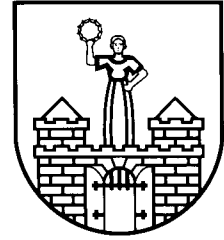


Landeshauptstadt Magdeburg

Der Oberbürgermeister



**Fachbereich Vermessungsamt
und Baurecht**

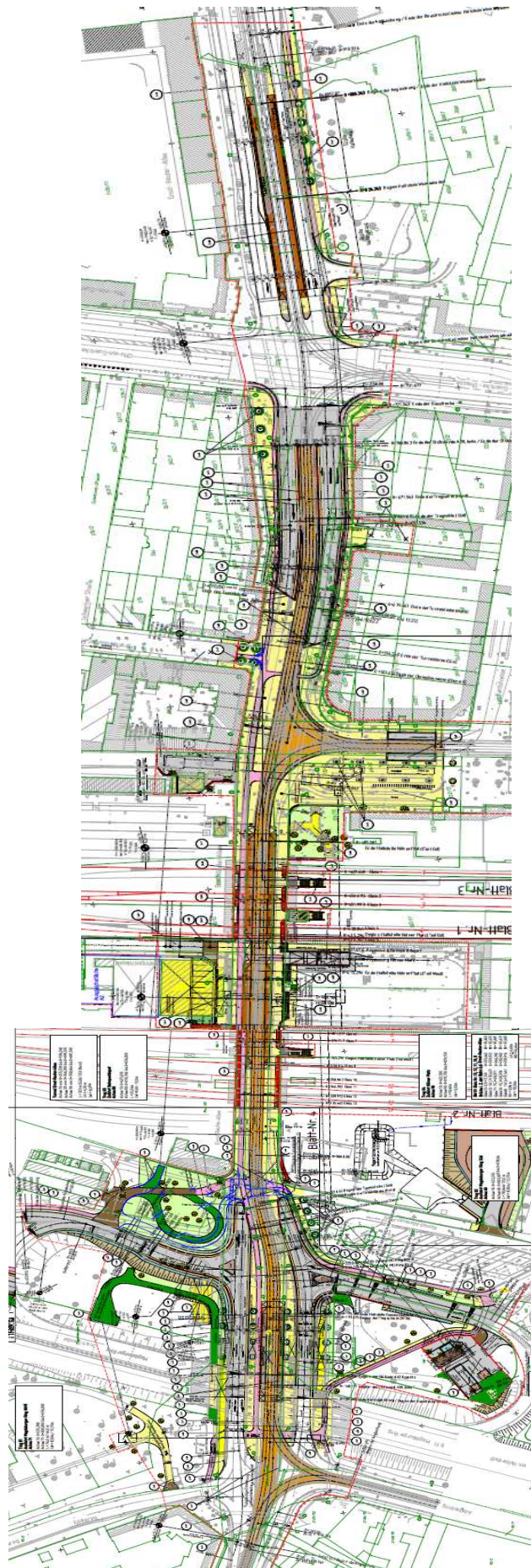
Magdeburg, 10. April 2012

Aktenzeichen: 62-217-60-01/12

**Planfeststellungsbeschluss
für das Bauvorhaben
Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee
in Magdeburg**

Ausfertigung

**Vorhabenträger: Landeshauptstadt Magdeburg
- Tiefbauamt -
39090 Magdeburg**



Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	12
Erläuterungen	17
A Verfügender Teil	18
I. Feststellung des Planes	18
II. Planunterlagen	18
1. Planfestgestellte Unterlagen	18
2. Planänderungen	23
3. Unterlagen zur Information	25
III. Eingeschlossene Entscheidungen	27
1. Wasserrechtliche Erlaubnis	27
2. Naturschutz und Landschaftspflege, Eingriffsgenehmigung	28
3. Denkmalschutz	28
a) Baudenkmal Park: Glacis	28
b) Baudenkmal Festung: Maybachstraße	28
c) Flächendenkmale: Magdeburger Altstadt und historische Festungsanlage	29
IV. Nebenbestimmungen	29
1. Unterrichtungspflichten	29
a) Obere Landesplanungsbehörde	29
b) Bauausführende Betriebe	29
c) Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	29
d) Anlieger	29
e) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde	30
f) Landesamt für Geologie und Bergwesen	30
g) Ministerium für Landesentwicklung, Bau und Verkehr (TAB)	30
h) Eisenbahnbundesamt	30

2.	Bauausführung	30
3.	Bauzeitbedingte Belastungen	32
	a) Baulärm	32
	b) Erschütterungen	32
	c) Staubbelastung	33
	d) Entschädigungsansprüche	33
4.	Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG	33
5.	Naturschutz und Landschaftspflege	37
	a) Erfolgskontrolle und Meldung der Prüfergebnisse	37
	b) Information	38
	c) Nebenbestimmungen zur Eingriffsgenehmigung	38
6.	Immissionsschutz	39
	a) Luftschadstoffe	39
	b) Lärmschutz	40
7.	Abfallwirtschaft / Bodenschutz	40
8.	Kampfmittelbeseitigung	41
9.	Brand- und Katastrophenschutz	41
10.	Denkmalschutz	43
	a) Schutzmaßnahmen für das Baudenkmal Festung Maybachstraße	43
	b) Dokumentation	43
	c) Anzeigepflicht	43
11.	Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter	44
	a) Allgemein	44
	b) Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	44
	c) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG	44
	d) E.ON Avacon AG	45
	e) Städtische Werke Magdeburg GmbH	45
	f) Abwassergesellschaft Magdeburg mbH	46
	g) Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH	46
V.	Entscheidungen über Stellungnahmen, Einwendungen und Hinweise	46
1.	Stellungnahmen und Einwendungen	46
2.	Hinweise	47
	a) Allgemeine Hinweise	47
	b) Wasserrecht	47
	c) Naturschutz und Landschaftspflege	47

d) Denkmalschutz	47
e) Abfallwirtschaft / Bodenschutz	48
VI. Straßenrechtliche Entscheidung	49
VII. Vorbehalt weiterer Anordnungen	49
VIII. Kostenentscheidung	50
B Sachverhalt	50
I. Beschreibung des Vorhabens	50
1. Derzeitige Situation	50
2. Technische Gestaltung der geplanten Baumaßnahme	52
II. Planfeststellungsverfahren	55
1. Antragstellung	55
2. Planauslegung / Anhörungsbeteiligte	55
3. Ergänzendes Anhörungsverfahren	58
4. Erörterung	60
5. Prüfung der Umweltverträglichkeit	60
C Entscheidungsgründe	60
I. Verfahren	60
1. Zuständigkeit	60
a) Identität von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde	60
b) Doppelzuständigkeit von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde	61
c) Zusammentreffen mehrerer Vorhaben nach § 78 VwVfG	62
aa) Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee	62
bb) Abgrenzung Spurplan Mitte	65

2.	Beurteilungsgrundlage	68
	a) Zu beurteilende Sachverhalte	68
	b) Rechtliche Beurteilungsgrundlagen	68
II.	Konzentrationswirkung	69
III.	Planungsermessen	70
IV.	Planrechtfertigung	70
1.	Notwendigkeit der Planfeststellung	70
2.	Erforderlichkeit der Baumaßnahme	70
	a) Bahnseitiger Hintergrund des Vorhabens	70
	b) Erneuerungsbedarf der Eisenbahnbrücken	74
	c) Eisenbahnkreuzungsrechtliche Grundlage des beantragten Vorhabens	75
	d) Variantenvergleich	80
	e) Verkehrliche Zielstellung	83
	aa) Verbesserung des Kfz-Verkehrs	83
	bb) Reduzierung der Unfallzahlen	84
	cc) Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV	85
	dd) Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs für Fußgänger und Radfahrer	88
	ee) Verkehrskonzept Innenstadt	88
	f) Städtebauliche Zielstellung	90
	g) Optimierung der Barrierefreiheit	92
	h) Umsetzung einer City-Logistik für den Hauptbahnhof	92
	i) Ziele der Maßnahme	93
	j) Umsetzung der vertraglichen Festlegungen aus der Kreuzungsvereinbarung	94
	k) Finanzierung	94
	l) Zusammenfassung	95
V.	Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen	96
1.	Wasserrechtliche Erlaubnis	96
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	98
	a) Begründung der Eingriffsgenehmigung	98
	b) Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	98

c)	Minimierungsgebot	99
d)	Kompensationsmaßnahmen	100
3.	Denkmalschutz	103
a)	Baudenkmal Park: Glacis	103
b)	Baudenkmal: Festung Maybachstraße	105
c)	Archäologisches Flächendenkmale: Magdeburger Altstadt und Festungsanlagen	107
VI.	Begründung der Vorbehalte und Nebenbestimmungen	108
1.	Unterrichtungspflichten	108
2.	Bauausführung	108
3.	Bauzeitbedingte Belastungen	110
a)	Baulärm	110
b)	Erschütterungen	111
c)	Staubbelastung	111
4.	Wasserrechtliche Erlaubnis	111
a)	Befristung	111
b)	Regeln der Technik	112
c)	Schonende Gewässerbeanspruchung	112
d)	Beweissicherungsmaßnahmen	112
e)	Messeinrichtung	112
f)	Veränderungen geförderter Mengen	113
g)	Änderungen	112
h)	Beprobung	112
i)	Monitoring	112
j)	Rückbau	113
k)	Vorbehalt der Änderung	113
l)	Vorliegen weiterer wasserrechtlicher Erlaubnisse	113
5.	Naturschutz und Landschaftspflege	114
a)	Erfolgskontrolle und Meldung	114
b)	Information und Weiteres	115
6.	Immissionsschutz	115
a)	Luftschadstoffe	115
b)	Lärmschutz	115
7.	Abfallwirtschaft / Bodenschutz	116
8.	Kampfmittelbeseitigung	117

9.	Brand- und Katastrophenschutz	117
10.	Denkmalschutz	117
	a) Schutzmaßnahmen	117
	b) Dokumentation	118
	c) Anzeigepflicht	119
11.	Infrastruktur und Versorgungsleitungen	119
VII.	Begründung der Hinweise	119
VIII.	Begründung der straßenrechtlichen Entscheidung	120
IX.	Abwägung der Belange	121
1.	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	121
	a) Begründung der Raumbedeutsamkeit	121
	b) Begründung der landesplanerischen Feststellung	121
2.	Planungsvarianten	122
	a) Grenzen des Planfeststellungsabschnittes	122
	b) Varianten der vorgeschlagenen Trassenführung	123
	aa) Variante 0	123
	bb) Variante 1	124
	cc) Variante 2	126
	dd) Variante 3	127
	c) Variantenvergleich	129
	d) Zusammenfassung	140
3.	Immissionsschutz	141
	a) Lärmschutz	141
	b) Luftschadstoffe	145
	aa) Grundsätzliche Ausführungen zur Luftreinhaltung	145
	bb) Berechnung der Luftverunreinigungen an der geplanten Straße	146
4.	Flächeninanspruchnahme zur Realisierung von LBP-Maßnahmen	156
5.	Prüfung der Umweltverträglichkeit	157
	a) Bauzeitliche Wasserhaltung für die Baumaßnahme	157
	b) Beschreibung der Wirkungen des Projekts von Störungen / Unfällen während Bau und Betrieb / Verbindungsmaßnahmen	158
	aa) Flächeninanspruchnahme	158
	bb) Verkehr	159

