücke, Vorlage der aktuellen und vollständigen Grundbuchauszüge und eines Lage- und Vermessungsplanes zu informieren.

Sofern im Rahmen der Bauarbeiten Kampfmittel entdeckt werden, sind die Arbeiten im unmittelbaren Gefahrenbereich einzustellen, die betreffenden Fundstellen zu sichern und die Gefahrenabwehrbehörde zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel unverzüglich zu informieren.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 8 des Beschlusses wird verwiesen.

ff) Naturschutzbund Deutschland – NABU (Reg-Nr. 19)

In der Stellungnahme des NABU vom 06. Dezember 2012 wird lediglich angeregt, zu prüfen, ob bei den geplanten Kompensationsmaßnahmen des LBP auf der Nordseite der Wiener Straße für die als Ersatzmaßnahme zu pflanzenden Schnurbäume der Platz zwischen Radweg und Fahrbahn ausreicht. Anderenfalls sollten die Bäume auf den Rasenflächen an den Ringauf- bzw. -abfahrten westlich der Tangente geplant werden.

Dieser Vorschlag wurde von der Vorhabenträgerin geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass für die geplante Anpflanzung der Schnurbäume ausreichender Platz an dem geplanten Standort vorhanden ist.

Der ohnehin lediglich als Anregung für die Optimierung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen aufzufassende Hinweis wird zurückgewiesen, da sich die geplanten Ausgleichsmaßnahmen als geeignet erweisen (vgl. Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.1.).

gg) Landesamt für Vermessung und Geoinformation (Reg.-Nr. 31)

Das Landesamt für Vermessung und Geoinformation hat mit Schreiben vom 22. November 2010 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Forderung erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

Auf sämtlichen verwendeten Karten aus dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation sei ein entsprechender Quellenvermerk anzubringen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt diesen Hinweis zur Kenntnis und weist darauf hin, dass sie nicht befugt ist, der Vorhabenträgerin Nebenbestimmungen zu erteilen, die in keinem Zusammenhang mit der vorhabenbedingten Bewältigung öffentlicher und privater Belange – dem rechtlichen Sinn und Zweck der Planfeststellung – stehen.

Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, den Quellenvermerk auf den Plänen mit Geobasisdaten anzubringen.

Aus den genannten Gründen ist festzustellen, dass ein abwägungsrelevanter Hinweis nicht besteht.

hh) Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (Reg.-Nr. 33)

Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) hat als Unterhaltungspflichtiger des Gewässers Klinke folgende Stellungnahme abgegeben:

1. Die Baumaßnahme ist so auszuführen, dass während der Bauzeit der schadlose Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist und keine Schadstoffe in das Gewässer gelangen. Sollten während oder durch die Bauarbeiten Schäden am Abflussprofil des Gewässers bzw. des Gewässerschonstreifens entstehen, sind diese sofort erosionssicher zu beseitigen.
2. Das Flussbett der Klinke einschließlich der Sohle ist mit Wasserbaupflaster in Beton verlegt zu gestalten.
3. Die Wasserhaltung hat so zu erfolgen, dass bei Starkniederschlagsereignissen die Baustelle geflutet und ein Überströmen ausgeschlossen wird.
4. Zur Sicherung des Abflussvermögens der Klinke bei einem Starkniederschlagsereignis ist durch den Antragsteller zu sichern, dass im Bedarfsfall auch an Wochenenden und an Feiertagen der Fangedamm sofort geöffnet werden kann.
5. Der Beginn der Arbeiten ist dem LHW, Flussbereich Schönebeck 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
6. Nach Abschluss der Arbeiten ist eine Abnahme mit dem Flussbereich Schönebeck vorzunehmen. Diesem sind die entsprechenden Bestandsunterlagen zu

übergeben.

Den Forderungen wird gefolgt. Auf die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 4 des Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

ii) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr – Technische Aufsichtsbehörde (Reg-Nr. 35)

In der Stellungnahme vom 04. November 2012 wird der Hinweis erteilt, dass nach Erlangen des Baurechts die Ausführungsunterlagen vorzulegen sind.

Der Forderung wird gefolgt. Auf die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 1 d) dieses Beschlusses wird verwiesen.

jj) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. -ADFC- (Reg. Nr. 49)

Der ADFC hat mit Stellungnahme vom 06. Dezember 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und folgende Hinweise und Anregungen erteilt.

- 1) Radwege sollen nicht benutzungspflichtig ausgewiesen werden, da es sich bei der Wiener Straße nicht um eine Vorfahrtsstraße mit starkem Kraftfahrzeugverkehr handelt.

Für die Radwege ist die Benutzungspflicht gemäß StVO bzw. VV StVO zu § 2 und zu den Zeichen 237, 240 und 241 durch die Untere Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung zu überprüfen.

Insofern gilt der Hinweis als Anregung für die Ausführungsplanung und bedarf keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde.

- 2) Die in der ERA 2010 definierten Mindestbreiten von 1,60 m sind durchgängig umzusetzen.

Dem Einwand wird gefolgt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die nach der ERA 2010 empfohlenen Mindestbreiten von 1,60 m im Rahmen der Ausführung des Vorhabens umgesetzt werden.

- 3) Grundsätzlich ist das indirekte (Bordabsenkung ca. 30 m bis 40 m vor dem Knotenpunkt) und das direkte Linksabbiegen zu ermöglichen.

Sofern im Rahmen der Prüfung der Ausführungsplanung die Untere Straßenverkehrsbehörde zu dem Ergebnis kommen sollte, dass die Voraussetzungen für die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht nicht vorliegen, hätte sich der Hinweis erübrigt. Denn bei Fehlen der Radwegebenutzungspflicht würde bei der Möglichkeit der Benutzung der Straße für den Radfahrer im fließenden Verkehr die direkte Linksabbiegemöglichkeit neben dem indirekten Linksabbiegen bestehen. Auch an den bestehenden Querungen wäre die Möglichkeit der Einordnung des Radfahrers in den fließenden Verkehr mit direkter Linksabbiegemöglichkeit gegeben.

Darüber hinaus gilt der Hinweis als Anregung für die Ausführungsplanung und bedarf keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde.

- 4) Die Verkehrsbelastung (Kfz/Tag) ist nachzureichen. Es ist eine Verkehrsstudie nachzureichen: Diese soll eine Matrix enthalten, in der die Reisezeiten von Radverkehr und MIV (als Vergleichswert) im gesamten betroffenen Abschnitt - derzeit (A) und nach Bau (B) - enthalten sind. Für den Radverkehr sind auf beiden Seiten der Wiener Straße Zweirichtungsradwege zu betrachten, so dass sich für den Radverkehr in der Matrix vier Reisezeiten ergeben. Eine Verlängerung der Zeitdauer des Durchfahrens für den Radverkehr darf hierbei nicht eintreten.

Auf den Einwand wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur Bewertung der Verkehrsqualität für den Radverkehr in der Wiener Straße durchgeführt. Die vom Büro VCDB im Oktober 2012 erstellte Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Für den Radverkehr längs der Wiener Straße kann zwischen den Randknotenpunkten Halberstädter Straße / Südring und Leipziger Straße / Wiener Straße eine gute und sehr gute Verkehrsqualität ausgewiesen werden.
- Die den Hauptverkehrsstrom entlang der Wiener Straße kreuzenden Radverkehre können in einer überwiegend zufriedenstellenden Qualität bewältigt werden.
- Für die Radverkehre der Randknotenpunkte Halberstädter Straße / Südring und Leipziger Straße / Wiener Straße wurden, trotz der dort vorhandenen großen konkurrierenden Verkehrsströme, vorwiegend gute und zufriedenstellende Qualitätslevel ermittelt.

Im Ergebnis ist daher festzustellen, dass die Belange des Radverkehrs durch die planfestgestellte Maßnahme grundsätzlich nicht zu Einschränkungen der Verkehrsqualität dieser Verkehrsart führen. Selbst bei punktuell geringfügigen Einschränkungen ist im Rahmen der Abwägung der gegenseitigen Interessenlagen festzustellen, dass das mit dem Vorhaben verfolgte Interesse derart gewichtig ist, dass einzelne Einschränkungen im Bereich des Radverkehrs hinzunehmen wären, soweit diese nicht als unzumutbare Beeinträchtigungen zu beurteilen sind. Derartige Beeinträchtigungen liegen nach dem Ergebnis der vorliegenden Untersuchungen jedoch nicht vor.

- 5) Als Oberflächenmaterial der Radwege sollen (wie z. B. in der Gareisstraße) ungefasste Betonsteine eingebaut werden. Diese Betonsteine sollen möglichst auch an den in der Planung als Bestand ausgewiesenen Bereichen eingebaut werden.

Die Auswahl der Oberflächenbefestigung wird im Rahmen der Ausführungsplanung vorgenommen. Zutreffend hat der Vertreter der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin in diesem Zusammenhang ausgeführt, dass im Rahmen der Maßnahme keine Verbesserungen des von der Maßnahme nicht betroffenen Bestandes zu berücksichtigen sind.

Der Hinweis gilt als Anregung für die Ausführungsplanung und bedarf keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde.

- 6) Anregungen zur Gestaltung und Lage des Radweges am Magdeburger Ring

Sofern durch den ADFC Anregungen zur Gestaltung und Lage des Radweges am Magdeburger Ring gegeben werden, ist darauf hinzuweisen, dass über den Gegenstand des Vorhabens hinausgehende Maßnahmen von der Vorhabenträgerin nicht gefordert werden können, weil diese Maßnahmen nicht dem Vorhaben und dessen Auswirkungen zugerechnet werden können.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

- 7) Die Verschwenkung des Radweges um den zu schützenden Schnurbaum wird abgelehnt. Geradeaus fahrende Radfahrer sollen auf der Fahrbahn geführt werden, um das Unfallpotential zu verringern.

Vom Vertreter des Planungsbüros TransTecBau wurde im Erörterungstermin dazu in für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass die fahrbahnnahe Führung des Radweges durch den Erhalt des Schnurbaumes ausgeschlossen sei. Für die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn müsste die Gleisstrasse nach Süden verschoben werden. Dies sei mit einem unverhältnismäßig hohen baulichen Aufwand verbunden. Die Verschiebung hätte zudem erhebliche negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

8) Anregung zur Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau

Zur angeregten Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau wurde von Seiten der Vorhabenträgerin eine Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung zugesagt.

Unter Beachtung des Einwandes in der Ausführungsplanung hat sich der Einwand erledigt.

9) Hinsichtlich der vorgesehenen Querungen aus Richtung Westen kommend sind lediglich an zwei der drei Furten Ampeln vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin sagte dazu im Erörterungstermin eine Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung zu.

Unter Beachtung des Einwandes in der Ausführungsplanung hat sich der Einwand erledigt.

10) Das Kopfsteinpflaster an der Hecklinger Straße sollte beseitigt werden.

Dazu erwiderte die Vorhabenträgerin, dass die Hecklinger Straße nicht Gegenstand der Baumaßnahme sei. Gleichwohl werde in der Ausführungsplanung geprüft, ob die Beseitigung des dortigen Kopfsteinpflasters erfolgen könne.

Der Hinweis gilt als Anregung für die Ausführungsplanung und bedarf keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde.

kk) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde (Reg.-Nr. 55 a)

Die Untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben 03. Januar 2012 Stellung zum Planfeststellungsverfahren genommen.