cc) Schallemissionen / Erschütterungen	160
dd) Luftschadstoffe	161
ee) Wasser (Niederschlagswasser, Grundwasser, Oberflächenwasser)	162
c) Beschreibung des Projektstandorts, der städtischen und übergeordneten Planungen / Schutzgebiete, Schutzausweisungen	164
d) Schutzgut Mensch	165
aa) Beschreibung Ist-Zustand	165
bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	167
cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	168
dd) Bewertung nach § 12 UVPG	169
e) Schutzgut Luft	170
aa) Beschreibung Ist-Zustand	170
bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	171
cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	173
dd) Bewertung nach § 12 UVPG	173
f) Schutzgut Tiere und Pflanzen	174
aa) Beschreibung Ist-Zustand	174
bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	176
cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	177
dd) Bewertung nach § 12 UVPG	177
g) Schutzgut Grund- und Oberflächenwasser	178
aa) Beschreibung Ist-Zustand	178
bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	179
cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	181
dd) Bewertung nach § 12 UVPG	181
h) Schutzgut Boden / Geologie	182
aa) Beschreibung Ist-Zustand	182
bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	185
cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	186
dd) Bewertung nach § 12 UVPG	187
i) Schutzgut Klima	187
aa) Beschreibung Ist-Zustand	187

bb)	Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	188
cc)	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	188
dd)	Bewertung nach § 12 UVPG	188
j)	Schutzgut Landschaft / Stadtbild	189
aa)	Beschreibung Ist-Zustand	189
bb)	Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	189
cc)	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	190
dd)	Bewertung nach § 12 UVPG	190
k)	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	190
aa)	Beschreibung Ist-Zustand	190
bb)	Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	191
cc)	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	192
dd)	Bewertung nach § 12 UVPG	192
l)	Wechselwirkungen	193
aa)	Beschreibung Ist-Zustand	193
bb)	Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG	193
cc)	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen	194
dd)	Bewertung nach § 12 UVPG	194
m)	Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichsmaßnahmen / Ersatzmaßnahmen	195
n)	Medienübergreifende Gesamtbewertung	195
6.	Städtebauliche Belange	196
a)	Bebauungsplan	196
b)	Stadtbild	198
c)	Ausgestaltung der Geh- und Radwege	199
7.	Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen	202
a)	Behörden/Träger öffentlicher Belange	202
aa)	Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt – Referat Verkehrswesen	202
bb)	Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt – Referat Denkmalschutz	203
cc)	Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde	204
dd)	Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Immissionsschutzbehörde	205
b)	Versorgungsunternehmen	206
aa)	Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	206

bb) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG	207
cc) E.ON Avacon AG	207
dd) Städtische Werke Magdeburg GmbH und Abwassergesellschaft mbH	208
ee) Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH	209
c) Werbeträger	209
d) Körperschaften	210
aa) Industrie- und Handelskammer Magdeburg	210
bb) Handwerkskammer Magdeburg	210
e) Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Landesverband Sachsen-Anhalt e. V.	210
f) Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt	226
g) Landesamt für Geologie und Bergwesen	226
h) Landesamt für Vermessung und Geoinformation	227
i) Landesamt für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft	228
j) Landeshauptstadt Magdeburg, Behindertenbeauftragter	228
k) Eisenbahnbundesamt	231
l) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (TAB)	232
m) Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	233
n) Landesamt für Umweltschutz	234
o) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	236
8. Begründung der Entscheidungen über private Einwendungen	237
a) Allgemeines	237
aa) Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb	237
bb) Bauzeitliche Beeinträchtigungen	241
b) Einzelne Einwendungen	242
aa) Einwender Registrier-Nr. 01	243
bb) Einwender Registrier-Nr. 02	245
cc) Einwender Registrier-Nr. 04	246
dd) Einwender Registrier-Nr. 05	249
ee) Einwender Registrier-Nr. 06	251
ff) Einwender Registrier-Nr. 07	254
gg) Einwender Registrier-Nr. 08	256
hh) Einwender Registrier-Nr. 09	256
ii) Einwender Registrier-Nr. 10 und Einwender Reg.-Nr. 11	259
jj) Einwender Registrier-Nr. 12	262
kk) Einwender Registrier-Nr. 13, 15, 16, 21 bis 23	264
ll) Einwender Registrier-Nr. 17	265

mm)	Einwender Registrier-Nr. 18	271
nn)	Einwender Registrier-Nr. 19	274
oo)	Einwender Registrier-Nr. 20	275
pp)	Einwender Registrier-Nr. 24 und 25	275
qq)	Einwender Registrier-Nr. 27	278
rr)	Einwender Registrier-Nr. 30	279
ss)	Einwender Registrier-Nr. 31	291
tt)	Einwender Registrier-Nr. 32	292
uu)	Einwender Registrier-Nr. 34	292
vv)	Einwender Registrier-Nr. 35	293
ww)	Einwender Registrier-Nr. 14, 36 bis 48	294
xx)	Einwender Registrier-Nr. 49 bis 184	298
9.	Gesamtergebnis der Abwägung	301
a)	Öffentliche Belange	302
aa)	Naturschutz und Landschaftspflege	302
bb)	Umweltverträglichkeit	302
cc)	Sonstige öffentliche Belange	302
b)	Private Belange	302
aa)	Eigentum von Grundstücken	302
bb)	Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb	303
cc)	Schallbeeinträchtigen	303
dd)	Sonstige private Belange	303
c)	Zusammenfassung	304
X.	Begründung des Vorbehaltes weiterer Anordnungen	305
D	Begründung der Kostenentscheidung	305
E	Verfahrensrechtliche Hinweise	306
F	Rechtsbehelfsbelehrung	307

Abkürzungsverzeichnis

ABBV	Verordnung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung - ABBV) vom 1. Juli 2010 (BGBl. I S. 856)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439)
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970
BauO LSA	Bauordnung des Landes Sachsen-Anhalt vom 20. Dezember 2005, (GVBl. LSA S. 769), zuletzt geändert durch § 38 Abs. 2 des Gesetzes vom 10. Dezember 2010, (GVBl. LSA 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 3 des Gesetzes vom 09. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214)
BBodSchV	Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)
BGBl	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 8. November 2011 (BGBl. I S. 2178)
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)
32.BImSchV	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.BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) 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 2 des Gesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)
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)
BSchwAG	(Bundesschienenwegeausbaugesetz) Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Artikel 309 der VO vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
DSchG 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)
EFRE IV	(Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Programm 2007 – 2013)
EKRG	Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 14. August 1963 (BGBl. 1 S. 681) in der Fassung vom 08. März 1971 (BGBl. I S.167) und vom 21. März 1971 (BGBl. 1 S. 337, 2858), zuletzt geändert durch Artikel 281 der VO vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)
EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung vom 02. September 1964 (BGBl. I S. 711), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Februar 1983 (BGBl. I S. 85)
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)
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)
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), zuletzt geändert durch Artikel 1 Gesetz vom 22.11.2011 (BGBl. I S. 2272)

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.)
KrW-/AbfG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz – KrW-/AbfG) vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)
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. LSA S. 255), zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (GVBl. LSA 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)
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)
RABT	Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Tunneln
RASt 06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RdErl	Runderlass
REP	Regionaler Entwicklungsplan
Richtlinie 804 DBAG	Technische Richtlinien für Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und verwandte Bauwerke – gültig seit 01. Mai 2003
Richtlinie EVE 91	Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., 1991
Richtlinie EAR 05	Empfehlungen für Anlage des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2005
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. LSA 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. 26/1998S. 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 3 des Gesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)
- 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. LSA S. 5)
- VwGO** Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 24. November 2011 (BGBl. I S. 2302)
- 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. LSA S. 698)
- WaStrG** (Bundeswasserstraßengesetz) in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I. S. 962; 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 Gesetz zur Umsetzung der Meeresstrategie - Rahmenrichtlinie sowie zur

Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes und des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)

WG LSA Wassergesetzes 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 1 des Gesetzes vom 06. Oktober 2011 (BGBl. I S. 1986)

Alle übrigen Abkürzungen siehe Kirchner / Butz, Abkürzungsverzeichnis der Rechtssprache, 5. Auflage, Berlin 2003.

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

Erläuterungen

Am 01. März 2010 ist das neue Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) in Kraft getreten. Ferner ist am 17. Dezember 2010 das Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt in Kraft getreten. Am 01. März 2010 trat ebenso das neue Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz-WHG) in Kraft, geändert durch Artikel 2 Gesetz zur Umsetzung der Meeresstrategie – RahmenRL sowie zur Änderung des Wasserstraßengesetzes – WaStrG und des Kreislaufwirtschafts-Abfallgesetzes - KrW-/Abfallgesetz vom 06. Oktober 2011 und das neue Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz-WHG) in Kraft, geändert durch Artikel 1 Gesetz zur Umsetzung der Meeresstrategie – RahmenRL sowie zur Änderung des Wasserstraßengesetzes und des Kreislaufwirtschafts-Abfallgesetzes vom 06. Oktober 2011.

Diese Bundesgesetze regeln in Wahrnehmung der der Bundesrepublik nach Artikel 72 Abs. 1 GG zustehenden konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz das Recht des Naturschutzes und der Landschaftspflege bzw. des Wasserhaushaltes neu und gehen nach Artikel 72 Abs. 3 Satz 3 GG den entgegenstehenden älteren Regelungen des NatSchG LSA (in der Fassung vom 23. Juli 2004) bzw. des WHG LSA (in der Fassung vom 12. April 2006) vor. Das BNatSchG wurde durch das am 17. Dezember 2010 in Kraft getretene NatSchG LSA in der Fassung vom 10. Dezember 2010 ergänzt. Das WHG wurde durch das am 01. April 2011 in Kraft getretene WG LSA in der Fassung vom 16. März 2011 ergänzt.

Dieser Beschluss wendet das neue Recht an. Die durch diesen Beschluss festgestellten Planunterlagen legen zeitablaufbedingt teilweise noch die ältere Rechtslage zugrunde. Die Planfeststellungsbehörde hat die Planung im Lichte der neuen Rechtslage geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass sich die für diesen Planfeststellungsbeschluss relevanten naturschutz- und wasserhaushaltsrechtlichen Rechtsvorschriften inhaltlich nicht geändert haben. Die Planung konnte somit den in diesem Beschluss aufgeführten Änderungen, Ergänzungen und Nebenbestimmungen auch unter Einhaltung der geänderten gesetzlichen Bestimmungen des Naturschutzrechtes bzw. des Wasserhaushaltsrechts festgestellt werden.

Aus Gründen der besseren Nachvollziehbarkeit der gesamten Planunterlagen nimmt dieser Beschluss auch auf jene Rechtsvorschriften des Landesnaturschutzrechtes bzw. des Landeswasserrechtes Bezug, die durch das Bundesna-

turschutzgesetz neuer Fassung bzw. das WHG neuer Fassung gegenstandslos geworden sind.