Auf die angeregte Überarbeitung der im LBP aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen wurden verschiedene Änderungen mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Statt der in der ursprünglichen Planung lediglich vorgesehenen 39 Bäume in der Wiener Straße wurden der geänderten Planung insgesamt 62 Bäume zugrundegelegt. Aufgrund des Einfügens von Baumstandorten wurde in der Wiener Straße eine wesentliche Verdichtung mit Alleecharakter vorgenommen. Damit wurde der Ausgleichsbedarf an der Trasse konzentriert, so dass die geplanten Ersatzmaßnahmen in Rothensee reduziert werden konnten.

Die vorgenommenen Änderungen des LBP wurden im Erörterungstermin vorgestellt.

Aufgrund der einvernehmlich abgestimmten Änderungen hat sich die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde erledigt, so dass es keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf.

II) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Immissionsschutzbehörde (Reg.-Nr. 55 b)

In der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde wird dem Vorhaben unter folgenden Bedingungen, Auflagen und Hinweisen zugestimmt:

Lärm und Erschütterungen:

1. Die Gleiskonstruktionen gemäß der schwingungstechnischen Untersuchung vom 25. September 2003 (Ingenieurbüro Uderstädt + Partner) sind umzusetzen.
2. Die angegebenen Geschwindigkeiten der Straßenbahnen aus dem genannten Gutachten sind durch geeignete Maßnahmen einzuhalten.
3. Es sind ausschließlich die Straßenbahntypen NGT8D bzw. technisch gleichwertige Fahrzeuge einzusetzen.
4. Nach der schalltechnischen Untersuchung (ECO Akustik) besteht gemäß der 16. BImSchGV Anspruch auf Schallschutz. Die Gebäude mit Anspruch auf

Schallschutz sind dem Gutachten von Seite 22 und 23 zu entnehmen und umzusetzen. Dies betrifft Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen für Schlaf- und Kinderzimmer gemäß § 24. BImSchV.

5. Bei Beschwerden der Anlieger, nach der Inbetriebnahme der Straßenbahntrasse, ist die Einhaltung der Richtwerte für Lärm- und Erschütterung nachzuweisen.

Den vorgenannten Forderungen der Unteren Immissionsschutzbehörde wird gefolgt. Insoweit wird auf die verfügbaren Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 f) – l) verwiesen.

Luftreinhaltung:

a) Bauphase

1. Die Baustelle ist so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
2. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.
3. Die Einhaltung grundsätzlicher Anforderungen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzungen ist sicherzustellen. Bei der Festlegung konkreter Maßnahmen werden diese beispielhaft und nicht abschließend benannt:
 - Vor Beginn der Arbeiten sind die versorgungstechnischen Anlagen in den erforderlichen Medien bereitzustellen
 - Staubentwicklung sind durch ständiges, ausreichendes Benetzen (z.B. mittels C-Schlauch) oder Kapselung einzelner Arbeitsbereiche (z.B. Abdeckplane) zu vermeiden
 - Verwenden von Maschinen und Geräte, die über technische Einrichtungen zum Binden bzw. Niederschlagen von Stäuben verfügen (z.B. Steinsägen mit Befeuchtungseinrichtung für Nassschneidverfahren)
 - Zur Reduzierung baubedingter Abgas- und Lärmimmission sind emissionsarme Baumaschinen und Baufahrzeuge, die dem Stand der Technik entsprechen, zu verwenden.
 - Zur Verhinderung der Staubentwicklung ist die Fahrgeschwindigkeit der Baufahrzeuge den örtlichen Gegebenheiten anzupassen; unversiegelte Bereiche sind entsprechend der Witterung zu befeuchten

Den vorgenannten Forderungen der Unteren Immissionsschutzbehörde wird gefolgt. Insoweit wird auf die verfügbaren Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 verwiesen.

b) Vorhaben

1. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte ist sicherzustellen. Mit der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21. Mai 2008, welche mit der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandart und Emissionshöchstmengen) vom 02. August 2010 in nationales Recht umgesetzt wurde, gab es eine weitere Verschärfung der Grenzwerte für Partikel und Stickstoffdioxid.
2. Für das Bauvorhaben ist eine Aussage zur lufthygienischen Situation im Planbereich vorzulegen. Dabei ist die derzeitige Situation und die zu erwartende Situation gegenüberzustellen.

Hinsichtlich der geforderten Gegenüberstellung der derzeitigen und der zu erwartenden lufthygienischen Situation wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.5. verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich der Beurteilung der lufthygienischen Situation das Einvernehmen des Landesamtes für Umweltschutz eingeholt.

Die Forderung nach einer gesonderten Ermittlung der lufthygienischen Situation wird daher zurückgewiesen.

mm) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Wasserbehörde (Reg.-Nr. 55 c)

Mit Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde vom 07. Dezember 2011 stimmt diese dem Vorhaben unter folgenden Nebenbestimmungen und Hinweisen zu:

Nebenbestimmungen:

1. Vor Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist durch die Städtischen Werke Magdeburg GmbH & Co. KG für die Änderung der Einleitmenge des Straßen-niederschlagswassers in die Klinker die wasserrechtliche Erlaubnis beim Landesverwaltungsamt Halle, Referat Abwasser, Dessauer Straße 70 in 06118 Halle einzuholen.

2. Die Maßnahme ist entsprechend der eingereichten Unterlagen auszuführen. Werden Änderungen erforderlich, sind diese vor Beginn der Bauausführung bei der Genehmigungsbehörde zu beantragen.
3. Die Baumaßnahme ist so auszuführen, dass während der Bauzeit der schadlose Wasserabfluss jederzeit gewährleistet ist und keine Schadstoffe in das Gewässer gelangen. Sollten während oder durch die Bauarbeiten Schäden am Abflussprofil des Gewässers bzw. im Gewässerrandstreifen entstehen, sind diese sofort erosionssicher zu beseitigen.
4. Das Flussbett der Klinke einschließlich der Sohle ist mit Wasserbaupflaster in Beton verlegt zu gestalten.
5. Die Wasserhaltung hat so zu erfolgen, dass bei Starkniederschlagsereignissen die Baustelle geflutet wird und ein Überströmen ausgeschlossen wird. Dazu ist die Kronenhöhe des Fangdammes bei höchstens 0,5 m unter Böschungsoberkante der Klinke anzuordnen.
6. Zur Sicherung des Abflussvermögens der Klinke bei einem Starkniederschlagsereignis ist durch den Antragsteller sicher zu stellen, dass im Bedarfsfall auch an Wochenenden und an den Feiertagen der Fangedamm sofort geöffnet werden kann.
7. Der Beginn der Arbeiten ist dem LHW, Flussbereich Schönebeck 14 Tage vorher schriftlich anzuzeigen.
8. Nach Abschluss der Arbeiten ist eine Abnahme mit dem Flussbereich Schönebeck vorzunehmen. Bei dieser sind Bestandsunterlagen zu übergeben.
9. Entstehen dem Unterhaltspflichtigen des Gewässers „Klinke“, hier LHW FB SBK, Mehrkosten durch das Bauwerk, so sind diese durch den Eigentümer der Anlage gemäß § 64 Wassergesetz des Landes Sachsen-Anhalt, in derzeit gültiger Fassung, zu ersetzen.

Hinweise:

1. Wird bei den Gründungsarbeiten der Bauteile, die in das Erdreich eingebunden werden, Grundwasser erschlossen und somit eine Grundwasserabsenkung oder Wasserhaltung erforderlich, ist für die Entnahme von Grundwasser die wasserrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Wasserbehörde einzuholen.
2. Die Vorhabenträgerin haftet für alle Schäden, die aus der Nichterfüllung der Nebenbestimmungen resultieren.
3. Die Erteilung dieser Entscheidung ergeht unbeschadet Rechte Dritter sowie anderer notwendiger Erlaubnisse und Genehmigungen und entbindet den Inhaber nicht von der Erfüllung der sich aus anderen Rechtsvorschriften ableitenden Pflichten, die sich u. U. im Zusammenhang mit der Ausübung dieser Nutzung ergeben.
4. Die bauliche Anlage ist so herzustellen und zu unterhalten, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllt und Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit sowie Beeinträchtigungen und Belästigungen Dritter vermieden werden. Sie ist entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik herzustellen.
5. Diese wasserrechtliche Genehmigung beinhaltet nicht die technische Prüfung der Bauwerkskonstruktion.
6. Die erteilte Genehmigung enthält nicht die Zusicherung der Genehmigungsbehörde, dass im Hochwasserfall kein Schaden an der genehmigten Anlage eintreten wird. Aus der Erteilung der Genehmigung lässt sich im Falle eines Hochwassers kein Entschädigungsanspruch geltend machen.
7. Bei Veränderung der dem Antrag auf Erteilung dieser wasserrechtlichen Genehmigung zugrundeliegenden Angaben, Unterlagen und abgegebenen Erklärung wird diese ungültig.
8. Ein Wechsel des Eigentümers der baulichen Anlage ist durch den neuen Eigentümer der Unteren Wasserbehörde anzuzeigen.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die in Teil A, Kapitel III, Punkt 1 erteilte wasserrechtliche Erlaubnis wurde unter Beachtung der von der Unteren Wasserbehörde ange-

regten Nebenbestimmungen (Teil A, Kapitel IV, Punkt 4) und Hinweisen (Teil A, Kapitel V, Punkt 2 b) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

nn) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Bodenschutzbehörde (Reg.-Nr. 55 d)

Für den ausgewiesenen Bereich liegen der Unteren Bodenschutzbehörde derzeit keine Kenntnisse über Altlasten und schädliche Bodenveränderungen vor.

Seitens der Unteren Bodenschutzbehörde wird dem genannten Vorhaben mit folgender Auflage zugestimmt:

Sollten bei vorgesehenen Erdarbeiten Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten (Auftreten von Fremdstoffen, Auffälligkeiten durch Farbe und/ oder Geruch) festgestellt werden, sind die Arbeiten in dem betroffenen Bereich sofort einzustellen. Das Umweltamt ist entsprechend den Mitwirkungspflichten nach § 3 BodSchAG LSA) vor Beginn weiterer Maßnahmen unverzüglich und unaufgefordert zu informieren.

Begründung:

Die Auflage ergeht auf Grund des § 2 Abs. 2 BodSchAG LSA i. V. m. § 10 Abs. 1 (BBodSchG). Danach kann die zuständige Behörde die notwendigen Maßnahmen zur Erfüllung der sich aus dem BBodSchG und der hierzu erlassenen BBodSchV ergebenden Pflichten treffen.

Die Auflage sichert die Mitwirkung des Antragstellers entsprechend § 3 BodSchAG zur Unterrichtung der Unteren Bodenschutzbehörde, welche die Information zur Erfüllung der ihr obliegenden Aufgaben benötigt.

Den Forderungen der Unteren Bodenschutzbehörde wird gefolgt. Auf die unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 7 a verfügten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

oo) Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Brand- und Katastrophenschutz (Reg.-Nr. 56)

In der Stellungnahme des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz wird auf Folgendes verwiesen:

1. Im Bereich von Straßeneinmündungen in der Wiener Straße ist die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen der Feuerwehr zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sind Kurvenradien in Anlehnung an die Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr zu gestalten.
2. Die Einrichtung von Hydranten hat nur im „nicht ruhenden Verkehr“ zu erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Hydranten auch während der Bauphase zu jeder Zeit erreichbar sind.
3. Während der Bauphase ist eine ständige Zufahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes zu berücksichtigen, um bei Einsätzen im Anliegerbereich der Baustelle wirksam werden zu können.
4. Der Baubeginn ist der Feuerwehr rechtzeitig mitzuteilen.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Hinweise wurden als Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 9 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

pp) Landeshauptstadt Magdeburg, Bürgerservice und Ordnungsamt (Reg.-Nr. 57)

In der Stellungnahme wird darauf verwiesen, dass durch das Bauvorhaben während der Bauphase die Buslinien des Landesnetzes 602 (KVG 8) und 603 (KVG 17) betroffen sind. Es ist notwendig, die zuständigen Busunternehmen (KVG) über die bevorstehende Baumaßnahme zu informieren, um frühzeitig den gegebenenfalls notwendigen Umleitungsverkehr mit den Busunternehmen abstimmen zu können, der den qualitativen Grundsätzen des Landesnetzes entspricht und somit SPNV-Anschlüsse ermöglicht.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Der Hinweis wurde unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 1e) als Nebenbestimmung aufgenommen.