A Verfügender Teil

I. Feststellung des Planes

Nach § 37 Abs. 1 StrG LSA sowie § 1 Abs. 1 Satz 1, § 5 VwVfG LSA i. V. m. den §§ 72 bis 75, 78 VwVfG, § 18 AEG und § 28 Abs. 1 PBefG wird der Plan für den

Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg – 2. Ausbaustufe, Bauabschnitt Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

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	Blatt-Nr.
1.	1.	Erläuterungsbericht		1.1
	5	Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen – Bauwerksverzeichnis: ohne weiterführendes Entwässerungsnetz		5.1

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
	6	Straßenquerschnitt		
		Regelquerschnitt Damaschkeplatz	1:50	6.1
		Regelquerschnitt Tunnel Bereich Stütz- wand	1:50	6.2
		Regelquerschnitt Tunnel Bereich EÜ	1:50	6.3
		Regelquerschnitt im Bereich City-Carré (Trog)	1:50	6.4
		Regelquerschnitt im Bereich City-Carré (Stützwände)	1:50	6.5
		Regelquerschnitt Auffahrt Magdeburger-Ring (Nord)	1:50	6.6
		Regelquerschnitt Auffahrt Magdeburger-Ring (Süd)	1:50	6.7
	7	Lageplan		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	7.1
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	7.2
		Taxi-Stand und Andienung Ost	1:250	7.3
		Andienung Maybachstraße	1:250	7.4
	8	Höhenplan		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Achse 10 – Ebene 0	1:500/50	8.1
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Achse 10 – Ebene 0	1:500/50	8.2
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Achse 20 – Ebene -1 Tunnel (Nord)	1:500/50	8.3
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Achse 20 – Ebene -1 Tunnel (Nord)	1:500/50	8.4
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Achse 30 – Ebene -1 Tunnel (Süd)	1:500/50	8.5
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Achse 30 Ebene -1 Tunnel (Süd)	1:500/50	8.6
		Auffahrt Magdeburger-Ring – Achse 71 (Nord)	1:500/50	8.7
		Auffahrt Magdeburger-Ring – Achse 60 (Süd)	1:500/50	8.8

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
		Parkhaus City-Carré – Achse 110	1:500/50	8.9
		Bahnpostdepot – Achse 80	1:250/25	8.10
		Kölner Platz – Achse 90	1:250/25	8.11
		Andienung Maybacherstraße Fahrspur – Achse 215	1:250/25	8.12
4.	10	Ingenieurbauwerke		
	10.1	Verzeichnis der Brücken und Ingenieur- bauwerke		10.1
	10.2	Übersichtspläne		
		Draufsicht Ebene 0 und +1 (Bereich EÜ)	1:250	10.2.1
		Horizontalschnitt Ebene –1 (Bereich EÜ)	1:250	10.2.2
		Längsschnitt Achse 10+20 (Bereich EÜ)	1:250	10.2.3
		Längsschnitt Achse 10+30 (Bereich EÜ)	1:250	10.2.4
		Draufsicht Ebene –1 und 0 (Bereich Damaschkeplatz)	1:250	10.2.5
		Längsschnitte Achsen 20 und 71 (Bereich Damaschkeplatz)	1:250	10.2.6
		Längsschnitte Achsen 30 und 60 (Bereich Damaschkeplatz)	1:250	10.2.7
		Draufsicht Ebene 0 (Bereich City-Carré)	1:250	10.2.8
		Draufsicht Ebene –1 (Bereich City-Carré)	1:250	10.2.9
		Längsschnitte Achsen 20 und 30 (Bereich City-Carré)	1:250	10.2.10
	10.3	Bauwerkspläne		
		Zufahrt City-Carré – Längsschnitt, Quer- schnitt	1:100,50, 25	10.3.1

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
		Stw 06/Trog 03 (Achse 80) Bahnpostdepot – Längsschnitt, Querschnitt	1:100,50	10.3.2
		Rampe Kölner Platz (Trog 04-Achse 90) – Längsschnitt, Querschnitt	1:100,50	10.3.3
		Bahnsteigtreppe Gleis 3/4 Draufsicht, Längsschnitt	1:100	10.3.4
	11	Immissionsschutzplanung		
	11.1	Schalltechnische Untersuchungen		11.1.1
		Berechnungsergebnisse		11.1.2
		Übersichtslageplan	1:2000	11.1.3
		Lagepläne der Immissionsorte	1:1000	11.1.4
	11.2	Erschütterungstechnische Beurteilung		11.2.1
	11.3	Luftschadstoffuntersuchung		11.3.1
		Lageplan		11.3.2
5.	12	Ergebnisse landschaftspflegerische Begleitplanung, LBP		
	12.0	Erläuterungsbericht		12.0
	12.1	Bestands- und Konfliktplan	1:2000	12.1
	12.2	Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen		
		Maßnahme A 1	1:1000	12.2.1
		Maßnahmen A 2 – A 4	1:2000	12.2.2
	12.3	Maßnahmenübersichtsplan	1:10000	12.3
	13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen		
	13.1	Erläuterungsbericht		13.1
	14	Grunderwerb		
	14.1	Grunderwerbsplan		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	14.1.1
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	14.1.2
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis		
		Teil 2 ohne Namen und Adressen *)		14.2.2
6.	15	Sonstige Pläne		

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
	15.2	Straßenbahnplanung		
	15.2.1	Lagepläne		
		km 0,0-0,064 bis km 0,1+59,35 (Gl. 1)	1:250	15.2.11
		km 0,1+59,35 bis km 0,3+30,32 (Gl. 1)	1:250	15.2.12
		km 0,3+30,32 bis km 0,4+93,46 (Gl. 1)	1:250	15.2.13
		km 0,4+93,46 bis km 0,7+14,58 (Gl. 1)	1:250	15.2.14
	15.2.2	Regelquerschnitte		
		Regelprofil 1 Gleisbereich	1:25	15.2.21
		Haltestelle Damaschkeplatz/ ZOB	1:50	15.2.22
		Regelaufbau im Tunnel ohne Leichtes Feder-Masse-System	1:25	15.2.23
		Zuleitung Entwässerung	1:25	15.2.24
		Tunnelentwässerung 2 strangig	1:50	15.2.25
		Haltestelle Kölner Platz	1:50	15.2.26
		Regelprofil 4 Gleisbereich	1:25	15.2.27
		Regelprofil 5 Tunnelentwässerung 1- strangig	1:25	15.2.28
		Haltestelle Weinarkaden	1:50	15.2.29
	15.2.3	Höhenplan		
		Gleis 1 Bau-km 0,0+00 – 0,8+38	1:1000/ 1:100	15.2.31
7.	15.5	Beleuchtungstechnische Unterlagen		
		Lageplan Außenbeleuchtung	1:1000	15.5.1
	15.6	Ausrüstungsplan (Havariekonzept)		15.6.1

*)

Es wird darauf hingewiesen, dass aus datenschutzrechtlichen Gründen personenbezogene Daten nur mit Einwilligung der Betroffenen oder auf Grund besonderer rechtlicher Grundlagen bekannt gegeben werden dürfen.

Aus diesem Grund enthält das planfestgestellte Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 14.2) keine Angaben der Eigentümer. Das Grunderwerbsverzeichnis mit den kompletten Eigentümeranschriften erhält neben der Planfeststellungsbehörde nur der Vorhabenträger.

2. Planänderungen

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

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.	Geänderte Unterlage
1.	1.	Erläuterungsbericht		1-76	1.1a
	3	Übersicht Planfeststellung Querschnitt		3.4	3.4a
	5	Verzeichnis der Bauwerke, Wege, Gewässer und sonstigen Anlagen – Bauwerksverzeichnis: ohne weiterführendes Entwässerungsnetz		85 – 162	5.1a
	6	Regelquerschnitt Damaschkeplatz	1:50	6.1	6.1a
		Regelquerschnitt Tunnel Bereich Stützwand	1:50	6.2	6.2a
	7	Lageplan			
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	7.1	7.1a
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	7.2	7.2a
		Taxi-Stand und Andienung Ost	1:250	7.3	7.3a
		Andienung Maybachstraße	1:250	7.4	7.4a
4.	10.2	Längsschnitt Achse10+30 (Bereich EÜ)	1:250	10.2.4	10.2.4a
		Längsschnitte Achsen 20 und 71 (Bereich Damaschkeplatz)	1:250	10.2.6	10.2.6a
		Längsschnitte Achsen 30 und 60 (Bereich Damaschkeplatz)	1:250	10.2.7	10.2.7a
		Längsschnitte Achsen 20 und 30 (Bereich City-Carré)	1:250	10.2.10 0	10.2.10a
		Längsschnitt Ingenieurbauwerk Ausnahme genehmigung (TAB)	1:100		10.2.11
	10.3	Bauwerkspläne			
		Zufahrt City-Carré – Längsschnitt, Querschnitt	1:100,50,25	10.3.1	10.3.1a
		Bahnsteigtreppe Gleis 3/4 Draufsicht, Längsschnitt	1:100	10.3.4	10.3.4a

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.	Geänderte Unterlage
	11	Immissionsschutzplanung			
	11.1	Schalltechnische Untersuchungen			11.1a
		Berechnungsergebnisse		11.1.2	11.1.2a
		Übersichtslageplan	1:2000	11.1.3	11.1.3a
		Lageplan der Immissionsorte	1:1000	11.1.4	11.1.4a
	11.3	Luftschadstoffuntersuchung		11.3.1	11.3.1a
		Lageplan	1:1500	11.3.2	11.3.2a
		Ergänzte Luftschadstoffuntersuchung			11.3.1b
		Lageplan	1:1500	11.3.2	11.3.2b
5.	12	Ergebnisse landschaftspflegerische Begleitplanung, LBP			
	12.0	Erläuterungsbericht		1-141	12.0a
	12.1	Bestands- und Konfliktplan	1:2000	12.1	12.1a
		Maßnahme A 1	1:1000	12.2.1	12.2.1a
		Maßnahmen A 2 – A 4	1:2000	12.2.2	12.2.2a
		Maßnahmenübersichtsplan	1:10000	12.3	12.3a
	13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen			
	13.1	Erläuterungsbericht		1-45	13.1a
	13.2	Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 / Ebene –1 gesamt vorgezogene Maßnahme	1:500		13.2.3
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 / Ebene –1 gesamt vorgezogene Maßnahme	1:500		13.2.4
	14	Grunderwerb			
	14.1	Grunderwerbsplan			
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	14.1.1	14.1.1a
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	14.1.2	14.1.2a
		Gröperstraße	1:500		14.1.3
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis		14.2	14.2.1a
6.	15	Sonstige Pläne			
	15.1	Verkehrsuntersuchung Überarbeitete Verkehrsuntersuchung		1-28	15.1a

3. Unterlagen zur Information

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
1.	3.	Übersichtslageplan		
		Übersichtslageplan	1:10.000	3.1
		Übersichtslageplan klein	1:2.500	3.2
		Übersichtslageplan Planfeststellungsabschnitte	ohne	3.3
		Übersicht Planfeststellung Querschnitt	ohne	3.4
2.	9	Bodenuntersuchung		
		Baugrundhauptgutachten (03.12.2007)		9.1
3.	9	Entwurfsplanung bauzeitliche Wasserhaltung (01.12.2009)		9-02
		Baugrundgutachten Treppenanlage (08.12.2008)		9-03
		Baugrundgutachten Entwässerungsleitung (19.12.2008)		9-04
		Darstellung der Erkenntnisse zur Grundwasseroberfläche (16.01.2009)		9-05
		Stellungnahme zu Sohlspannungen und Querschotten (06.10.2008)		9-06
		Empfehlung zur Ausbildung/ Anordnung von Drainagen (31.03.2009)		9-07
5.		Umweltverträglichkeitsstudie - UVS		
	12.4	Erläuterungsbericht		12.4
	12.5	Realnutzung	1:2000	12.5
	12.6	Tiere und Pflanzen	1:2000	12.6
	12.7	Boden	1:2000	12.7
	12.8	Wasser	1:2000	12.8
	12.9	Klima/Luft	1:2000	12.9
	12.10	Landschaftsbild	1:2000	12.10

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
	12.11	Mensch, Kultur- und Sachgüter	1:2000	12.11
	13	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen		
	13.2	Lagepläne der Entwässerung		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 / Ebene –1 gesamt	1:500	13.2.1
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 / Ebene –1 gesamt	1:500	13.2.2
6.	15.1	Verkehrsuntersuchung		15.1
	15.2.4	Bahnenergieversorgung		
		Oberteilung km 0,0+0,64 bis km 0,4+55,50	1:500	15.2.41
		Oberteilung km 0,4+55,50 bis km 0,8+37,72	1:500	15.2.42
	15.2.5	Detail-Berechnung Unterschottermatte		15.2.51
	15.3	Leitungspläne		
	15.3.1	Leitungsbestandplan		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	15.3.11
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	15.3.12
	15.3.2	Koordinierter Leitungsplan		
		Bau-km 0,0 – 0,4 – Ebene 0 und –1	1:500	15.3.21
		Bau-km 0,4 – 0,8 – Ebene 0 und –1	1:500	15.3.22
7.	15.4	bahntechnische Unterlagen		
		Spurplan (Lage- und Höhe)	1:500	15.4.1
		Bahnsteigplan	1:500	15.4.2
		Querprofil im Bereich Personentunnel km 141,7+44 (Strecke 6110) Gleis 1-5	1:50	15.4.3
		Querprofil im Bereich Personentunnel km 141,7+44 (Strecke 6110) Gleis 6-9	1:50	15.4.4

Ordner	Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage	Maßstab	Blatt-Nr.
		Gesamterdungskonzept		15.4.5
		Koordinierter Kabellageplan	1:500	15.4.6
	15.7	Baustelleneinrichtungsflächen	1:2500	15.7.6
	15.8	Gesamtsicherheitskonzept mit Brandschutznachweis		15.8.1
		Lageplan der Hydranten	1:1000	15.8.2

III. Eingeschlossene Entscheidungen

Es sind folgende Entscheidungen in den vorliegenden Beschluss eingeflossen:

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Es wird die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG für die Grundwasserabsenkung im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltung für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee in Magdeburg erteilt.

Art und Zweck der Gewässerbenutzung:

Entnahme von Grundwasser aus Baugruben der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee in Magdeburg und Einleitung des gehobenen Grundwassers über den Regenwasserkanal in die Künette.

Umfang der Gewässerbenutzung:

Für den Zeitraum 01.01.2014 bis 30.11.2015:

10 l/s ; 25.200 m³/ Monat für 23 Monate insgesamt 579.600 m³

Für den Zeitraum 01.12.2015 bis 28.02.2017:

72,2 l/s ; 187.200 m³/ Monat für 15 Monate insgesamt 2.808.000 m³

Für den Zeitraum 01.03.2017 bis 30.06.2017:

10 l/s ; 25.200 m³/ Monat für 4 Monate insgesamt 100.800 m³

Örtliche Lage der Baumaßnahme:

Stadt: Magdeburg, Ernst Reuter Allee

Gewässer: Grundwasser

Messtischblatt: 3835 Magdeburg Nord

GW-Absenkung: von ca. h-Wert: 5778274 ca. r-Wert: 4474415

GW-Absenkung: bis ca. h-Wert: 5778186 ca. r-Wert: 4474760

und die dazugehörigen Grundwassermeßstellen

Einleitung 1: ca. h-Wert: 5778223 ca. r-Wert: 4474449

Einleitung 2: ca. h-Wert: 5778203 ca. r-Wert: 4474583

Einleitung 3: ca. h-Wert: 5778186 ca. r-Wert: 4474692

Erläuterung:

GW: Grundwasser

h-Wert: Hoch-Wert

r-Wert: Rechts-Wert

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.

3. Denkmalschutz

a) Baudenkmal Park: Glacis

Dem Vorhabenträger wird der Eingriff in das Baudenkmal Park: Glacis (ID Nr. 2426 aus dem Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand: 24. Februar 2011) genehmigt.

b) Baudenkmal Festung: Maybachstraße

Dem Vorhabenträger wird der Eingriff in das Baudenkmal Festung: Maybachstraße (vgl. Beiplan Nr. 27 zum Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand: August 2000) genehmigt.

c) Flächendenkmale Magdeburger Altstadt und der historischen Festungsanlage

Dem Vorhabenträger wird die Beeinträchtigung der archäologischen Flächendenkmale Magdeburger Altstadt und der historischen Festungsanlage (ID Nr. 4347 aus dem Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand: 20. April 2011) genehmigt.

IV. Nebenbestimmungen

1. Unterrichtungspflichten

a) Obere Landesplanungsbehörde

Dem Vorhabenträger wird aufgetragen, als Träger raumbedeutsamer Planung der Oberen Landesplanungsbehörde gemäß § 14 Abs. 2 Landesplanungsgesetz Unterlagen zur Fortschreibung des Raumordnungskatasters zur Verfügung zu stellen.

b) Bauausführende Betriebe

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

c) Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH (MVB GmbH)

Sobald es im Rahmen der Bauvorbereitung / Baudurchführung zu Einschränkungen des Verkehrs kommt, die Auswirkungen auf die Linien der MVB GmbH haben, hat der Vorhabenträger dies rechtzeitig mit dem Verkehrsunternehmen abzustimmen.

d) 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.

e) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde

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

f) Landesamt für Geologie und Bergwesen

Der Vorhabenträger hat das Landesamt für Geologie und Bergwesen mindestens zwei Wochen vorher über den Baubeginn zu informieren, um eine Dokumentation der geologischen Schichtenfolge zu gewährleisten.

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

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

h) Eisenbahnbundesamt

Der Vorhabenträger hat dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle, Fachbereich 1, die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung der Eisenbahnbetriebsanlagen möglichst frühzeitig schriftlich bekanntzugeben.

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. Insbeson-

dere hat die Baudurchführung in enger Absprache mit den Grundstückseigentümern zu erfolgen.

- c)** Die Bauausführung muss den festgestellten Planunterlagen entsprechen. Der Vorhabenträger hat dies durch geeignete Maßnahmen der Bauüberwachung zu gewährleisten.
- d)** 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.
- e)** Im Rahmen der Tunnelsteuerung sind die Fahrzeugführer im Straßentunnel bei Stau durch klare Hinweise zum Abschalten der Motoren aufzufordern.
- 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. Beim Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle, sind die danach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.
- g)** Bei der Ausführungsplanung sind die Anforderungen der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsysteme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST) zu beachten.
- h)** Die Eisenbahnanlagen sind entsprechend den Vorschriften des Eisenbahnrechts sowie unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst sicher herzustellen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die eisenbahnspezifische Liste technischer Baubestimmungen zu beachten.
- i)** Bei der Bauausführung ist sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt wird.

- j) Die Berechnung für das Leichte-Feder-Massesystem für das Gleisdreieck Willy-Brandt-Platz ist im Rahmen der Ausführungsplanung vorzunehmen. Hierfür ist ein gutachterlicher Nachweis durch den Vorhabenträger gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) und der MVB GmbH zu erbringen.

Gleiches gilt für die Konstruktion der Straßenbahntrasse, d. h. für die direkte Auflage der Betontragplatte der Straßenbahntrasse auf die Tunneldecke ohne Zwischenlage, ist in der Ausführungsplanung die Einhaltung der Grenzwerte für Schall gutachterlich nachzuweisen und der TAB sowie der MVB GmbH nachzuweisen.

3. Bauzeitbedingte Belastungen

a) 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 (Beil. zum Bundesanzeiger Nr. 160) 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.

b) Erschütterungen

Der Vorhabenträger 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.

c) Staubbelastung

Die durch den Baustellenverkehr verursachten Staubbelastungen sind durch geeignete Schutzmaßnahmen, z. B. Befestigung der Baustraßen oder Bewässerung bei entsprechender Trockenheit zu vermeiden.

d) Entschädigungsansprüche

Den Inhabern des auf dem Grundstück Ernst-Reuter-Allee 38/40 ansässigen Gewerbebetriebes steht für maßnahmebedingte Vermögensverluste ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zu.

Bei dem Einwender mit der Registrier-Nr. 30 bleibt die Entscheidung über einen Anspruch auf finanzielle Entschädigung für den Fall des Eintritts einer wirtschaftlichen Existenzgefährdung des Gewerbebetriebes vorbehalten. Dem Einwender mit der Registrier-Nr. 30 wird aufgegeben, bis zu einer Frist von spätestens drei Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens für den Fall des Eintritts einer Existenzgefährdung die Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Situation des Gesamtbetriebes dem Grunde und der Höhe nach nachzuweisen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 WHG für die Grundwasserabsenkung im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltung

- a) Die Erlaubnis wird befristet für den Zeitraum vom 01. Januar 2014 bis 30. Juni 2017 erteilt.
- b) Die Grundwassermessstellen und Förderbrunnen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten und so zu betreiben, zu unterhalten und zu warten, dass sie jederzeit ihren Zweck erfüllen und einen ordnungsgemäßen Betrieb gewährleisten, eine Überlastung ausgeschlossen ist und eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder eine Belästigung Dritter vermieden wird.
- c) Die Grundwasserabsenkung ist auf das unbedingt erforderliche Maß in Bezug auf Absenktiefe, Fördermenge und Laufzeit zu beschränken. Die Entnahme hat so zu erfolgen, dass eine schonende Beanspruchung des Gewässers gewährleistet ist. Schäden an der Anlage sind unverzüglich zu beheben, die Genehmigungsbehörde ist zu benachrichtigen. Der

Gewässerbenutzer hat dafür Sorge zu tragen, dass Wiederholungen von Störungen vermieden werden und eine ordnungsgemäße Funktion möglichst schnell wieder erreicht werden kann. Für auftretende Schadens-, Stör- und Havariefälle sind geeignete Vorkehrungen zu treffen.

- d)** Als Beweissicherungsmaßnahme für evtl. Setzungen, sind alle in der Reichweite der Absenkungsmaßnahmen liegenden Gebäude und Anlagen festzustellen und auf Vorschäden (Risse im Mauerwerk usw.) zu kontrollieren. Durch den Einbau von Setzungsmarken (Gipsbindern) in vorgeschädigte Bauwerke sind diese Risse bzw. Mauerwerksspalten zu markieren und in regelmäßigen Abständen, wöchentlich zu beobachten und nachweislich zu registrieren. Sollten Schäden an Bauwerken durch die Absenkungsmaßnahme ersichtlich werden (z.B. Setzungen der Gebäude) ist die Maßnahme sofort einzustellen und nach Lösungen zu suchen.
- e)** Die Fördereinrichtungen sind mit einer geeigneten Messeinrichtung zu versehen, um die geförderten Wassermengen zu dokumentieren. Der Gewässerbenutzer hat die entnommenen Wassermengen monatlich zu messen und zu registrieren. Die entnommenen Wassermengen sind jährlich unaufgefordert der Oberen Wasserbehörde im Landesverwaltungsamt (LVwA) und dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Gewässerkundlicher Landesdienst (LHW, GLD) zu übergeben.
- f)** Der Gewässerbenutzer ist verpflichtet, beabsichtigte Änderungen an der Wassergewinnungsanlage, die zu einer Änderung, insbesondere zu einer Erhöhung des Förderumfanges während der Gewässerbenutzung führen können, rechtzeitig der Oberen Wasserbehörde im LVwA anzuzeigen.
- g)** Zum derzeitigen Zeitpunkt, nach Auswertung der bereits durchgeführten Analysen ist eine Beprobung ca. 1 Woche nach Beginn der Absenkung des gehobenen Grundwassers und eine Kontrolluntersuchung in der Künette hinter der Verrohrung Damaschkeplatz durchzuführen. In Abhängigkeit von den Analyseergebnissen ist eine weitere Beprobung nach einem Monat durchzuführen. Der Probenahmerhythmus kann erst nach Vorliegen der laufenden Analysedaten bestimmt werden. Sofern keine

Schadstoffe nachgewiesen werden, wird eine vierteljährliche Beprobung dann als ausreichend erachtet. Die Analysen sind entsprechend der festgelegten Zeitpunkte dem LHW, GLD in Magdeburg zu übergeben.

In Abhängigkeit von auftretenden Belastungen besteht die Möglichkeit, die 10 neu abgestimmten Grundwassermessstellen (GWM 38-47) in das Monitoring einzubeziehen.

Bei der Untersuchung sind jeweils allgemein nach dem Stand der Technik anerkannte Analysenverfahren anzuwenden. Für die einzelnen Messgrößen sind dabei die Nachweisgrenzen so niedrig wie möglich zu halten, um eine Bewertung zweifelsfrei zu ermöglichen.

Eine Versickerung des Wassers aus der Beprobung ist nicht erlaubt, sondern in die Kanalisation nach Abreinigung abzuleiten.