Im Weiteren wird in der Stellungnahme auf die Stellungnahme der Industrie- und Handwerkskammer verwiesen. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Abwägung der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer (Reg.-Nr. 52).

qq) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Denkmalschutzbehörde (Reg.-Nr. 59)

In der Stellungnahme wird darauf verwiesen, dass in dem geplanten Gebiet zwar keine archäologischen Funde oder Befunde bekannt sind.

Gleichwohl wird auf die gesetzliche Meldepflicht bei unerwartet freigelegten archäologischen Funden oder Befunden verwiesen. Darüber hinaus wird der Hinweis erteilt, dass Funde oder Befunde mit dem Merkmal eines Kulturdenkmals nach § 9 Abs. 3 DenkmSchG LSA bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverändert zu lassen sind. Eine wissenschaftliche Untersuchung durch das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie ist zu ermöglichen.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Hinweise wurden als Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

rr) Landeshauptstadt Magdeburg, Behindertenbeauftragter (Reg.-Nr. 60)

Der Behindertenbeauftragte hat in seiner Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren verschiedene Forderungen zur behindertengerechten Ausführung und Gestaltung des Vorhabens erhoben sowie Hinweise dazu erteilt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung diese Forderungen entsprechend zu berücksichtigen und mit dem Behindertenbeauftragten im Einzelnen abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde weist ergänzend auf die erteilte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 e) dieses Beschlusses hin.

ss) Landeshauptstadt Magdeburg als Gemeinde (Reg.-Nr. 61)

Im Rahmen der gemeindlichen Stellungnahme wurde von verschiedenen Ämtern eine zusammengefasste gemeindliche Stellungnahme zum Vorhaben abgegeben. Wesentlicher Inhalt der Stellungnahme waren Anregungen zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes. Gleichzeitig wurden einzelne Anregungen für die Optimierung der Ausführungsplanung erteilt.

Auf die Anregungen wurden mit der Vorhabenträgerin einzelne Änderungen in der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes abgestimmt.

Die vorgenommenen Änderungen wurden im Erörterungstermin im Einzelnen vorgestellt.

Die Hinweise des Städtischen Abfallwirtschaftbetriebes wurden der Vorhabenträgerin unter Teil A Kapitel V Punkt 2 e) Punkte 8 und 9 des Beschlusses als zu beachtende Hinweise aufgegeben.

Zu den vom Städtischen Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe geforderten Schutzmaßnahmen für Straßenbäume wird auf die Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 c) verwiesen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass keine offenen abwägungsrelevanten Fragen mehr bestehen.

b) Versorgungsunternehmen

Im Planbereich der Baumaßnahme befinden sich Versorgungs- bzw. Telekommunikationsleitungen nachfolgender Unternehmen:

- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- E.ON Avacon AG
- Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co. KG
- Abwassergesellschaft Magdeburg mbH
- Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH.

Die Versorgungs- bzw. Telekommunikationsleitungen müssen ggf. gesichert, verändert oder verlegt werden. Die Verlegung der Leitungen und die Kostentragung regeln sich nach dem Telekommunikationsgesetz, dem bürgerlichen Recht bzw. nach abgeschlossenen Rahmenverträgen.

Den in den jeweiligen Stellungnahmen der Unternehmen erhobenen Forderungen wurde in diesem Beschluss Rechnung getragen (vgl. verfügte Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses).

aa) Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (Reg.-Nr. 37)

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat mit Schreiben vom 01. November 2011 zum Planfeststellungsverfahren wie folgt Stellung genommen:

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befinden sich umfangreiche Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH.

Auf die Vermeidung von Beschädigungen an den Telekommunikationsanlagen, auf den ungehinderten Zugang zu diesen Anlagen, auf die Einhaltung von erforderlichen Sicherheitsabständen und auf die Beachtung der Kabelschutzanweisung der Telekom wird hingewiesen. Ferner darf eine Veränderung der Lage der Anlage nur mit Zustimmung der Deutschen Telekom erfolgen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

bb) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG (Reg.-Nr. 38)

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG hat mit e-mail vom 08. Dezember 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachfolgende Forderung erhoben.

Auf die Vermeidung von Beschädigungen an den Telekommunikationsanlagen, und darauf, dass diese nicht überbaut werden dürfen sowie auf die Beachtung der Kabelschutzanweisung der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG wird hingewiesen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

cc) E.ON Avacon AG (Reg.-Nr. 40)

Die E.ON Avacon AG hat mit Schreiben vom 01. Dezember 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachfolgende Forderung erhoben.

Es wird auf die im Abschnitt zwischen Einmündung Cochstedter Straße / Wiener Straße und dem Kreuzungsbereich Wiener Straße / Leipziger Straße / Raiffeisenstraße vorhandene 110-kV-Kabeltrasse und die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitskriterien entsprechend den E.ON Avacon-Leitungsschutzanweisungen hingewiesen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

dd) Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co KG und Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (Reg.-Nr. 43/44)

Die SWM und die AGM haben mit einem gemeinsamen Schreiben vom 06. Dezember 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen. Darin wurden überwiegend Hinweise zu den Plänen (insbesondere Bauwerksverzeichnis und Leitungsplan) gegeben. Ferner wurden Forderungen zur Sicherung und zum Schutz von Leitungen und Hinweise zur Neuverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen mitgeteilt.

In dem Erörterungstermin haben die SWM und die AGM mitgeteilt, dass sich ihre Einwände mit der Stellungnahme der Vorhabenträgerin, welche von der Planfeststellungsbehörde mit der Einladung zu dem Erörterungstermin übersandt wurde, erledigt hätten.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

ee) Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH (Reg.-Nr. 45)

Die KID Magdeburg GmbH hat mit Schreiben vom 05. Dezember 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen. Darin wurde auf das in dem betreffenden Bereich bestehende Lichtwellenleiter-Kabelsystem hingewiesen und eine gemeinsame Koordinierung der Maßnahme gefordert.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde mitgeteilt, dass sich der Einwand mit der Stellungnahme der Vorhabenträgerin, welche von der Planfeststellungsbehörde mit der Einladung zum Erörterungstermin übersandt wurde, erledigt habe.

Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde ist nicht erforderlich.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

d) Körperschaften

aa) Industrie- und Handelskammer Magdeburg (Reg.-Nr. 52)

Die IHK Magdeburg hat mit Schreiben vom 11. November 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und auf die Bedeutung der Durchführung eines umfassenden Baumanagement / Verkehrskonzeptes unter Einbeziehung betroffener Innenstadtakteure, welches für die Bauphase den Zugang zur Innenstadt für Handel und Gewerbe bestmöglich sichert, verwiesen.

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und auf die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, 1 b) verwiesen.

bb) Handwerkskammer Magdeburg (Reg.-Nr. 53)

Die Handwerkskammer Magdeburg hat mit Schreiben vom 25. Oktober 2011 Stellung zum Planfeststellungsverfahren genommen und darauf hingewiesen, dass die Handwerksbetriebe in ihrer Geschäftstätigkeit nicht eingeschränkt werden dürfen und dass eventuelle Sperrungen und Ausweichlösungen den Handwerksunternehmen rechtzeitig bekannt zu geben.

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass während der Bauzeit Einschränkungen infolge der veränderten Verkehrsführung sowie der für die Herstellung der Bauwerke erforderlichen Flächen unvermeidbar sind. Ferner wird auf die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, 1 b) verwiesen. Weitere abwägungsrelevante Punkte ergeben sich somit nicht.

5. Begründung der Entscheidung über private Einwendungen

Durch die Planfeststellungsbehörde wird vorab folgender Hinweis gegeben:

Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen personenbezogene Daten Dritter nur mit Einwilligung des Betroffenen oder auf Grund besonderer gesetzlicher Grundlagen bekannt gegeben werden. Da diese Voraussetzungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren in der Regel nicht gegeben sind, ist dafür Sorge zu tragen, dass personenbezogene Daten Dritter nur verschlüsselt zugänglich zu machen sind. Zur Ge-

währleistung des Rechts auf informelle Selbstbestimmung der betroffenen Bürger sind die Namen aller natürlichen Personen, vor allem der Eigentümer und Einwender, durch Registrier-Nummern ersetzt worden.

Aus Gründen der Vereinfachung werden ferner in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt.

Über die nachfolgenden Einwendungen, die nicht einvernehmlich geregelt werden konnten, wird wie folgt entschieden:

a) Einwender Reg.-Nr. 02

Der Einwender hat mit Schreiben vom 06. Dezember 2012 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben:

aa) Zweifel an der Zweckmäßigkeit des Ausbaus

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

bb) Die Busverbindung zwischen den Stadtteilen Sudenburg und Buckau weist eine gute Qualität auf, die Notwendigkeit der Straßenbahn wird daher bezweifelt. Mit dem Ausbau der Linienführung wird der Bus entfallen. Dies wird ein Umsteigen erfordern und die Fahrzeit verlängern.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Mit Fertigstellung des 2. Bauabschnitts entfällt zunächst nur die Linie 52. Die Verkehrsaufgaben werden von der Straßenbahn wahrgenommen. Die Linie 54 bleibt bis zur Fertigstellung des geplanten 7. Bauabschnitts erhalten.

Die Straßenbahn erschließt dicht besiedelte Stadträume entlang der Wiener Straße und schafft neue Direktverbindungen in Richtung Buckau, Stadtfeld und Stadtzentrum. Damit wird die Qualität des ÖPNV erheblich verbessert.

cc) Das Umsteigen wird nicht an einem Bahnsteig ermöglicht.

Die direkten Verkehrsströme zwischen Buckau und Sudenburg sind verhältnismäßig gering. Die Streckenführung der Straßenbahn bildet die nachfragestarken Verkehrs-

ströme ab und schafft attraktive Direktverbindungen. Insgesamt ist somit mit einer Verbesserung für den ÖPNV zu rechnen.

Die Buslinie in Richtung Sudenburg wird bis zur Fertigstellung des 7. Bauabschnitts erhalten bleiben. Wenn der BA 7 fertiggestellt wird, ist am Südring in Richtung Sudenburg ein Umsteigen in eine andere Straßenbahnlinie erforderlich, dazu ist die Kreuzung zu queren.

Die Detailplanung für die Fahrpläne liegt zwar noch nicht vor. Nach den Aussagen der Vorhabenträgerin sollen die Anschlüsse nach Möglichkeit jedoch dort eingerichtet werden, wo entsprechende Umsteigeströme auftreten.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

dd) Die Qualität des Nahverkehrs wird nicht verbessert, da das Umsteigen über die Kreuzungen abgewickelt werden muss und es nicht zu erwarten ist, dass Anschlüsse zwischen den Linien ermöglicht werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

ee) Keine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raums

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Baumaßnahme wird in einem dicht bebauten Stadtgebiet ausgeführt. Hier besteht in allen bisher unbebauten Flächen ein hoher Nutzungsdruck. Aus diesem Grund wurde ein Ausgleichskonzept aufgestellt, das sich an den Funktionen des Raumes orientiert. Die für das Stadtgebiet wichtigen Funktionen werden soweit wie möglich erhalten und verbessert. Im Planungsprozess wurde großer Wert auf eine attraktive Gestaltung der Stadtstraße gelegt. Die endgültigen Festlegungen und die Gestaltung im Detail sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

ff) Zu geringe Breite der Parkplätze auf der Nordseite

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach RAS 06 ist bei Parkständen mit Längsaufstellung eine Breite von 2,00 m vorzusehen, diese Breite wird eingehalten. Durch die 3,50 m breite Fahrbahn neben den Parkständen ist sowohl das vorwärts wie auch das rückwärts Einparken möglich.

gg) Geringe Entwicklungsmöglichkeiten für den Schnurbaum (sophora japonica) Ecke Südring / Halberstädter Straße. Befürchtet spätere Rodung durch Kronenrückschnitt und Tiefbauarbeiten.