- h)** Für die Beprobung sind mindestens folgende Parameter (Parameter bei denen auch ein Grenzwert vorhanden ist) zu berücksichtigen:

Parameter	Parameter	Methode	Bepro- Grund-w	Orientierungs- oder Grenzw
pH-Wert	PH	DIN 38404-C5	x	6,5-8,5
Nickel	NI	EN ISO 17294-2-E29	x	4,4 µg/l
Kupfer	CU	EN ISO 17294-2-E29	x	4 µg/l
Chrom	CR	EN ISO 17294-2-E29	x	10 µg/l
Blei	PB	EN ISO 17294-2-E29	x	3,4 µg/l
Zink	ZN	DIN EN ISO 11885-E22	x	14 µg/l
Eisen	FE	DIN EN ISO 11885-E22	x	2 mg/l
Mangan	MN	DIN EN ISO 11885-E22	x	0,5 mg/l
Arsen gel.	AS GEL	EN ISO 17294-2-E29	x	2 µg/l
Quecksilber gel.	HG GEL	DIN EN 13506-E35	x	0,05 µg/l
Cadmium gel.	CD GEL	EN ISO 17294-2-E29	x	0,15 µg/l
Dichlormethan	CH2CL2	DIN EN ISO 1568-F19	x	20 µg/l
Trichlormethan	CHCL3	DIN EN ISO 1568-F19	x	2,5 µg/l
Tetrachlormethan	TETRA	DIN EN ISO 1568-F19	x	12 µg/l
1,2-Dichlorethan	1,2-DCLAE	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Trichlorethen	TRI	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Tetrachlorethen	PER	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
1,1-Dichlorethan	11DICLET	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
1,1,1-Trichlorethan	1,1,1-T	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
1,1,2-Trichlorethan	112TRCLET	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
1,1,2,2-Tetrachlorethan	1122TECLE	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Hexachlorethan	HXCLET	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Hexachlorbutadien	HXCLBD	DIN EN ISO 1568-F19	x	0,1 µg/l
1,1-Dichlorethen	11DICLETE	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Vinylchlorid	VINYLCCLOR	DIN EN ISO 1568-F19	x	2 µg/l
Epichlorhydrin	EPCLHYDR	DIN 3847-F9-1	x	10 µg/l
2-Chlortoluen	2CLTO	DIN EN ISO 1568-F19	x	1 µg/l
3-Chlortoluen	3CLTO	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
4-Chlortoluen	4CLTO	DIN EN ISO 1568-F19	x	1 µg/l
1,2-Dibromethan	12BRET	DIN EN ISO 1568-F19	x	2 µg/l
Benzen	BENZOL	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Toluen	TOLUOL	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
o-Xylen	O-XYLOL	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
m-Xylen	M-XYLOL	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
p-Xylen	P-XYLOL	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Ethylbenzen	ETBZ	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Isopropylbenzen	IPRBZ	DIN EN ISO 1568-F19	x	10 µg/l
Summe BP+IP	SUM(GHI+ID)		x	2 ng/l
Benzo(a)pyren	BZ(A)PY	DIN 3847-F18	x	50 ng/l
Fluoranthren	FLUORANTH	DIN 3847-F18	x	100 ng/l
SUM(BZ(B)FL+BZ(K)FL)	SUM(BZB+BZK)		x	30 ng/l
Anthracen	ANTHRACEN	DIN 3847-F18	x	100 ng/l
Phenanthren	PHENANT	DIN 3847-F18	x	500 ng/l
Naphthalen	NAPHTHALI	DIN 3847-F18	X	2400 ng/l
MKW-Index	Kohlenwasser stoffe	DIN EN ISO 9377-2	X	100 µg/l

Bei hohen Eisenwerten ist vor Einleitung ins Fließgewässer eine Belüftung des gehobenen Grundwassers vorzunehmen.

Sofern Schadstoffe im Grundwasser nachgewiesen werden, die zu einer nachhaltigen Schädigung der Gewässer führen können, ist die Ableitung zu unterbinden.

- i) Entsprechend der festgesetzten Grundwassermessstellen ist ein Monitoring entsprechend der Unterlagen vorzunehmen. Die Daten sind dem LHW, GLD in Magdeburg zu übergeben.
- j) Nach Abschluss der Absenkungsarbeiten und Beendigung aller Beobachtungen und Beprobungen sind die für eine weitere Nutzung nicht mehr erforderlichen Brunnen und Pegel mit natürlichem Material entsprechend den anstehenden Schichten zu verfüllen. Die eingebauten Verrohrungen sind bis mindestens 2 m unter Geländeoberkante zu entfernen, oberirdische Installationen sind rückzubauen.
- k) Diese Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Erteilung von Auflagen, wenn dies aus wasserwirtschaftlichen Gründen erforderlich ist.
- l) Mit der Baumaßnahme darf erst begonnen werden, wenn die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Niederschlagswassereinleitung, für die bauzeitliche Grundwassereinleitung in die Künette für die vorgezogenen Maßnahmen und die bauzeitliche Grundwassereinleitung in die Künette für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee vorliegen.
Weiterhin muss vor Beginn der Baumaßnahme die wasserrechtliche Erlaubnis für die bauzeitliche Grundwasserentnahme für die vorgezogenen Maßnahmen vorliegen.

5. Natur- und Landschaftspflege

a) Erfolgskontrolle und Meldung der Prüfergebnisse

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, ein Jahr nach Verkehrsfreigabe über die Umsetzung und den Erfolg der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Planfeststellungsbehörde zu berichten. Mit dem Be-

richt 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) Information

Der Vorhabenträger 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

1. 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.
2. 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.
3. Die vorgesehenen Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend dem LBP fachgerecht auszuführen.

4. 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.
5. Der dauerhafte Erhalt der Anpflanzungen (einschließlich fachgerechter Unterhaltungspflege) ist zu gewährleisten.

6. Immissionsschutz

a) Luftschadstoffe

Vor Baubeginn hat der Vorhabenträger der für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörde (Landesamt für Umweltschutz, LAU) und der Planfeststellungsbehörde einen Maßnahmenkatalog vorzulegen, in Folge dessen die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Dieser Maßnahmenkatalog könnte beispielsweise allgemeine Verkehrsbeschränkungen, verkehrslenkende Maßnahmen, Fahrbahnreinigung, Durchsagen im Tunnel bei Stau zum Abschalten der Motoren, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Maßnahmen bei Stau bzw. Umleitungen beinhalten. Vor Bestätigung dieses Maßnahmenkataloges durch das LAU darf mit der Inbetriebnahme der Verkehrsanlage nicht begonnen werden.

Der Messbetrieb des Luftüberwachungssystems Sachsen-Anhalt an den Standorten Ernst-Reuter-Allee und Damaschkeplatz durch die Kleinmessstationen des Landesamtes für Umweltschutz ist so lange, wie es der Baufortschritt ermöglicht, aufrecht zu erhalten. Am östlichen Tunnelportal ist durch den Vorhabenträger in Absprache mit dem Landesamt für Umweltschutz eine Dauermessstation zu errichten. Am Damaschkeplatz ist nach Fertigstellung des Projektes die temporäre Fortsetzung der Messungen an einem geeigneten Standort vorzusehen. Der Standort ist in Abstimmung mit dem Landesamt für Umweltschutz auszuwählen.

b) Lärmschutz

Der Vorhabenträger hat als aktive Lärmschutzmaßnahme eine schallabsorbierende Verkleidung für den Bereich der Trogwände und an den östlichen Tunnelportalen bis zu einer Tiefe von 20 m auf der Ernst-Reuter-Allee / Nähe Büro- und Einkaufsgebäude City Carré vorzusehen.

Die Eigentümer folgender Gebäude in der Landeshauptstadt Magdeburg haben Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen:

Ernst-Reuter-Allee 28

Ernst-Reuter-Allee 34 – 36

Ernst-Reuter-Allee 30

Ernst-Reuter-Allee 38

Ernst-Reuter-Allee 32

Ernst-Reuter-Allee 40

Ernst-Reuter-Allee 42

Ernst-Reuter-Allee 37

Ernst-Reuter-Allee 41 – 45.

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt.

Für die Eigentümer der genannten Immissionsorte besteht gegen den Vorhabenträger 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 dem Vorhabenträger geltend zu machen.

7. Abfallwirtschaft / Bodenschutz

a) Sollten im Zuge der Baumaßnahme organoleptische Auffälligkeiten (Geruch, Aussehen) festgestellt werden, ist 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 (Ausführungsgesetz des

Landes Sachsen Anhalt zum Bundes-Bodenschutzgesetz vom 02. April 2004, GVBl. LSA Nr. 21/2002, S. 214, zuletzt geändert am 16. Dezember 2009, GVBl. S. 708) eine fachkundige Begleitung des Vorhabens erforderlich. Alle Maßnahmen sind mit der Unteren Abfall- und 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 §§ 41 – 43, 45 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 RuVA-StB 01, Fassung 2005, /5/ anzuwenden.

8. Kampfmittelbeseitigung

Der Vorhabenträger 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

Der Vorhabenträger 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.

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 mindestens den baulichen Vorschriften der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Runderlass des MLV vom 25. März 2010 – 44/24011/01, MBl. LSA 2010, S. 213, Fassung März 2006) 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 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

a) Schutzmaßnahmen für das Baudenkmal Festung Maybachstraße

Das unter Teil A, Kapitel III, Punkt b) dieses Beschlusses aufgeführte Baudenkmal ist während der Baumaßnahme so zu behandeln und zu schützen, dass die historische Substanz nicht zusätzlich geschädigt wird.

Die dafür notwendigen Nachweise, Dokumentationen und Ausführungen sind vor Beginn der Baumaßnahme mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg abzustimmen.

Ein kontinuierlicher zusätzlicher Wassereintrag in die Künette ist zu verhindern. Ist dies nachweislich nicht möglich, ist im Bereich Maybachstraße / Carl-Miller-Straße eine Hebestation zu errichten oder in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg eine andere nachweisbar geeignete Maßnahme zu ergreifen, die bewirkt, dass der jetzige Wasserstand in der Künette nicht weiter steigt.

b) Dokumentation

Die unter Teil A, Kapitel III, Punkt 3 c) dieses Beschlusses aufgeführten archäologischen Kulturdenkmäler sind vor der Zerstörung zu dokumentieren. Art und Umfang der erforderlichen Maßnahmen sind rechtzeitig in einer Vereinbarung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt festzulegen (u. a. Untersuchungsverfahren, Ablauf der archäologischen Untersuchung / Ausgrabung, Erstellung des Grabungsberichtes / Dokumentation). Von der Vereinbarung ist die Untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg in Kenntnis zu setzen.

c) Anzeigepflicht

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 anzuzeigen sind.

11. Infrastruktur und Versorgungsleitungen Dritter

a) Allgemein

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

b) Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH (Telekom)

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an den Telekommunikationsanlagen vermieden werden. Aus betrieblichen Gründen ist jederzeit ein ungehinderter Zugang zu gewähren. Die erforderlichen Sicherheitsabstände sind unbedingt einzuhalten. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Eine Veränderung der Lage der Telekommunikationsanlagen darf nur mit Zustimmung der Telekom erfolgen. Müssen Anlagen während der Planungs- oder Bauphase umgelegt werden, ist die Telekom unverzüglich zu informieren.

Der Betrieb der Telekommunikationslinie in der nördlichen Nebenanlage der Ernst-Reuter-Allee vom Editharing bis zur Otto-von-Guericke-Straße ist aufrecht zu erhalten.

Der Rückbau zur kompletten Baufeldfreimachung in der nördlichen Nebenanlage der Ernst-Reuter-Allee soll erst nach der Herstellung der geplanten Rohranlage in der südlichen Nebenanlage der Ernst-Reuter-Allee vom Editharing bis zur Otto-von-Guericke-Straße und dem erfolgtem Anschluss der Telekommunikationslinien erfolgen.

Unmittelbar vor Baubeginn ist ein Bauablaufplan, welcher der Telekom rechtzeitig vorzulegen ist (Vorlaufzeit mindestens drei Monate), zu erstellen.

c) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG (Kabel Deutschland)

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

vor Baubeginn ist ein Bauablaufplan, welcher der Kabel Deutschland rechtzeitig vorzulegen ist (Vorlaufzeit mindestens drei Monate), zu erstellen.

d) E.ON Avacon AG

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die Fernmeldekabel der E.ON Avacon AG geschützt und gesichert werden. Die Leitungsschutzanweisung der E.ON Avacon AG ist zu beachten.

e) Städtische Werke Magdeburg GmbH (SWM GmbH)

Bei der Bauausführung sind die Niederdruck-Gasleitungen und Trinkwasserleitungen der Städtischen Werke Magdeburg GmbH zu schützen bzw. zu sichern.

Baumbepflanzungen sollen grundsätzlich nicht im Schutzstreifen der umzulegenden bzw. in Betrieb bleibenden Trinkwasser- und Gasleitung erfolgen. In unvermeidbaren Einzelfällen ist in Abstimmung mit der Städtischen Werke Magdeburg GmbH der Standort zu konkretisieren und entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Maststandorte der Straßenbahnanlagen dürfen nicht über Versorgungsleitungen angeordnet werden.

Bei der Bauausführung sind die Elektroversorgungsanlagen der Städtischen Werke Magdeburg GmbH zu schützen bzw. zu sichern. Bei der Bauausführung muss eine durchgehende Funktionsfähigkeit der Elektroversorgungsanlagen gewährt werden. Kurze temporäre Abschaltungen sind möglich.

Bei der Bauausführung sind die Informationsanlagen der Städtischen Werke Magdeburg GmbH zu schützen bzw. zu sichern. Diese Informationsanlagen müssen während der Bauphase in Betrieb bleiben. Die Herstellung der Neuanlage, speziell der Kabeleinzug, kann nur gesamtheitlich erfolgen. Die alte Anlage darf erst dann außer Betrieb genommen werden, wenn die Ersatzanlage vollständig in Betrieb ist. Hierzu muss eine Voranmeldezeit von 6 - 8 Kalenderwochen beachtet werden.

Für die zu sichernden Anlagen ist der Städtischen Werke Magdeburg GmbH ein Sicherheitskonzept zur Bestätigung vorzulegen.

f) Abwassergesellschaft Magdeburg mbH

Baumbepflanzungen sollen grundsätzlich nicht im Schutzstreifen der Entwässerungsanlagen erfolgen. In unvermeidbaren Einzelfällen kann in Abstimmung mit der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH durch geeignete Schutzmaßnahmen eine Zustimmung erfolgen.

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 Entwässerungsleitungen angeordnet werden.

g) Kommunale Informationsdienste Magdeburg GmbH

Der Trassenverlauf der Kabelschutzanlage hat so zu erfolgen, wie die Kabelschutzrohranlage der vorhandenen Lichtsignalanlagen.

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.

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) Denkmalschutz

Die Errichtung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee hat die Zerstörung des Baudenkmals Brückenanlage, Ernst-Reuter-Allee, Maybachstraße zur Folge. Die Genehmigung hierfür wurde durch die Obere Denkmalschutzbehörde am 07. März 2012, AZ: 502.1.4-57721-5226 erteilt.

e) Abfallwirtschaft / Bodenschutz

1. 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.
2. 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.
3. Gemäß § 5 Abs. 2 und 4 KrW-/AbfG sind Besitzer von Abfällen verpflichtet, diese nach Maßgabe des § 6 KrW-/AbfG zu verwerten, wenn dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Nach § 5 KrW-/AbfG entfällt die Pflicht, wenn die Beseitigung die umweltverträglichere Lösung darstellt.
4. Straßendecken aus kohlenteehaltigen Bitumengemischen (Abfallschlüssel 170301, kohlenteehaltige Bitumengemische) gelten als gefährliche Abfälle im Sinne des § 41 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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 lau-

fund kontrolliert und bei Bedarf fortgeschrieben sowie der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde erneut zur Bestätigung vorgelegt werden.

VI. Straßenrechtliche Entscheidung

Es ergeht folgende Widmung:

Der der Planfeststellung zugrundeliegende Abschnitt der Verkehrsanlage „Ernst-Reuter-Allee“ wird als Gemeindestraße i. S. des § 3 Abs. 1 Nr. 3 StrG LSA mit folgenden Beschränkungen gewidmet:

- Nullebene: Gemeindestraße mit beschränkter Verkehrsart „Fuß- und Radweg“ sowie für Verkehrsarten des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Straßenbahn)
- Tunnelebene: Gemeindestraße mit beschränkter Verkehrsart „Kfz-Verkehr“

Die Widmung wird mit der Verkehrsfreigabe wirksam.

Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

VII. Vorbehalt weiterer Anordnungen

Treten nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf das Wohl der Allgemeinheit oder auf das Recht eines anderen auf, so bleiben weitere Anordnungen, die die nachteiligen Wirkungen verhüten oder ausgleichen, vorbehalten. Sind solche Maßnahmen, mit denen die nachteiligen Wirkungen 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.

VIII. Kostenentscheidung

Kosten für den Planfeststellungsbeschluss werden nicht erhoben.

In dem Planfeststellungsbeschluss ist jedoch die wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserabsenkung im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltung von der Oberen Wasserbehörde eingebunden. Die hierfür entstehenden Kosten hat der Vorhabenträger zu tragen. Über die Höhe ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

B Sachverhalt

I. Beschreibung der Maßnahme

1. Derzeitige Situation

Die Ernst-Reuter-Allee ist eine wichtige Ost-West-Verbindung innerhalb der Landeshauptstadt Magdeburg. Sie besitzt derzeit im Bestand zwei Straßenbahngleise, welche durch mehrere Straßenbahnlinien und Busse benutzt werden sowie drei Fahrspuren für den Straßenverkehr (zwei in Richtung Westen, wovon eine auf dem Straßenbahngleis geduldet wird, und eine in Richtung Osten). Zusätzlich verlaufen beidseitig der Fahrbahn im Bestand jeweils ein Radweg (Einrichtungsverkehr) und ein Gehweg. Nach Ausschilderung besteht eine nutzbare lichte Höhe unter der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee von 3,40 m für den Straßenverkehr. Die kleinste Fahrdrathöhe beträgt derzeit 3.89 m. Die Überbauten der Fachwerkbrücken besitzen eine lichte Weite von 22,60 m.

Auf der Westseite der Eisenbahnüberführung schließt sich an die Ernst-Reuter-Allee der Damaschkeplatz an. Im Knoten Damaschkeplatz ist die Ernst-Reuter-Allee mit dem Adelheidring (Richtung Süden), dem Magdeburger Ring (Richtung Norden und Süden), dem Editharing (Richtung Nordwesten) und dem Busbahnhof (auf der Südseite) verbunden. Der Damaschkeplatz gilt derzeit als zentraler Umsteigepunkt für Straßenbahnen und besitzt drei Gleise.

Im Bereich Damaschkeplatz / Abfahrt Magdeburger Ring werden die beiden Geradeauspuren durch eine Mittelinsel baulich voneinander getrennt. Vor der Eisenbahnüberführung werden die zwei Fahrspuren in Richtung Osten auf eine

Fahrspur verflochten. Unterhalb der Eisenbahnüberführung verläuft eine Fahrspur parallel zu den Gleisen der MVB GmbH.

In Ost-West-Richtung steht in einer Entfernung von ca. 50 m westlich des Knotenpunktes mit der Otto-von-Guericke-Straße bis zur Einmündung des Willy-Brandt-Platzes für den Verkehr eine Fahrspur zur Verfügung. Ab dem Gleisdreieck am Willy-Brandt-Platz kann der Verkehr auf einer zweiten Fahrspur, unter Mitbenutzung der Straßenbahngleise, in Richtung Westen fahren. Am Damaschkeplatz stehen drei Fahrspuren als Linksabbieger-, Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur zur Verfügung.

Auf der Ostseite der Eisenbahnüberführung schließen sich in Richtung Süden der Willy-Brandt-Platz mit Zugang zum Magdeburg Bahnhof und zum Parkhaus des Einkaufs- und Bürogebäudes City Carré, die Brandenburger Straße (aus Richtung Norden) und am östlichen Ende der Baustrecke der Knoten Otto-von-Guericke-Straße / Ernst-Reuter-Allee (Weinarkaden) an.

Das Parkhaus des Einkaufs- und Bürogebäudes City Carré kann im Bestand nur aus Richtung Westen, vom Damaschkeplatz kommend, angefahren werden. Die Ausfahrt ist unsignalisiert in Richtung Osten und nach Westen unter Berücksichtigung der Vorfahrt möglich.

Das Bahnpostdepot (nördlich Kölner Platz) als Gesamtareal unterliegt zurzeit keiner Nutzung. Die Zufahrt auf die Ernst-Reuter-Allee ist mit Pollern abgetrennt. Über die Zufahrt zum Bahnpostdepot werden die Flächen zwischen den Gleisen 5 und 6 rettungstechnisch erschlossen.

Auf Höhe des Willy-Brandt-Platzes stehen in der Ernst-Reuter-Allee in West-Ost-Richtung zwei Fahrspuren zur Verfügung. Am Knotenpunkt mit der Otto-von-Guericke-Straße werden diese auf drei Fahrspuren mit einer Linksabbiegespur, Geradeaus- und Geradeaus-Rechtsabbiegespur aufgeweitet.

Für Radfahrer stehen in Fahrtrichtung West-Ost und Ost-West zwischen Damaschkeplatz und Otto-von-Guericke-Straße separate Radwege neben der Fahrbahn zu Verfügung, die im Bereich von Einmündungen markiert sind. Neben den Radwegen befinden sich beidseitig ebenfalls separate Gehwege.

Am Damaschkeplatz wird der Fußgängerverkehr in Nord-Süd-Richtung über einen Fußgängertunnel planfrei unter den Fahrbahnen sowie alternativ über Querunginseln östlich der Haltestellen geführt.

Vor dem City Carré (Höhe Brandenburger Straße) befindet sich eine Haltestelle der Straßenbahn in Form einer Mittelinsel. Die Querung der Fahrbahn ist durch eine separate Fußgänger-LSA abgesichert.

Der Knoten Otto-von-Guericke-Straße / Ernst-Reuter-Allee ist lichtsignalgeregt und hat Furten für Fußgänger und Radfahrer.

Der Willy-Brandt-Platz ist als Fußgängerzone für Radfahrer frei ausgebildet. Lediglich die Fahrbahn der Straßenbahn ist gestalterisch abgesetzt.

Am Willy-Brandt-Platz befindet sich am nördlichen Ende ein Taxistand. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über die Ernst-Reuter-Allee.

2. Technische Gestaltung der geplanten Baumaßnahme

Die Rekonstruktion des Straßenabschnittes der Ernst-Reuter-Allee erfolgt auf einer Länge von ca. 582 m durch den Bau eines zweistöckigen Rahmenbauwerkes mit Entflechtung der Verkehre, Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger auf der Ebene 0, Kfz-Verkehr in der Ebene -1 sowie die Deutsche Bahn auf der Ebene +1. Die Errichtung dieses Bauwerkes erfolgt innerhalb der bestehenden Widerlager. Das neue Bauwerk besitzt eine lichte Weite von 18,50 m sowie eine lichte Höhe in der Ebene 0 von 4,30 m und 4,50 m in der Ebene -1.

Die Linienführung im Grund- und Aufriss wird durch den vorgesehenen lichten Raum der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, die geplante Straßenbahntrasse (in den Kreuzungsbereichen mit der Straße) und die wiederherzustellenden Knotenpunkte einschließlich Nebenanlagen bestimmt.

Die Trassierung der Ernst- Reuter- Allee sowie der Zufahrten Nord und Süd zum Magdeburger Ring folgt im Wesentlichen dem Bestand.

Die Absenkung für die Unterquerung der neuen Bahnhofsbrücken beginnt unmittelbar östlich des Knotenpunktes mit der Olvenstedter Straße, Adelheidring, Editharing und endet vor dem Knoten Ernst- Reuter- Allee/ Otto-von-Guericke-Straße. Dies hat zur Folge, dass im Bereich Damaschkeplatz eine Neuordnung der Nebenanlagen erfolgen muss. Die Rad- und Gehwegführung erfolgt, entgegen dem Bestand, nun im Bereich zwischen den Stützwänden der Rampenfahrbahnen und verläuft parallel zu den Straßenbahngleisen.