Wenn Schnurbaum gerodet wird:

Umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen für den Ersatz des Schnurbaums feststellen. Radwegführung keine sinnvolle Lösung, wenn Schnurbaum gefällt wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für den Erhalt des Schnurbaumes wird auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 c) des Beschlusses verwiesen.

hh) Keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherung an der Ringauffahrt östlich der Kreuzung Halberstädter Straße / Westring (Südring). Verbesserung der Verkehrssicherheit durch gezielte Beleuchtung, Warnzeichen, steileren Einfahrtswinkel der Ringauffahrt, um Geschwindigkeiten zu verringern und Querungslänge zu verkürzen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planungen erfolgen auf der Grundlage der entsprechenden Regelwerke und entsprechen dem gültigen Stand der Technik. Die notwendigen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit ergeben sich hierbei, unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten, aus der StVO und der BOStrab. Im Zuge der Ringauffahrt gibt es nur die Konfliktsituation zwischen geradeausfahrendem Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr. Die Sichtbeziehungen sind vorhanden, der Radverkehr wird fahrbahnnah geführt und die Furten werden markiert. Ein langer und damit kostenintensiver Anschluss an den Bestand ist aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich.

b) Einwender Reg.-Nr. 03

aa) Generelle Ablehnung des Vorhabens

Soweit der Einwender das Vorhaben grundsätzlich ablehnt, wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- bb) Rodung von Bäumen, Sträuchern und Grünflächen sowie die Zunahme von Lärm, Emission und Erschütterung führen zu einer Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität.

Die durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die einzelnen Belange wurden untersucht und durch entsprechende Schutzanordnungen sichergestellt, dass die Eingriffe nicht über das zumutbare Maß hinausgehen. Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

c) Einwander Reg.-Nr. 04

- aa) Generelle Ablehnung des Vorhabens

Soweit der Einwander das Vorhaben grundsätzlich ablehnt, wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- bb) Lärmbelästigung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

- cc) Rodung von Bäumen

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- dd) Geringere Anzahl an Parkplätzen

Derzeit sind in dem Bereich entlang der Wiener Straße 88 Parkplätze vorhanden. Die Planung sieht die Errichtung von 86 Parkplätzen vor. Die Errichtung weiterer Parkplätze ist ohne Wegfall von geplanten Straßenbäumen nicht möglich. Im Ergebnis er-

scheint der annähernd gleichwertige Ersatz der Parkplätze daher sachgerecht. Der Einwand wird zurückgewiesen.

ee) Anstieg der Luftverschmutzung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.5. verwiesen.

ff) Wegfall der Buslinien in der Wiener Straße

Der Einwand wird zurückgewiesen. Mit Fertigstellung des 2. Bauabschnitts entfällt zunächst nur die Linie 52. Die Verkehrsaufgaben werden von der Straßenbahn wahrgenommen. Die Linie 54 bleibt bis zur Fertigstellung des geplanten 7. Bauabschnitts erhalten.

Die nach Fertigstellung des 7. Bauabschnitts wegfallenden Buslinien werden durch die Straßenbahn ersetzt. Diese erschließt dicht besiedelte Stadträume entlang der Wiener Straße und schafft neue Direktverbindungen in Richtung Buckau, Stadtfeld und Stadtzentrum. Damit wird die Qualität des ÖPNV erheblich verbessert.

d) Bündnis 90/ Die Grünen, Kreisverband Magdeburg, Reg.-Nr. 05

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 06. Dezember 2011 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass nach dem Grundsatz des Individualrechtsschutzes die Berührung eigener Belange und nicht solche der Allgemeinheit oder des Gemeinwohls geltend gemacht werden müssen (vgl. Kopp / Ramsauer, VwVfG – Kommentar, 11. Aufl., § 73 Rdnr. 76). Aus dem vorliegenden Einwand ist nicht ersichtlich, welches eigene Recht durch das der Planfeststellung zugrunde liegende Bauvorhaben berührt sein soll. Dennoch äußert sich die Planfeststellungsbehörde hilfsweise gegenüber dem jeweiligen Vorbringen.

aa) Baldiger Ausbau der Strecke Raiffeisenstraße / Warschauer Straße

Zu dem Hinweis hat der Vertreter der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin ausgeführt, dass sich die Planung des 7. Bauabschnitts in der Raiffeisenstraße im Stadium

der Vorplanung befindet. Die weitere Planung soll sich unmittelbar an die Planung des Bauabschnitts 2 anschließen.

Der Hinweis ist nicht abwägungsrelevant.

bb) Die Ab- und Auffahrten der Radwege sind nach den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes und der ERA 2010 auszuführen, auch beim Anschluss an die bereits bestehenden Radwege, z. B. Ringabfahrt, Am Fuchsberg. Vorschlag: Memminger Rillenstein.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, dass die nach der ERA 2010 empfohlenen Mindestbreiten von 1,60 m im Rahmen der Ausführung des Vorhabens umgesetzt werden.

Die Auswahl der Oberflächenbefestigung wird im Rahmen der Ausführungsplanung vorgenommen. Zutreffend hat der Vertreter der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin in diesem Zusammenhang ausgeführt, dass im Rahmen der Maßnahme keine Verbesserungen des von der Maßnahme nicht betroffenen Bestandes berücksichtigt werden.

Der Hinweis gilt als Anregung für die Ausführungsplanung und bedarf keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde.

cc) Für den Erhalt des Schnurbaums ist die Einschränkung des Lebensraumes nicht sinnvoll.

Vom Vertreter des Planungsbüros TransTecBau wurde im Erörterungstermin dazu in für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass die fahrbahnnahe Führung des Radweges durch den Erhalt des Schnurbaumes ausgeschlossen sei. Für die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn müsste die Gleisstrasse nach Süden verschoben werden. Dies sei mit einem unverhältnismäßig hohem baulichen Aufwand verbunden. Die Verschiebung hätte zudem erhebliche negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

dd) Verschlechterung der Radwegführung Südring Richtung Westringbrücke.
Vorschlag: Die Achsen der Fahrbahn in der Wiener Straße sollten soweit nach Westen verschoben werden, dass der Radweg straßenbegleitend auf Fahr-

bahnniveau geführt werden kann. Keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherung an der Ringauffahrt östlich der Kreuzung Südring / Halberstädter Straße. Verbesserung der Verkehrssicherheit durch gezielte Beleuchtung, Warnzeichen, steileren Einfahrtswinkel der Ringauffahrt, um Geschwindigkeiten zu verringern und Querungslänge zu verkürzen.

Maßnahmen der Radweggestaltung am Magdeburger Ring sind über den Gegenstand des Vorhabens hinausgehende Maßnahmen und können daher von der Vorhabenträgerin nicht gefordert werden, weil diese Maßnahmen nicht dem Vorhaben und dessen Auswirkungen zugerechnet werden können.

Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

- ee) Die Aufstellflächen an der Querungsstraße in Höhe der Hecklinger Straße sind nicht mit Drängelgittern zu versehen, da die Sichtbeziehungen auf den Straßenbahnverkehr gegeben sind. Lösungsvorschlag: Gestaltung wie am Übergang Breiter Weg (Justizzentrum)

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus Sicherheitsgründen kann auf die Anordnung von Drängelgittern nicht verzichtet werden, da die reine Sichtbeziehung zur Gleistrasse nicht ausreichend ist. Die Drängelgitter haben u.a. die Funktion, Fußgänger und Radfahrer so zu leiten, dass diese eine tatsächliche Sichtbeziehung zur Straßenbahn aufbauen können und die Aufmerksamkeit für den Konfliktpunkt erhöht wird.

- ff) Die Haltestellen sollten generell auch für die Anfahrt mit Bussen ausgebaut werden.

Die Anregung ist nicht abwägungsrelevant. Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass eine Bedienung der Straßenbahnhaltestellen auch im Schienersatzverkehr nicht vorgesehen sei. Es ist vielmehr geplant, dass die Busse an separaten Haltestellen halten. Eine Nutzung der Haltestellen auch für Busse würde ein zusätzliches Verlegen von Gleisplatten erfordern und die demzufolge die Anlegung der Rasengleisflächen entsprechend verringern.

e) Einwander Reg.-Nr. 06

- aa) Die gebotene Unvoreingenommenheit und Neutralität der Planfeststellungsbehörde sind nicht zwingend gewährleistet.

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 des Gesetzes zur Fortentwicklung der Verwaltungsgemeinschaften und zur Stärkung der gemeindlichen Verwaltungstätigkeit für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zuständig (vgl. Ausführungen in Teil C, Kapitel I, Punkt 1).

Nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtes zur Wahrung der Neutralität der Planfeststellungsbehörde kommt es darauf an, ob durch eine klare organisatorische und personelle Trennung die Ausgabenwahrnehmung unvoreingenommen erfolgen kann.

Antragstellerin und Vorhabenträgerin ist die Magdeburger Verkehrsbetrieb GmbH & Co. KG. Insoweit ist eine klare organisatorische Trennung zur Planfeststellungsbehörde gegeben.

Auch mit dem Tiefbauamt, welches als Straßenbaulastträger aufgrund der Berührung des Vorhabens mit dem öffentlichen Straßenraum mittelbar am Vorhaben beteiligt ist, ist durch den Aufgabenverteilungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg eine klare organisatorische und personelle Trennung sichergestellt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

bb) Fehlende Planrechtfertigung, da keine Anpassung des ÖPNV-Konzepts auf die tatsächlich eingetretene städtebauliche Entwicklung vorgenommen wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die städtebauliche Entwicklung und die damit verbundene Anpassung des ÖPNV-Konzeptes sind ein sich ergänzender und fortschreibender Prozess. Von der Vertreterin der Aufgabenträgerin für den ÖPNV wurde im Erörterungstermin dazu umfassend vorgetragen, inwieweit die Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

cc) Zielstellungen der Gesamtmaßnahme, 2. Nord-Süd-Verbindung sieht keine Linie durch die Wiener Straße vor, die zum Einkaufszentrum Bördepark führt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine Linie aus der Wiener Straße in Richtung Bördepark ist zukünftig lediglich als Zwischenlösung bis zum Bau des 7. Bauab-

schnitts geplant. Eine direkte Verbindung der Wiener Straße mit dem Stadtzentrum wird durchgehend gewährleistet.

dd) Negative betriebswirtschaftliche Effekte durch den Parallelbetrieb von Bus und Straßenbahn in dieser Entwicklungsphase

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Parallelbetrieb zwischen Bus und Straßenbahn erfolgt lediglich als Zwischenzustand bis zur Fertigstellung des Bauabschnitts 7. Der Busverkehr wird jedoch bereits mit Fertigstellung des Bauabschnitts 2 so reduziert, dass positive betriebswirtschaftliche Effekte zu erwarten sind.