Die Planung der Ernst- Reuter- Allee im Querschnitt erfolgt als dreistreifige Straße. Die Fahrspurbreiten betragen in der Tunnelröhre Nord jeweils 3,25 m und die einzelne Fahrspur in der Tunnelröhre Süd 3,50 m. Im südlichen Tunnelquer-

schnitt wird ein Fahrstreifen als Standspur ausgebildet. Die Standspur wird auf Höhe der Einmündung Parkhauses City-Carré zu einer Ein- und Ausfahrspur.

Der nördlich verlaufende 2-Richtungsradweg zwischen Damaschkeplatz und Brandenburger Straße erhält östlich der Eisenbahnbrücken eine Querung nach Süden auf den Willy-Brandt-Platz und ab dort geht der Radweg zwischen Brandenburger Straße und Otto-von-Guericke-Straße in eine Mischverkehrsfläche entsprechend dem bestehenden Nutzungskonzept des Platzes über. Im Bereich des Gleisdreieckes Willy-Brandt-Platz werden die Bordanlagen vollständig abgesenkt, um den Platzcharakter zu verdeutlichen.

Die vorhandene straßenseitige Erschließung des Kölner Platzes entfällt ersatzlos mit Beginn der Bauarbeiten. Die Andienung des Hauptgebäudes wird als Andienung in die Maybachstraße verlegt.

Der Kölner Platz ist weiterhin über die Ebene 0 (unter Benutzung der Fahrbahn der Straßenbahnanlage) für die Rettungsfahrzeuge und Revisionsfahrzeuge (Fahrzeughöhe 3,70 m) der Städtischen Werke erreichbar.

Von der Ebene 0 wird der Kölner Platz von der Ernst-Reuter-Allee über eine 6,50 m breite Rampe behindertengerecht und für die Befahrung mit Rettungsfahrzeugen angeschlossen. Im Übrigen wird der Höhenunterschied zwischen Kölner Platz und Ernst-Reuter-Allee von ca. 1,00 m über eine Treppenanlage mit 8 bis 9 Stufen überbrückt.

Der Anschluss der Fahrbahnen an den Knotenpunkt Damaschkeplatz (Editharing, Adelheidring, Olvenstedter Straße) erfolgt auf die vorhandenen Fahrbahnbreiten. In der nördlichen Zufahrt stehen somit 3 Fahrspuren zur Verfügung. Die südliche Knotenpunktausfahrt des Damaschkeplatzes wird von 3 auf 2 Fahrspuren reduziert. Zur Querung der beiden Fahrbahnen von den nördlichen und südlichen Nebenanlagen in Richtung Haltestelle Damaschkeplatz werden signalisierte Fußgänger- und Radfahrerfurten errichtet.

Der Taxistellplatz auf dem Willy-Brandt-Platz wird im Rahmen der Baumaßnahme nach Süden verschoben und neu ausgebildet. Der Taxistand wird zukünftig über die Hasselbachstraße angefahren. Die Einfahrt in den Taxistand erfolgt über die Bahnhofstraße mit Zufahrt über den vorhandenen Parkplatz von Süden. Die Ausfahrt erfolgt nördlich der Stellplätze über die Gleise der MVB GmbH nach Süden. Bedingt durch die Umgestaltung des Taxistandes werden die insgesamt

27 Radfahrständer in Richtung Norden in die Fläche des alten Taxistandes verlegt.

Die Einfahrten in das Parkhaus des City Carrés werden über die Ebene -1 ausschließlich über den südlichen Tunnel erfolgen. Die Ausfahrt aus dem Parkhaus ist nur in Richtung Otto-von-Guericke-Straße möglich. Am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße besteht die Möglichkeit zum Wenden in Richtung Westen.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee werden infolge des Tunnelbauwerkes vollständig verlegt bzw. innerhalb des Bauwerkes neu ausgebildet.

Für die Ableitung des Oberflächenwassers der nördlichen Seite der Ebene 0 ist die Errichtung eines zusätzlichen Pumpwerkes im Bereich des abzubrechenden Bahnpostdepots erforderlich.

Die Entwässerung der Ebene -1 beinhaltet die Ableitung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn innerhalb der Trogsohle.

Das weiterführende Entwässerungssystem besteht aus vorhandenen Kanalabschnitten (Kanäle mit Einleitung in Vorfluter, verrohrter Entwässerungsgraben sogenannte „Künette“) außerhalb des Tunnelbauwerkes, die infolge des Vorhabens verlegt werden müssen. An das System wird die geplante Oberflächenentwässerung unter Beachtung der neuen Höhenverhältnisse außerhalb des Tunnelbauwerkes am Übergabepunkt Kölner Platz angeschlossen.

Im Rahmen des Ausbaus des Eisenbahnknotens Magdeburg werden die vorhandenen Überbauten abgebrochen und von Westen nach Osten durch neue Eisenbahnüberführungen ersetzt.

Auf der Tunneldecke in der Ebene 0 verlaufen etwa mittig die Straßenbahngleise der Magdeburger Verkehrsbetriebe. Planmäßiger Fahrzeugverkehr ist auf der Decke des Tunnels nicht vorhanden. Die Flächen in Ebene 0 werden beidseits der beiden Straßenbahngleise als Fußgängerzone sowie als Radwege genutzt.

Weiter ist die Erneuerung der Gleisanlagen zwischen dem Damaschkeplatz und dem Gleisdreieck Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße geplant. Im Bereich der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee wird die Straßenbahngleisgradienten so weit abgesenkt, dass mit den neuen Gleisüberbauten eine lichte Höhe von 4,30 m erreicht wird.

Die Haltestellenkonzeption im Streckenabschnitt erfordert den Umbau der Haltestelle Damaschkeplatz in eine zweigleisige Einfachhaltestelle, den Neubau einer Doppelhaltestelle Kölner Platz sowie den Rückbau der Einfachhaltestelle Hauptbahnhof/City Carré und die Verlegung auf die Ostseite des Knotens Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße.

Im Weiteren wird auf den Erläuterungsbericht Planunterlage 1.1 a verwiesen.

II. Planfeststellungsverfahren

1. Antragstellung

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2010, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 18. Oktober 2010, ist durch den Vorhabenträger der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gestellt worden.

2. Planauslegung / Anhörungsbeteiligte

Am 01. November 2010 wurde das Anhörungsverfahren eingeleitet. Nach vorheriger form- und fristgerechter ortsüblicher Bekanntmachung gemäß § 23 der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg i. V. m. § 1 der Bekanntmachungssatzung der Landeshauptstadt Magdeburg und dem Hinweis auf diese Bekanntmachung in der Tageszeitung „Magdeburger Volksstimme“ am 29. Oktober 2010 erfolgte die Auslegung der Planunterlagen.

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 08. November 2010 bis zum 08. Dezember 2010 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 22. Dezember 2010.

Folgende Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine wurden mit Schreiben vom 01. November 2010 um Stellungnahme bis zum 24. Januar 2011 gebeten:

1. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 202, Brand- und Katastrophenschutz
2. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 307, Verkehrswesen
3. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat 309, Raumordnung, Landesentwicklung,
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, 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) Kreisverband Magdeburg
20. NaturFreunde Deutschlands, Landesverband Sachsen-Anhalt e. V.
21. Ornithologenverband Sachsen-Anhalt e. V. über: Herrn Mark Schönbrodt
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, Team Übertragungssysteme und –netze, TPS
41. GDMcom mbH Gesellschaft für Dokumentation und Telekommunikation
mbH
42. 50 Hertz Transmission GmbH, T-AR, Regionalmanagement
43. Städtische Werke Magdeburg GmbH
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. Ströer Deutsche Städte Medien GmbH
50. Industrie- und Handelskammer Magdeburg
51. Handwerkskammer Magdeburg
52. Verband der Gartenfreunde
53. Deutsche Bahn AG
55. Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH

56. Eisenbahnbundesamt Halle
57. ADFC Regionalverband Magdeburg, Geschäftsstelle Sachsen-Anhalt
58. Taxibetrieb Jacobsen. Gübser Weg 16
59. Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Obere Denkmalschutzbehörde
60. Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg
 - Untere Naturschutzbehörde
 - Untere Immissionsschutzbehörde
 - Untere Abfallbehörde
 - Untere Wasserbehörde
 - Untere Bodenschutzbehörde
61. Amt 37, Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Landeshauptstadt Magdeburg
62. Untere Straßenverkehrsbehörde
63. Behindertenbeauftragter der Landeshauptstadt Magdeburg
69. Gemeinde

3. Ergänzendes Anhörungsverfahren

Auf Grund von Forderungen und Hinweisen wurde die Planung wie folgt modifiziert:

Im nordöstlichen Bereich des Vorhabens wurde die Radwegführung geändert. Dies betrifft den Geh- und Radweg im nördlichen Teil des Wegesystems „Grüner Ring“ im Bereich der Nord-Ost-Rampe Ernst-Reuter-Allee / Magdeburger Ring. Wegen fehlender Sichtbeziehungen am Kreuzungspunkt Grüner Ring / Ernst-Reuter-Allee wurde die Führung des Geh- und Radweges in Richtung Westen verschoben. Er wird nunmehr entlang der nördlichen Stützwand der Auffahrtsrampe Ernst-Reuter-Allee / Magdeburger Ring geführt und an dem Bauende an den vorhandenen Geh- und Radweg angeschlossen.

Entsprechend einer Forderung der Planfeststellungsbehörde vom 02. Februar 2011 hat der Vorhabenträger ferner eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2025 erstellen lassen. Denn der Prognosehorizont für die ursprüngliche Verkehrsuntersuchung (Ordner 6, Unterlage 15.1) 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 Luftschadstoffuntersuchung sowie die schalltechnische Untersuchung aktualisiert werden, da die Verkehrsuntersuchung Grundlage für diese Gutachten ist.

Da die Identität des Vorhabens durch die Änderung und Ergänzungen unberührt blieb, musste nicht das gesamte Auslegungsverfahren wiederholt werden. Vielmehr konnte gemäß § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG ein vereinfachtes ergänzendes Anhörungsverfahren zur Anwendung kommen. Der Aufgabenbereich der zu beteiligenden Behörden und Dritter, deren Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, waren der Planfeststellungsbehörde bekannt.

Das Gesetz selbst regelt das Verfahren bei einer nachträglichen Änderung von Planunterlagen nicht; ausdrücklich benannt ist nur die Änderung des Vorhabens selbst.

Soweit die Änderungen jedoch zur Folge haben, dass mit einer stärkeren Betroffenheit gerechnet werden muss, entspricht diese Interessenlage im Wesentlichen derjenigen bei einer Änderung des Vorhabens selbst, so dass § 73 Abs. 8 VwVfG analog heranzuziehen ist (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage § 73 Rdnr. 116).

Um der Anstoßfunktion der Auslegung gerecht zu werden, wurde daher vorliegend das vereinfachte Nachtragsverfahren durchgeführt.

Nach Vorlage der aktualisierten Luftschadstoffuntersuchung am 02. September 2011, der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung am 12. September 2011 sowie der modifizierten Planunterlage am 26. September 2011 und Überreichung der Verkehrsuntersuchung für den Prognosehorizont 2025 durch den Vorhabenträger wurden die Betroffenen mit Schreiben vom 05. September 2011 und vom 16. September 2011 durch die Planfeststellungsbehörde informiert.

Ihnen wurde Gelegenheit gegeben, innerhalb der gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 VwVfG vorgeschriebenen Zwei-Wochen-Frist Stellungnahmen oder Einwendungen abzugeben. Einwendungen sind dazu nicht erhoben worden.

Der Vorhabenträger hat die Planänderung und die Gutachten ferner nochmals im Erörterungstermin am 28. November 2011 und am 30. November 2011 vorgestellt.

4. Erörterung

Die Erörterung erfolgte im Beratungsraum („Mensa“) des Baudezernates, An der Steinkuhle 6 in Magdeburg am 28. November 2011 mit den Trägern öffentlicher Belange und Verbänden und am 30. November 2011 sowie am 01. Dezember 2011 für die Einwendungen der Privatpersonen.