ee) Keine verifizierbaren Aussagen oder Indizien über eine Generierung zusätzlichen Fahrgastaufkommens durch das Bauvorhaben, das nicht durch vorhandene Verkehrsmittel zu bewältigen wäre.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus den von der Vorhabenträgerin zur Prüfung der Erforderlichkeit der Maßnahme vorgelegten Unterlagen ist ersichtlich, dass auch aufgrund der zu erwartenden steigenden Fahrgastzahlen positive Auswirkungen auf das Betriebsergebnis zu erwarten sind.

ff) Keine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen, Mangel an praktischer Planrechtfertigung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung wird verwiesen.

gg) Fehlerhafter Abflussbeiwert für Schotterdeckschichten im Entwässerungskonzept

Da es sich um ein in einer Betonwanne liegendes Schotterbett handelt (geschlossenes System), ist ein Beiwert von 0,9 anzusetzen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach den Ausführungen des Vertreters des Planungsbüros TransTecBau im Erörterungstermin wird der Gleiskörper mit einem Oberbau aus Schotter oder Rasen hergestellt. Der Ausbau ist zum Untergrund hin offen und nicht in einer Betonwanne eingelassen, so dass der Ansatz mit einem Abflussbeiwert von 0,4 nicht zu beanstanden ist.

f) Einwender Reg.-Nr. 07

aa) Lärmbelästigung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

bb) Bestehende Verkehrsmittel decken den Bedarf vollkommen ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit der Maßnahme wurde durch die Vorhabenträgerin nachgewiesen. Auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV wird verwiesen.

cc) Generelle Ablehnung des Bauvorhabens

Soweit der Einwender das Vorhaben grundsätzlich ablehnt, wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

g) Einwender Reg.-Nr. 08

aa) Möglichkeit zum Linkseinbiegen aus der Cochstedter Straße prüfen

Die Anregung ist nicht abwägungsrelevant. Für den möglichst behinderungsfreien Straßenbahnbetrieb und die Verkehrsqualität ist es notwendig, die Anzahl der Lichtsignalanlagen und Gleisquerungen gering zu halten. Die Zufahrt zum Magdeburger Ring aus der Cochstedter Straße und aus der Hertzstraße ist mit einem Umweg von lediglich ca. 200 m Länge über den Linksabbieger in die Hertzstraße (U-Turn) möglich.

h) Einwender Reg.-Nr. 09

aa) Bestehende Verkehrsmittel decken den Bedarf vollkommen ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit der Maßnahme wurde durch die Vorhabenträgerin nachgewiesen. Auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV wird verwiesen.

bb) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden auf der Grundlage eines anerkannten Berechnungsverfahrens ermittelt und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf der Grundlage der eingereichten „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen.

cc) Erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Überschreitung der Lärm-Grenzwerte

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

dd) Verschlechterung des Klimas durch Roden der Bäume und Sträucher

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

i) Einwander Reg.-Nr. 10

aa) Bestehende Verkehrsmittel decken den Bedarf vollkommen ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit der Maßnahme wurde durch die Vorhabenträgerin nachgewiesen. Auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV wird verwiesen.

bb) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden auf der Grundlage eines anerkannten Berechnungsverfahrens ermittelt und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf der Grundlage der eingereichten „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen.

- cc) Erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Überschreitung der Lärm-Grenzwerte

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

- dd) Verschlechterung des Klimas durch Roden der Bäume und Sträucher

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

j) Einwander Reg.-Nr. 11

- aa) Rodung der Grünflächen in der Wiener Straße

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

- bb) Verstärkung des Lärmpegels, der bereits durch die Linien 3 und 9 hoch ist

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

- cc) Schlechter baulicher Zustand des nördlichen Fußwegs in der Wiener Straße

Dem Einwand wird gefolgt. Der nördliche Fußweg wird im Rahmen der Durchführung des Vorhabens erneuert.

k) Einwander Reg.-Nr. 12

Die Stellungnahme des Einwenders wurde von insgesamt 44 Personen mitgezeichnet. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die Einwendungen des Einwenders Nr. 12 sowie sämtlicher mitzeichnenden Einwender.

Die Abwägung der einzelnen Einwendungen berücksichtigt auch die im Rahmen des Erörterungstermins eingereichten vertiefenden schriftlichen Erklärungen der Einwender.

- aa) Vorteile der Neugestaltung der Straße, des Gehwegs und der Parkmöglichkeiten entschädigen nicht für die Nachteile.

Der gesamte Straßenverlauf bekommt eine neue Struktur, die sowohl die Belange der Fußgänger und Radfahrer als auch die Belange des Individualverkehrs und der Straßenbahn auf der Grundlage der geltenden Regeln und dem Stand der Technik berücksichtigt. Die Anwohner der Wiener Straße und der umliegenden Wohngebiete erhalten eine insgesamt verbesserte Anbindung an den ÖPNV. Durch den Ausbau der Trasse wird zudem der barrierefreie Zugang für viele Nutzer des ÖPNV mit Mobilitätseinschränkungen erheblich verbessert.

Derzeit sind in dem Bereich entlang der Wiener Straße 88 Parkplätze vorhanden. Die Planung sieht die Errichtung von 86 Parkplätzen vor. Die Errichtung weiterer Parkplätze ist ohne Wegfall von geplanten Straßenbäumen nicht möglich. Im Ergebnis erscheint der annähernd gleichwertige Ersatz der Parkplätze daher sachgerecht.

Im Rahmen der Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Belange ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass die mit dem Vorhaben verfolgte Zielstellung, nämlich die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV, ein weit überwiegendes öffentliches Interesse gegenüber etwaigen punktuellen Nachteilen der Umsetzung des Vorhabens darstellt. Durch die Festsetzung von Schutzvorkehrungen ist davon auszugehen, dass etwaige Nachteile die jeweiligen Betroffenen jedenfalls nicht unzumutbar in ihren Rechten beeinträchtigen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

- bb) Ablehnung des Bauvorhabens auf Grund der Qualitätsminderung der Wohnverhältnisse laut Umweltverträglichkeitsstudie

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Baumaßnahme wird in einem dicht überbauten Stadtgebiet ausgeführt. Hier besteht in allen bisher unbebauten Flächen ein hoher Nutzungsdruck. Aus diesem Grund wurde ein Ausgleichskonzept aufgestellt, das sich an den Funktionen des Raumes orientiert. Die für das Stadtgebiet wichtigen Funktionen werden soweit möglich erhalten und verbessert. Im Planungsprozess wurde gro-

ßer Wert auf eine attraktive Gestaltung der Stadtstraße gelegt. Die endgültigen Festlegungen und die Gestaltung im Detail sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

- cc) Frage nach Dauer der Bauarbeiten und den damit verbundenen negativen Belastungen; Ablehnung von Arbeiten in den Nachtstunden. Gegenmaßnahmen für die Belastungen

Nach den Ausführungen des Vertreters der Vorhabenträgerin sind voraussichtlich lediglich im Bereich der Knotenpunkte Leipziger Straße und Halberstädter Straße Arbeiten in den Nachtstunden zu erwarten, da der Anschluss der Trasse an den Bestand nur während der Betriebspausen vorgenommen werden kann.

Dem Einwand wird teilweise gefolgt. Mit den in Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 des Beschlusses verfüigten Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die baubedingten Einschränkungen für die Anlieger auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

- dd) Verschlechterung der Luftwerte durch Wegfall von Grünflächen Laut UVS liegt im Bereich Wiener Straße „intensive innerstädtische Überwärmung“ vor, weshalb alle vorhandenen Grünflächen für den Klimahaushalt wertvolle Fläche sind. Daher dürfen die Grünflächen nicht ohne Ausgleichsmaßnahmen vor Ort weggenommen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Untersuchungsraum liegt laut dem Klimagutachten für die Landeshauptstadt Magdeburg im Bereich "intensiver innerstädtischer Überwärmung". Die vorhandenen Grünflächen mit Baumbestand entlang der Trasse besitzen jedoch keine hohe Wertigkeit für das Lokalklima (vgl. Ordner 4, UVS und LBP, Teil 1, Seite 13). Entsprechend ihrer Struktur haben die Flächen nur ein geringes Potential, Staub zu binden und Frischluft zu produzieren.

- ee) Unzureichende Ausgleichsmaßnahmen:

- Keine Erholungsflächen im Bereich der Wiener Straße
- Keine Ersatzgrünflächen im Flächennutzungsplan
- Ersatzmaßnahme auf dem Grundstück der MVB am Betriebshof Rothensee ist falsche Entscheidung, da MVB laut §§ 14 ff BNatSchG der Eingriffsverursacher ist.

Dem Einwand wird teilweise gefolgt. Aufgrund der vorliegenden Einwendungen und den getroffenen Abstimmungen mit den Behörden wurden Änderungen des der Planung zugrundeliegenden Eingriffs- und Ausgleichskonzeptes durch die Planung von zusätzlichen Bäumen im Straßenbereich vorgenommen. Aufgrund des Einfügens von Baumstandorten kommt es zu einer wesentlichen Verdichtung mit Alleecharakter. Statt der in der ursprünglichen Planung lediglich vorgesehenen 39 Bäume in der Wiener Straße liegen der geänderten Planung nunmehr insgesamt 62 Bäume zugrunde. Damit wird der Ausgleichsbedarf an der Trasse konzentriert, so dass die geplanten Ersatzmaßnahmen in Rothensee reduziert werden konnten.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.1. des Beschlusses verwiesen.

ff) Schadstoff und Feinstaubbelastung:

- Reduzierung der Schadstoff- und Feinstaubbelastung nicht zu erkennen.
- Knotenausbau Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße führt zu einer deutlichen Erhöhung der Emissionen auf Grund der durch Vorrangschaltung entstehenden Zunahme von Verkehrsstaus.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.5. wird verwiesen.

gg) Gestaltung der Nebenanlagen:

- Grünstreifen im Bereich der nördlichen Nebenanlagen nötig, um fußgängerfreundlichen Gehweg zu erhalten. Dieser Fußweg ist eine wichtige Verbindung zwischen Leipziger und Halberstädter Straße und wird ausgiebig genutzt.
- Längere Weg- und Aufenthaltszeiten durch Straßenbahntrasse machen die Benutzung als Fußgänger unattraktiv.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Straßenbahntrasse unterbricht nicht die Wegebeziehung zwischen der Leipziger Straße und der Halberstädter Straße, da diese auf der gesamten Länge der Wiener Straße parallel zum Fußweg geführt wird. Längere Wege werden demnach durch die Straßenbahntrasse nicht verursacht. Zudem erhält die Straßenbahntrasse im Bereich der Wiener Straße zahlreiche Quermöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und den Individualverkehr. Weiterhin wurden im Rahmen der Planungen in den Nebenan-

lagen zahlreiche Ersatzpflanzungen von Bäumen und Grünanlagen vorgesehen, die mit der Realisierung des Vorhabens umgesetzt werden.

hh) Trotz schriftlicher Bestätigung der MVB, dass die Anzahl der Parkmöglichkeiten gleich bleibt, sind in den Lageplänen nur 85 statt 88 Parkplätze ausgewiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Derzeit sind in dem Bereich entlang der Wiener Straße 88 Parkplätze vorhanden. Die Planung sieht die Errichtung von 86 Parkplätzen vor. Die Errichtung weiterer Parkplätze ist ohne Wegfall von geplanten Straßenbäumen nicht möglich. Im Ergebnis ist der annähernd gleichwertige Ersatz der Parkplätze daher sachgerecht.

ii) Neu zu pflanzende Bäume vor den Grundstücken Wiener Straße 24, 26 und Nr. 28 zu nah an den Gebäuden

Der Einwand wird zurückgewiesen. Von der Vorhabenträgerin wurde zugesagt, dass dies durch die Auswahl der Baumarten ein ausreichender Abstand zu den Fassaden gesichert wird.

jj) Vorhandener Gehweg auf der Südseite der Wiener Straße weist nicht die Mindestbreite nach RASSt 06 auf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach RASSt 06 beträgt die Regelbreite des Gehweges 2,50 m, die Mindestbreite beträgt 2,30 m. Die vorhandene Gehwegbreite beträgt 1,60 m. Damit werden die Werte nach RASSt 06 unterschritten. Unter Berücksichtigung, dass sowohl die Parkbuchten als auch der Radweg und die vorhandenen Bäume auf der Südseite erhalten bleiben sollen, ist eine Verbreiterung des Gehweges in diesem Bereich nicht möglich. Mit der Anlage der geplanten Geh- und Radwege auf der Nordseite in ausreichender Breite wird die vorhandene Gesamtsituation jedoch entspannt.

kk) Bitte um Stellungnahme zum möglichen Rückbau der Parkbuchten zur Benutzung als Fahrbahn

Der Hinweis ist nicht abwägungsrelevant. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit der Hinweis Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. Auswirkungen auf schützenswerte Belange begründen könnte.

Die Anordnung der Bäume hinter den Parkbuchten soll nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin lediglich dazu dienen, dass im Falle zukünftiger Umplanungen im Verkehrsraum keine unnötigen Umpflanzungen der Bäume vorgenommen werden müssten.

- II) Die Richtigkeit der Werte für die berechneten, zu erwartenden Lärmpegel werden angezweifelt:
Erforderliche Zuschläge im Bereich des Knotens Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße nicht angesetzt.

Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung war die Prüfung der Voraussetzungen für das Vorliegen von Ansprüchen auf Schallschutz für die betroffenen Anwohner. Das Gutachten ist von zutreffenden rechtlichen und methodischen Voraussetzungen ausgegangen.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich hinsichtlich der zu errichtenden Straßenbahntrasse um einen Neubau. Mit dem Neubau der Straßenbahntrasse sind zugleich Änderungen an der vorhandenen Straße verbunden.

Soweit die Lage der nordöstlichen Richtungsfahrbahn verändert wird, handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff i. S. der 16. BImSchV. Die Bereiche der Knotenpunkte Wiener Straße / Halberstädter Straße bzw. Wiener Straße / Leipziger Straße sowie die Rampen der Anschlussstelle Magdeburger Ring werden hingegen lediglich baulich angepasst.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht hinsichtlich der Änderungen des Straßenverkehrsweges nur, wenn bei nachgewiesener wesentlicher Änderung des Verkehrsweges im Sinne des § 1 der 16. BImSchV gleichzeitig die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff, welcher hier lediglich hinsichtlich der Veränderung der Lage der nordöstlichen Richtungsfahrbahn vorliegt, der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB (A) oder auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder auf mindestens 60 dB (A) in der Nacht erhöht wird.

Unter Anwendung der vorgenannten Grundsätze ist es im Ergebnis nicht zu beanstanden, dass in der lärmtechnischen Untersuchung die vom Einwender vorgetragene

nen Zuschläge keine Berücksichtigung gefunden haben. Der Einwand ist daher zurückzuweisen.

mm) Ausweitung des Untersuchungsgebiets: Aufnahme der denkmalgeschützten Gebäude auf den Grundstücken Leipziger Straße 20 und 49 in das Planfeststellungsverfahren (u. a. in UVS Teil 3 Kultur- und Sachgüter).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung vom 14. Mai 2012, dem die Planfeststellungsbehörde aus den o. g. Gründen folgt, bedurfte es keiner weitergehenden schalltechnischen Untersuchung auf die benachbarten Grundstücke im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße – Raiffeisenstraße, da Ansprüche insoweit nicht zu erwarten sind. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin insoweit weitergehende Untersuchungen zugesagt.

nn) Zunahme der Erschütterungen:

Unterlagen sind hinsichtlich des Einbaus von Gleisfederungssystemen zu ergänzen, welche laut Gutachten gefordert sind. Körper- und Luftschall müssen nach heutigem Stand der Technik auf den höchst zulässigen Wert reduziert werden.

Dem Einwand wird gefolgt. Es wird auf die verfügbaren Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) des Beschlusses verwiesen.

oo) Ausweitung des Untersuchungsgebiets: Erneute Untersuchung der Erschütterungen durch Messung an allen betroffenen Wohngebäuden im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße

Betroffene Gebäude: Leipziger Straße 20, 21 a, 21 b, 22, 23 und Nr. 25

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach dem Ergebnis der schwingungstechnischen Untersuchung bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus im betreffenden Kreuzungsbereich eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für das Vorhaben diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) des Beschlusses aufgenommen. Zudem wurde zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) die Durchführung von Beweissicherungen vor Beginn der Baumaßnahmen angeordnet, so dass im Ergebnis von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen auszugehen ist.

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, weitere vorsorgliche Untersuchungen an den vom Einwender aufgeführten Gebäuden vorzunehmen.

pp) Zweifel an den berechneten und prognostizierten Werten am Knotenpunkt Leipziger Straße

Bitte um Stellungnahme zur Berücksichtigung der Linie 11 mit 86 kreuzenden bzw. einschwenkenden Fahrzeugen in die Berechnung der Werte

Die vom Einwender vorgetragene Zweifel hinsichtlich der Ermittlung der berechneten und prognostizierten Werte des Körperschalls am Knotenpunkt Wiener Straße – Leipziger Straße werden von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Einwender begründet seine Zweifel auf der Grundlage der Ausführungen auf Seite 5 des schwingungstechnischen Gutachtens des Büros Uderstädt und Partner vom 24. März 2003.

In dem betreffenden Teil des Gutachtens ist der derzeit bestehende Bestand an Fahrten (176 tags und 16 nachts) aufgezeigt. Zugleich sind die geplanten Fahrten der künftigen Linie zwischen Olvenstedt und Leipziger Straße (im Gutachten als Linie 11 bezeichnet) mit 86 Fahrten tagsüber je Richtung und 7 Fahrten nachts je Richtung angeführt.

Den weiteren Berechnungen wurden neben den derzeitigen Fahrten im Knotenbereich auch die künftig zu erwartenden Fahrten über die Wiener Straße zugrunde gelegt. Dies wurde auf eine entsprechende Nachfrage der Planfeststellungsbehörde vom Gutachterbüro noch einmal ausdrücklich bestätigt. Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die Ermittlungen des Gutachtens auf der Grundlage des künftig zu erwartenden gesamten Straßenbahnverkehrs am Knotenpunkt durchgeführt wurden.

Soweit der Einwender auf zusätzliche Fahrten aufgrund der späteren Weiterführung über die Raiffeisenstraße verweist, wird darauf hingewiesen, dass dies nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist. Die Auswirkungen des künfti-

gen Straßenbahnverkehrs über die Raiffeisenstraße werden Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum Bauabschnitt 7 sein.

Gleichwohl führt das Gutachten diesbezüglich aus, dass durch die spätere Weiterführung über die Raiffeisenstraße keine Zunahme der Zugfahrten bewirkt werde. Dies wurde von der Vorhabenträgerin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde bestätigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

qq) Verschlechterung der direkten Anbindung der Innenstadt

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Durch den Bau des BA2 erhält der gesamte Bereich der Wiener Straße erstmals eine direkte umsteigefreie ÖPNV-Anbindung an das Stadtzentrum. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtzentrums ist ein wesentliches Ziel der gesamten Maßnahme. Das endgültige Betriebskonzept steht heute noch nicht fest. Die geplanten Linienführungen werden hinsichtlich des maximalen Nutzens fortlaufend geprüft.

rr) Kein Nutzen durch die Straßenbahntrasse erkennbar, da das Verkehrsaufkommen der aktuellen Buslinien bereits gering ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

ss) Wegfall der Verbindung zur S-Bahn und Regionalbahn Buckauer Bahnhof mit dem Wegfall der Buslinien 52 und 54

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Buslinie 54 bleibt bis zur Fertigstellung des geplanten BA 7 bestehen. Damit ist die Erreichbarkeit des Buckauer Bahnhofs dauerhaft gesichert. Die direkte Erreichbarkeit von Sudenburg wird auf absehbare Zeit gewährleistet

tt) Bitte um Stellungnahme zur Nutzung der Haltestellen in der Wiener Straße von überregionalen Buslinien.

Die Anregung ist nicht abwägungsrelevant. Die Vorhabenträgerin hat dazu ausgeführt, dass eine Bedienung der Straßenbahnhaltestellen auch im Schienersatzverkehr nicht

vorgesehen sei. Es ist vielmehr geplant, dass die Busse an separaten Haltestellen halten. Eine Nutzung der Haltestellen auch für Busse würde ein zusätzliches Verlegen von Gleisplatten erfordern und die demzufolge die Anlegung der Rasengleisflächen entsprechend verringern.

uu) Funktion der Neubaustrecke laut Baubeschreibung nicht erkennbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Betriebskonzept der Vorhabenträgerin einschließlich der Festlegung der Linienführung sowie zweckmäßiger Umsteigebeziehungen werden hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit fortlaufend geprüft und dem Bedarf angepasst.

vv) Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden auf der Grundlage eines anerkannten Berechnungsverfahrens ermittelt und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf der Grundlage der eingereichten „Standardisierten Bewertung“ nachgewiesen.

ww) Bitte um Beachtung des Antrags A 0122/10 bzw. Beschluss-Nr. 768-29(V)11 des Stadtrates vom 27. Januar 2011 zur Prüfung der Realisierbarkeit der Straßenbahntrasse in der Raiffeisenstraße / Warschauer Straße.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Zu dem Hinweis hat der Vertreter der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin ausgeführt, dass sich die Planung des 7. Bauabschnitts in der Raiffeisenstraße im Stadium der Vorplanung befindet. Die weitere Planung soll sich unmittelbar an die Planung des 2. Bauabschnitts anschließen.

I) Einwander Reg.-Nr. 13

aa) Bereits zu hoher Lärmpegel im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße - Raiffeisenstraße durch Linien 3 und 9

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der sich aus der planfestgestellten Maßnahme ergebenden Lärmschutzansprüche wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. des Beschlusses verwiesen. Im betreffenden Kreuzungsbereich ist hinsichtlich der Änderung der Straße nicht von einem erheblichen baulichen Eingriff, der Voraussetzung für die Begründung einer wesentlichen Änderung i. S. des § 2 Abs. 1 der 16. BlmschV ist, auszugehen.

Hinsichtlich der in diesem Bereich zu errichtenden Straßenbahngleise ist von einem Neubau auszugehen. Die sich insoweit ergebenden Lärmschutzansprüche waren Gegenstand der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung. Ansprüche auf Lärmschutz wurden im Ergebnis der Untersuchung für die unmittelbaren Anwohner des Kreuzungsbereiches nicht festgestellt. Auch nach der in der schalltechnischen Untersuchung vorgenommenen Summenpegelbetrachtung ergaben sich keine Ansprüche für den betreffenden Bereich, weil insoweit keine gesundheitsgefährdenden Immissionen festgestellt wurden.

Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin insoweit weitergehende Untersuchungen zugesagt.

bb) Verschlechterung der Wohn- und Lebensverhältnisse

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Baumaßnahme wird in einem dicht überbauten Stadtgebiet ausgeführt. Hier besteht in allen bisher unbebauten Flächen ein hoher Nutzungsdruck. Aus diesem Grund wurde ein Ausgleichskonzept aufgestellt, das sich an den Funktionen des Raumes orientiert. Die für das Stadtgebiet wichtigen Funktionen werden soweit möglich erhalten und verbessert. Im Planungsprozess wurde großer Wert auf eine attraktive Gestaltung der Stadtstraße gelegt. Die endgültigen Festlegungen und die Gestaltung im Detail sind Gegenstand der Ausführungsplanung.

cc) Keine Schallschutzfenster verbaut

Soweit vom Einwender darauf verwiesen wird, dass er in seinem Gebäude keine Schallschutzfenster eingebaut habe, weil er nicht von einer Straßenbahntrasse in der Wiener Straße ausgegangen sei, wird auf das Ergebnis der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung verwiesen. Daraus ergibt sich für das Grundstück des Einwenders kein Anspruch auf Lärmschutz.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

dd) Ablehnung der Straßenbahntrasse auf Grund der negativen Folgen

Der Einwand wird aus den unter Punkt bb) ausgeführten Gründen zurückgewiesen.

ee) Erhöhung des Luft- und Körperschalls durch den Einbau neuer Weichen im Bereich des Knotenpunkts Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße

Dem Einwand wird gefolgt. Es wird auf die verfügbaren Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – I) des Beschlusses verwiesen.

ff) Erfolgt der Umbau des provisorischen Gleisstücks in der Leipziger Straße, wenn das Bauvorhaben nicht realisiert wird?

Der Einwand ist nicht abwägungsrelevant. Die Frage bezieht sich auf einen derzeitigen Zwischenbauzustand der vorhandenen Gleise in der Leipziger Straße. Von der Vorhabenträgerin wurde dazu ausgeführt, dass der Regelbetrieb des Straßenbahnverkehrs grundsätzlich nicht über Gleisprovisorien erfolge.

gg) Aufnahme der Grundstücke Leipziger Straße 20 und 20 a in den Untersuchungsbereich

Nach dem Ergebnis der schwingungstechnischen Untersuchung bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus im betreffenden Kreuzungsbereich eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für das Vorhaben diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – I) des Beschlusses aufgenommen. Zudem wurde zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) die Durchführung von Beweissicherungen vor Beginn der Baumaßnahmen angeordnet, so dass im Ergebnis von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen auszugehen ist.

Die Vorhabenträgerin hat darüber hinaus zugesagt, weitere vorsorgliche Untersuchungen an den vom Einwender aufgeführten Gebäuden vorzunehmen.

- hh) Behinderung der Grundstückszufahrt, auf dem sich vermietete Garagen befinden, durch Oberleitungsmast (Trasse Leipziger Straße)

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die betreffende Grundstückszufahrt wird von der planfestgestellten Maßnahme nicht berührt. Die vom Einwender angeführte Grundstückszufahrt mit dem betreffenden Fahrleitungsmast befindet sich in der Leipziger Straße.

- ii) Ausbau des Knotenpunkts Leipziger Straße / Wiener Straße / Raiffeisenstraße erschwert die Überquerung der Straße und verlängert die Ampelphasen wesentlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde vorgenommenen Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Belange sind die für die Realisierung des Vorhabens sprechenden Gründe gegenüber einzelnen sich aus der Planung ergebenden punktuellen Nachteilen als vorrangig zu betrachten. Die mit dem Ausbau des Gleisdreiecks verbundenen Maßnahmen führen zu einzelnen Nachteilen beim Überqueren der Straße im Kreuzungsbereich sowie zu verlängerten Ampelphasen. Diese mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Nachteile können aus Sicherheitsgründen bzw. ohne Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Knotens jedoch nicht geändert werden.

m) Einwander Reg.-Nr. 14

- aa) Überschreitung der Grenzwerte (Lärmvorsorge) nach 16. BImSchV

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

- bb) Überschreitung der Grenzwerte durch Körperschall, dadurch bedingte negative Auswirkungen auf Gebäude sowie Störung der Nachtruhe

Nach dem Ergebnis der schwingungstechnischen Untersuchung bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus im betreffenden Kreuzungsbereich eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für das Vorhaben diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) des Beschlusses aufgenommen. Zudem wurde zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) die Durchführung von Beweissicherungen vor Beginn der Baumaßnahmen angeordnet, so dass im Ergebnis von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen auszugehen ist.

Hinsichtlich der angeführten Beeinträchtigungen in den Nachtstunden wird dem Einwand teilweise gefolgt. Nach den Ausführungen des Vertreters der Vorhabenträgerin sind voraussichtlich lediglich im Bereich der Knotenpunkte Leipziger Straße und Halberstädter Straße Arbeiten in den Nachtstunden zu erwarten, da der Anschluss der Trasse an den Bestand nur während der Betriebspausen vorgenommen werden kann.

Mit den in Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 des Beschlusses verfüzten Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die baubedingten Einschränkungen für die Anlieger auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

cc) Verschlechterung des Klimas durch Wegfall von Grünflächen

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfüzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

dd) Verschlechterung der Querung der Wiener Straße durch längere Wegzeiten

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Querung der Wiener Straße ist in Abständen von maximal 200 m möglich. Somit stehen ausreichende Querungshilfen zur Verfügung.

ee) Wegfall von Kfz-Stellflächen

Der Einwand wird zurückgewiesen. Derzeit sind in dem Bereich entlang der Wiener Straße 88 Parkplätze vorhanden. Die Planung sieht die Errichtung von 86 Parkplätzen vor. Die Errichtung weiterer Parkplätze ist ohne Wegfall von geplanten Straßenbäumen nicht möglich. Im Ergebnis erscheint der annähernd gleichwertige Ersatz der Parkplätze daher sachgerecht.

ff) Wegfall der Buslinien 52 und 54

Der Einwand wird zurückgewiesen. Mit Fertigstellung des 2. Bauabschnitts entfällt zunächst nur die Linie 52. Die Verkehrsaufgaben werden von der Straßenbahn wahrgenommen. Die Linie 54 bleibt bis zur Fertigstellung des geplanten 7. Bauabschnitts erhalten. Die danach bestehende ausschließliche Anbindung der Wiener Straße durch die Straßenbahn führt zu einer verbesserten verkehrstechnischen Erschließung des Bereiches. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

n) Einwander Reg.-Nr. 15

aa) Erhöhte Lärmbelästigung, keine Schutzmaßnahmen

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

bb) Haus in schallschutztechnischer Untersuchung nicht berücksichtigt
Wie hoch sind die aktuellen Werte von Körper- und Luftschall?

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung vom 14. Mai 2012, dem die Planfeststellungsbehörde aus den in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2 ausgeführten Gründen folgt, bedürfte es keiner weitergehenden schalltechnischen Untersuchung auf die benachbarten Grundstücke im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße – Raiffeisenstraße, da Ansprüche insoweit nicht zu erwarten sind.

Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin insoweit weitergehende Untersuchungen zugesagt.

- cc) Wie hoch sind die nach den Baumaßnahmen zu erwartenden Werte von Körper- und Luftschall? Welche Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterung sind vorgesehen?

Dem Einwand wird teilweise gefolgt. Nach dem Ergebnis der schwingungstechnischen Untersuchung bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße – Raiffeisenstraße eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für das Vorhaben diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) des Beschlusses aufgenommen. Zudem wurde zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) die Durchführung von Beweissicherungen vor Beginn der Baumaßnahmen angeordnet, so dass im Ergebnis von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen auszugehen ist.

Konkrete Untersuchungen am Gebäude des Einwenders wurden im Rahmen der schwingungstechnischen Untersuchung nicht vorgenommen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, weitere schwingungstechnische Untersuchungen an den sich im Kreuzungsbereich befindenden Gebäuden durchzuführen.

- dd) Welche Zuschläge wurden für die Berechnung der Körper- und Luftschallpegel einbezogen?

Alle Eingangsgrößen für die Berechnung der Schallemissionen entsprechen den gültigen Normen und Richtlinien und sind in der schalltechnischen Untersuchung in Unterlage 11.1 Seite 8 aufgeführt. Eine entscheidende Eingangsgröße ist u. a. die Geschwindigkeit, mit der die Streckenabschnitte befahren werden. Die Berechnungen für den Schienenverkehr erfolgten abschnittsweise mit verschiedenen Geschwindigkeiten (vgl. Zusammenstellung der Emissionspegel, Unterlage 11.2.1, Blatt 1). Da im Kreuzungsbereich eine geringere Geschwindigkeit gefahren wird als in Teilen der Trasse,

sind folglich auch die Pegel geringer. Zuschläge entsprechend den gültigen Berechnungsvorschriften (Schall 03 für Schienenverkehr) wurden berücksichtigt u. a. auch im Kreuzungsbereich. Hier erfolgte entsprechend dem Kurvenradius ein Zuschlag von 8 dB für Kurvenquietschen.

Es liegt kein abwägungsrelevanter Einwand vor.

o) Einwander Reg.-Nr. 16

aa) Bestehende Verkehrsmittel decken den Bedarf vollkommen ab. Zweifel an der Wirtschaftlichkeit

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen wurden auf der Grundlage eines anerkannten Berechnungsverfahrens nachgewiesen. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde nachgewiesen (vgl. Ausführungen in Teil C, Kapitel IV).

bb) Geringere Wohnqualität durch Rodung der Bäume in der Raiffeisenstraße und der Wiener Straße; Widerspruch zur „grünen“ MVB

Der Einwand wird zurückgewiesen. Soweit sich der Einwand auf die Rodung von Bäumen in der Raiffeisenstraße bezieht, betrifft dies nicht die dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Maßnahme.

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe in der Wiener Straße wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfüzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen.

cc) Erhöhte Lärmbelästigung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

dd) Verschlechterung der Parksituation während der Bauphase

Dem Einwand wird teilweise gefolgt. Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme wird es zu Einschränkungen für die Anwohner, insbesondere auch hinsichtlich der Parksituation geben. Mit den in Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 des Beschlusses verfüzten

Nebenbestimmungen wird jedoch sichergestellt, dass die baubedingten Einschränkungen für die Anlieger auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

p) Einwander Reg.-Nr. 18

aa) Grundstück weder in schwingungstechnischer Untersuchung (2003) noch in aktueller Planfeststellung berücksichtigt

Dem Einwand wird teilweise gefolgt. Nach dem Ergebnis der schwingungstechnischen Untersuchung bewirkt der Einbau der Weichen und Kreuzungen trotz Verbesserung des Oberbaus im Kreuzungsbereich Leipziger Straße / Wiener Straße – Raiffeisenstraße eine deutliche Zunahme der Erschütterungen. Es ist zu erwarten, dass der 1,5 fache Anhaltswert A_r für das Wohngebiet überschritten wird. Aus diesem Grund empfiehlt das Gutachten in diesem Bereich weitergehende Schutzmaßnahmen. Als weitergehende Schutzmaßnahme wird die Anordnung eines Masse-Feder-Systems (MFS) oder eines Leichten-Masse-Feder-Systems empfohlen.

In dem Gutachten vom 25. September 2009 wird ausgeführt, dass mit dem Einbau eines flächig gelagerten Masse-Feder-System (fMFS) bzw. eines sogenannten „Leicht-Masse-Feder-Systems“ ein ausreichender Schwingungsschutz erreicht werden kann.

Dem folgend werden für das Vorhaben diesbezügliche Schutzmaßnahmen als Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) des Beschlusses aufgenommen. Zudem wurde zur Sicherung der privaten Belange der anliegenden Grundstückseigentümer in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) die Durchführung von Beweissicherungen vor Beginn der Baumaßnahmen angeordnet, so dass im Ergebnis von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen auszugehen ist.

Konkrete Untersuchungen am Gebäude des Einwenders wurde im Rahmen der schwingungstechnischen Untersuchung nicht vorgenommen. Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, weitere schwingungstechnische Untersuchungen an den sich im Kreuzungsbereich befindenden Gebäuden durchzuführen.

bb) Gebäude (Rayonbau) mit besonderen Anforderungen an Körper- und Luftschallschutz, am Haus vorhandenen Schwingungsimmissionsstatus ermitteln, Beweissicherung am Gebäude nötig

Der Einwand wird zurückgewiesen. Entsprechend den Ausführungen zum Einwand unter Punkt aa) wurde im Ergebnis des schwingungstechnischen Gutachtens vom 25.

September 2011 festgestellt, dass unter Berücksichtigung der in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) sowie unter Punkt 2 a) des Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen von hinreichend gesicherten Erschütterungsvorkehrungen ausgegangen werden kann. Für die Planfeststellungsbehörde liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, die Zweifel an der getroffenen fachgutachterlichen Feststellung zuließen.

Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, weitere schwingungstechnische Untersuchungen an den sich im Kreuzungsbereich befindenden Gebäuden, also auch am Gebäude des Einwenders, durchzuführen.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherung wird dem Einwand gefolgt. Es wird auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 a) des Beschlusses verwiesen.

cc) Schutzmaßnahmen gegen Körperschall im Bereich des Knotens Leipziger Straße / Wiener Straße sowie bis zur Grundstücksgrenze Nr. 49 bzw. Nr. 21 (Übergangslösung bis zum Ausbau des Knotens) gefordert

Dem Einwand wird gefolgt. Es wird auf die verfügten Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) – l) sowie Punkt a) des Beschlusses verwiesen.

dd) Bauliche Maßnahmen auf technischem Höchststand gefordert

Dem Einwand wird gefolgt. Es wird auf die verfügte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 f) verwiesen. Die Nebenbestimmung zur bautechnischen Sicherheit weist die Vorhabenträgerin auf die unbedingte Notwendigkeit der uneingeschränkten Beachtung der gesetzlichen Vorschriften sowie der anerkannten Regeln der Technik hin.

q) Einwander Reg.-Nr. 19

aa) Erhöhung der Fahrpreise durch Streckenbau

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Hinweis auf eine etwaige Erhöhung der Fahrpreise ist kein der Zulässigkeit der Maßnahme entgegenstehender Belang. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass Ziel der Maßnahme die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ist. Dies wiederum hat im Ergebnis einen positiven Einfluss auf das betriebswirtschaftliche Ergebnis der Vorhabenträgerin und letztlich auch auf die Fahrpreise.

bb) Rückgang der Fahrgastzahlen macht Trasse nicht mehr notwendig.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die prognostizierte Erhöhung der Fahrgastzahlen wurden auf der Grundlage eines anerkannten Berechnungsverfahrens ermittelt. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde nachgewiesen (vgl. Ausführungen in Teil C, Kapitel IV).

cc) Meist geringe Auslastung der aktuellen Busverbindung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und eine damit verbundene Erhöhung der Auslastung der Verbindungen. Von der Vorhabenträgerin wurde auf der Grundlage anerkannter Berechnungsverfahren nachgewiesen, dass die Maßnahme zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen führt.

dd) Roden von Grünflächen und gesundem Baumbestand

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

ee) Zusätzliche Lärmbelästigung

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der vorgetragenen Lärmbelästigungen wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2.2. verwiesen.

gg) Bürgerentscheid über den Bau der Trasse erforderlich

Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens wird durch den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses begründet. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind die Belange, die gegen das Vorhaben sprechen, mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen gegeneinander abzuwägen.

Insofern ist die Frage, ob für das Vorhaben ein Bürgerentscheid erforderlich ist, nicht planfeststellungsrelevant. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

r) Einwender Reg.-Nr. 20

aa) Wegfall des Grünstreifens ist nicht hinnehmbar

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffe wird auf die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 verfügbaren Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

bb) Prüfen, ob Einsatz von Oberleitungsbussen anstelle von Straßenbahnen möglich ist.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Von der Vorhabenträgerin wird dazu ausgeführt, dass ein Einsatz von Oberleitungsbussen nicht möglich ist. Diese Fahrzeuge benötigen ein vom Stromnetz der Straßenbahn unabhängige Gleichspannungsversorgung mit zwei Fahrdrähten pro Fahrtrichtung. Diese müssten über die Wiener Straße hinaus, unter Beachtung der Knotenpunkte und der Fahrleitungsanlage der Straßenbahn, verlegt werden, was einen erheblichen Kostenmehraufwand für die Infrastruktur der Stromversorgung bedeuten würde. Um die gleichen Effekte wie mit der Straßenbahn zu erzielen (unabhängige Verkehrsführung vom Individualverkehr, Barrierefreiheit der Haltestellen, barrierefreiere Umsteigebeziehungen zur Straßenbahn, höhere Beförderungskapazitäten) müssten auch bei einem Einsatz von Oberleitungsbussen vergleichbare Infrastrukturmaßnahmen in der Wiener Straße baulich realisiert werden. Hinzu kommt der Aufwand für die Beschaffung der Fahrzeuge sowie der Mehraufwand für die Instandhaltung.

6. Gesamtergebnis der Abwägung

Bei der Abwägung aller für die Planung sprechenden Gründe, nämlich

- Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Einhaltung der Planungsgrundsätze
- Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme
- Planrechtfertigung unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit

gegenüber den von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen ergibt sich, dass diese gegenüber dem öffentlichen Interesse an dem Bau des 2. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn zurücktreten müssen.

In den vorausgehenden Abschnitten dieser Entscheidungsbegründung wurden die einzelnen öffentlichen und privaten Belange ausreichend gewürdigt und festgestellt, dass sie gegenüber den mit dem Projekt verfolgten öffentlichen Belangen nicht überwiegen, wobei durch die vorgenommenen Planänderungen und ergänzenden Schutzauflagen sichergestellt werden konnte, dass keine einzelnen öffentlichen und privaten Interessen in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen. Die vorgesehenen Eingriffe durch die Baumaßnahme und der Nebeneinrichtung sind unvermeidbar.

Den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz wird durch die festgelegten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen entsprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Auswertung der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, der von Behörden und privaten Einwendern vorgetragenen Anmerkungen die Auswirkungen der planfestgestellten Maßnahme auf die im UVP-Gesetz genannten Schutzgüter unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen geprüft. Sie ist der Überzeugung, dass die Maßnahme umweltverträglich im Sinne der gesetzlichen Vorschriften ist und die Einwirkungen auf die Umwelt beherrschbar sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, die Umweltverträglichkeit der Planung nachgewiesen und alle Belange in die Abwägung eingestellt sowie sie gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.

Sie hat hierbei nicht nur die Abwägung jedes öffentlichen und privaten Belanges gegen die öffentlichen Interessen am Bau des 2. Bauabschnittes der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn, sondern auch eine Gesamtabwägung aller gegen das geplante Bauvorhaben sprechenden Belange gegen diese Interessen vorgenommen. Denn selbst wenn jeder Belang für sich die öffentlichen Interessen bei der Realisierung des Vorhabens nicht überwiegen sollte, so könnte es doch eventuell deren Gesamtheit oder die Gesamtheit einzelner Belange.

Wie in den einzelnen Teilen der Entscheidungsbegründung ausgeführt, konnten die einzelnen öffentlichen und privaten Belange gegenüber dem mit dem Bauvorhaben verfolgten öffentlichen Belang der Verwirklichung nicht überwiegen. Dabei kam es für die von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmende Abwägung der einzustellenden Belange darauf an, rechtsmindernde Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden. Durch

die im Beschluss enthaltenen Vorkehrungen und einer auf das Ziel einer Minimierung unvermeidbarer Eingriffe ausgerichteten Planung konnte sichergestellt werden, dass keine einzelnen öffentlichen und privaten Interessen in unzumutbarer Weise zurückstehen müssen.

Auch in ihrer Gesamtheit betrachtet, überwiegen die dem Vorhaben entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange nicht das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens, weil sie sich nicht wechselseitig verstärken, sondern nur jeweils im eigenen Bereich Wirkung entfalten.

Es wird sichergestellt, dass gemäß § 21 Abs. 1 UVPG das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und somit auch umweltrechtliche Vorschriften dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

X. Begründung des Vorbehaltes weiterer Anordnungen

Der Vorbehalt weiterer Anordnungen in Teil A, Kapitel VII des Beschlusses ist zum Schutz des Wohls der Allgemeinheit gerechtfertigt. Der Planfeststellungsbehörde soll damit die Möglichkeit gegeben werden, der Vorhabenträgerin ggf. weitere nachträgliche Maßgaben aufzuerlegen, wenn Wirkungen entstehen, die im Zeitpunkt des Beschlusses nicht erkennbar waren. Die Zulässigkeit dieses Vorbehaltes ergibt sich aus § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 75 Abs. 3 und § 36 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG.

D Begründung der Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung folgt aus § 56 Satz 1 PBefG i. V. m. §§ 1, 5 und 6 VwKostG LSA. Da die Vorhabenträgerin Anlass zu dem Verwaltungshandeln gegeben hat, sind ihr die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

E Verfahrensrechtliche Hinweise

1. Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden. Bei berechtigtem Interesse eines von der Planfeststellung Betroffenen hat die Planfeststellungsbehörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf.
2. Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt gemäß § 28 Abs. 1a S. 3 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 4 VwVfG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist.
3. Der Planfeststellungsbeschluss (Beschlusstext mit Rechtsbehelfsbelehrung und zugehörigen Planunterlagen) wird der Vorhabenträgerin sowie einigen Behörden und den Trägern öffentlicher Belange förmlich zugestellt. Da mehr als 50 Zustellungen an die Betroffenen vorzunehmen wären, wird der Beschluss gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG öffentlich bekannt gemacht, d. h. eine individuelle Erstellung wird dadurch ersetzt.
4. Dieser Beschluss und die im Teil A, Kapitel II festgestellten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Landeshauptstadt Magdeburg, Fachbereich Vermessungsamt und Baurecht, zwei Wochen lang zur Einsichtnahme ausgelegt. Mit dem Ende der Auslegung gilt der Planfeststellungsbeschluss gegenüber allen Betroffenen als zugestellt.
5. Die in der folgenden Rechtsbehelfsbelehrung genannte Frist zur Klageerhebung wird im Falle der vorgenannten Ziffer 3 mit der unmittelbaren Zustellung, im Falle der Ziffer 4 mit dem Ende der Auslegungsfrist in Lauf gesetzt.
6. Bei erforderlicher Änderung / Ergänzung des festgestellten Planes vor Fertigstellung des Bauvorhabens gemäß § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 76 VwVfG kann nur die Vorhabenträgerin einen entsprechenden Antrag bei der Planfeststellungsbehörde stellen.

F Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Breiter Weg 203 – 206, 39104 Magdeburg schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Als Bevollmächtigte vor dem Oberverwaltungsgericht sind zugelassen: Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt und die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen; eine Vertretung ist auch durch entsprechend beschäftigte Diplom- Juristen im höheren Verwaltungsdienst zulässig.

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß § 29 Abs. 6 S. 2 PBefG die Klage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung hat.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Ober-

verwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Breiter Weg 203 - 206, 39104 Magdeburg gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO innerhalb eines Monats stellen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von der Tatsache Kenntnis erlangt.

Falls die Klage bzw. der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung in elektronischer Form erhoben werden, sind die elektronischen Dokumente mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz zu versehen. Sie sind bei der elektronischen Poststelle des Verwaltungsgerichtes Magdeburg über die auf der Internetseite www.justiz.sachsen-anhalt.de/ery bezeichneten Kommunikationswege einzureichen.

Die rechtlichen Grundlagen hierfür sowie die weiteren technischen Anforderungen sind unter der vorgenannten Internetseite abrufbar.

Im Auftrag



Neumann

Leitender Vermessungsdirektor