Die ortsübliche Bekanntmachung des Erörterungstermines erfolgte form- und fristgerecht durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 44 für die Landeshauptstadt Magdeburg am 04. November 2011. Die Vorgenannten wurden zudem mit Schreiben vom 25. und vom 26. Oktober 2011 ordnungsgemäß über die Durchführung des Erörterungstermines benachrichtigt.

5. Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

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

C Entscheidungsgründe

I. Verfahren

1. Zuständigkeit

a) Identität von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Nach § 49 Abs. 2 Nr. 2 StrG LSA sind die kommunalen Straßenbaulastträger Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für die in ihrer Baulast stehenden Straßen mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen. Die von der Maßnahme betroffene Verkehrsanlage Ernst-Reuter-Allee befindet sich in der Baulast der Landeshauptstadt Magdeburg.

Damit ist die Landeshauptstadt Magdeburg für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Feststellung des Planes 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 Straßenbahn- und Straßenbaumaßnahmen 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, Ronellenfitsch, VwVfG-Kommentar 2010, § 73 Rdnr. 9). Weder das Rechtsstaatprinzip 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).

b) Doppelzuständigkeit von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde

Vorliegend ist die Landeshauptstadt Magdeburg ferner sowohl Vorhabenträger als auch Planfeststellungsbehörde. Diese Doppelzuständigkeit ist mit § 37 StrG LSA i. V. m. § 73 VwVfG indes vereinbar. Die genannten Bestimmungen verwenden die Begriffe des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde in einem funktionalen Sinne. Sie weisen dem Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde bestimmte Aufgaben zu; sie schreiben aber nicht vor, welche Stelle die jeweilige Aufgabe zu erfüllen hat. Ein Verbot, ein und dieselbe Stelle der öffentlichen Verwaltung als Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde zu bestimmen, lässt sich ihnen deshalb nicht entnehmen. Ein solches Verbot ergibt sich auch nicht aus rechtsstaatlichen Grundsätzen. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht bereits zu der entsprechenden Regelung im früheren § 36 BBahngesetz entschieden (z. B. BVerwGE vom 09. April 1987, AZ: 4 B 73.87).

Ein Planfeststellungsverfahren hat dem Gebot der fairen Verfahrensgestaltung zu genügen. Die Planfeststellungsbehörde darf sich daher keiner Einflussnahme aussetzen, die ihr diese Freiheit faktisch nimmt oder weitgehend einschränkt.

Eine Trennung von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde durch Zuweisung ihrer Aufgaben an verschiedene Behörden mag rechtspolitisch wünschenswert sein, bildet aber keine notwendige Voraussetzung für die gebotene Distanz und Unabhängigkeit.

Eine Behörde mit Doppelzuständigkeit hat als Teil der öffentlichen Verwaltung in beiden ihr übertragenen Funktionen dem Gemeinwohl zu dienen und ist an Recht und Gesetz gebunden. Eine neutrale Aufgabenwahrnehmung durch sie als Planfeststellungsbehörde ist jedenfalls dann in einer rechtsstaatlichen Anforderung genügender Weise gesichert, wenn behördenintern für eine organisatorische und personelle Trennung beider Aufgabenbereiche gesorgt ist (vgl. BVerwG vom 18. März 2009, AZ: 9 A 39.07).

Eine organisatorische Trennung der Behörden wird entsprechend dem Aufgabenverteilungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg mit Stand vom 01. Mai 2010 dadurch gewährleistet, dass der Aufgabenbereich Planfeststellung für Straßen und Straßenbahntrassen dem Fachbereich Vermessungsamt und Baurecht angehört, während der Aufgabenbereich Straßenplanung und Unterhaltung dem Tiefbauamt obliegt.

Somit ist innerbehördlich sichergestellt, dass nicht dieselben Personen, die die Rolle des Vorhabenträgers übernehmen auch über die Planfeststellung entscheiden. Durch diese behördeninterne organisatorische und personelle Trennung beider Aufgabenbereiche ist eine neutrale Aufgabenwahrnehmung gesichert.

c) Zusammentreffen mehrerer Vorhaben

aa) Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee

Der Zuständigkeit der Landeshauptstadt Magdeburg steht auch nicht entgegen, dass im vorliegenden Verfahren auch Vorhaben nach anderen Rechtsvorschriften planfestgestellt werden. Denn für die gesamte Maßnahme ist lediglich ein Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 VwVfG durchzuführen, da die Vorhaben derart zusammentreffen, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist.

Diese Regelung des § 78 VwVfG ist nicht anwendbar auf Fälle, in denen sich eines der planfeststellungsbedürftigen Vorhaben als Folge des anderen und da-

mit nicht als selbstständiges Vorhaben darstellt. Unter Folgemaßnahmen werden sämtliche Maßnahmen erfasst, die aus Anlass der Durchführung des konkret zu genehmigenden Vorhabens unumgänglich sind, also durchgeführt werden müssen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage, § 75 Rdnr. 6a). Alles was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge eines Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, sind einer Folgemaßnahme nach § 75 VwVfG jedoch nicht zuzurechnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988, 4 C 55.84).

Vorliegend treffen folgende Vorhaben zusammen:

- ein Vorhaben nach § 18 Abs. 1 AEG für die Änderung der Betriebsanlagen einer Eisenbahn, zu denen nach § 14 Abs. 3 EKrG die Eisenbahnüberführungen gehören,
- ein Vorhaben nach § 37 StrG LSA für die Änderung an den Straßenverkehrsanlagen,
- ein Vorhaben nach § 28 PBefG für die Änderung der Betriebsanlagen der Straßenbahn, wofür die Landeshauptstadt Magdeburg gemäß § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 3 a und Abs. 2 des Gesetzes zur Fortentwicklung der Verwaltungsgemeinschaften und zur Stärkung der gemeindlichen Verwaltungstätigkeit vom 13. November 2003 (GVBl. S. 318) geändert durch das Erste Funktionalreformgesetz vom 22. Dezember 2004 (GVBl. S. 852) ebenfalls zuständig ist.

Zum Zwecke der Verbesserung des Straßenverkehrs beabsichtigt der Straßenbaulastträger im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee eine möglichst zweckmäßige Lösung zu erreichen.

Alle Beteiligten wollen gleichzeitig Verkehrsbauten errichten, die in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen. Keines der Vorhaben stellt sich als lose Folgemaßnahme des jeweils anderen Vorhabens dar, so dass die Zuständigkeitsregelung des § 75 Abs. 1 VwVfG nicht durchgreift. Denn Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 VwVfG müssen von der Planung eines Vorhabenträgers veranlasst sein. Planen dagegen mehrere Vorhabenträger gleichzeitig planfeststellungsbedürftige Baumaßnahmen, wie hier die DB Netz AG die Eisenbahnüberführung, die MVB GmbH die Änderung der Straßenbahnanlage und der Vorhabenträger die Änderung der Straßenverkehrsanlage, liegen selbstständige Vorhaben vor, die eine Anwendung des § 78 VwVfG fordern, wenn diese Vorhaben nur einer

einheitlichen Zulassungsentscheidung unterworfen werden können (vgl. BVerwGE vom 28. November 1995, AZ: 11 VR 38/95; BVerwGE vom 18. April 1996, AZ: 11 A 86/95).

Die Entscheidung für die vorgenannten Vorhaben oder jedenfalls für Teile von ihnen treffen derart zusammen, dass wegen des funktionalen Zusammenhanges nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, weil sie sich überschneiden und im Überschneidungsbereich eine einheitliche Planung erfolgen muss, da die Vorhaben denselben Raum in Anspruch nehmen.

Bei den in Rede stehenden Planungen handelt es sich um mehrere selbstständige Vorhaben, für welche, da die vorgesehenen Verkehrsbauten eine räumliche Überschneidung der Trassen aufweisen, bereits aus diesem Grund die Anwendbarkeit von § 78 VwVfG gegeben ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28. November 1995 – 11 VR 38/95, juris). Die Planungen befinden sich ferner in gleicher Planungsreife und ihre Ausführung soll gleichzeitig erfolgen. Eine Selbstständigkeit als Anwendungsvoraussetzung des § 78 VwVfG ist im rechtlichen Sinne dadurch gegeben, dass nicht ein Vorhaben als notwendige Folge des anderen Vorhabens realisiert werden muss. Eine koordinierte gemeinsame Planung steht dieser Selbstständigkeit nicht entgegen.

Nach § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG richten sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt.

Maßgebend hierfür sind die quantitativen und qualitativen Auswirkungen des Vorhabens – u. a. Bedeutung, Größe, Kapazität - der Anlage (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage, § 78, Rdnr. 9).

Im Rahmen einer Gesamtschau der durch das Vorhaben ausgelösten Betroffenheiten ist im Ergebnis festzustellen, dass die geplante Errichtung des Straßentunnels und die daraus resultierenden Änderungen insbesondere auch durch die Innenstadtlage den größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen als die Änderung der Eisenbahnbetriebsanlagen über die Ernst-Reuter-Allee berühren wird. Daher ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 37 StrG LSA durchzuführen.

Die Frage der Zuständigkeit ist im Übrigen mit der für Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG zuständigen Behörde, dem Eisenbahnbundesamt – Außenstelle Halle - abgestimmt.

bb) Abgrenzung Spurplan Mitte

Für den das Eisenbahnvorhaben „Knoten Magdeburg, 2. Ausbaustufe – PFA 61.11 Umbau Spurplan Mitte und PFA 61.30 Umbau Verkehrsstation – km 140,3 + 90 – km 143,4 + 00 der Strecke Potsdam-Griebnitzsee – Eilsleben (6110)“; in der Gemarkung Magdeburg, Landeshauptstadt Magdeburg erfolgt ein gesonder-tes Planrechtsverfahren beim Eisenbahnbundesamt, welches für die Betriebsan-lagen von Eisenbahnen des Bundes nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziff. 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes – BEVVG – zuständig ist. Der Antrag auf Planfeststellung wurde durch die DB Netz AG im Januar 2011 beim Eisenbahnbundesamt Halle eingereicht.

Die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH beab-sichtigen, der weiter wachsenden Bedeutung des Eisenbahnverkehrs in der heu-tigen Zeit mit der Realisierung der Baumaßnahme „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg“ Rechnung zu tragen.

Das Vorhaben ist untergliedert in Ausbaustufen, Planungs- und Bauabschnitte, um den Anforderungen hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung und der Kom-plexität gerecht zu werden.

In der 1. Ausbaustufe ESTW Magdeburg wurde vorlaufend die nicht mehr erwei-terungsfähige und teilweise schon abgängige, vorhandene konventionelle Stell-werkstechnik weitgehend durch moderne Leit- und Sicherungstechnik auf dem vorhandenen Spurplan erneuert. Hierfür ist bereits ein eigenes Planfeststellungs-verfahren durchgeführt worden (Planfeststellungsbeschluss vom 26. Oktober 2000).

Ziel der 2. Ausbaustufe des Eisenbahnknotens Magdeburg ist es, aufbauend auf der 1. Ausbaustufe, die Verfügbarkeit der Anlagen sicherzustellen und die Ver-besserung der Leistungs- und Durchlassfähigkeit des Knotens durch einen Um-bau der bestehenden Anlagen, insbesondere des Spurplans, fortzusetzen. In dieser Ausbaustufe ist die Änderung großer Teile der vorhandenen Bahnanlagen im Eisenbahnknoten geplant. In dem Gesamtvorhaben sind vielfältige Maßnah-

men der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH geplant.

Durch den Umbau wird die Infrastruktur im Eisenbahnknoten Magdeburg den steigenden Anforderungen der Betriebsführung gerecht.

Die DB Netz AG beabsichtigt, die Eisenbahnüberführung über der Ernst-Reuter-Allee zu ändern, weil diese derzeit einem erhöhten Verschleiß unterliegt und andererseits in dem jetzigen konstruktiven Zustand die im Rahmen des Vorhabens „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg“ geplanten Spurplanänderungen nicht aufnehmen kann. Durch diese Baumaßnahme wird im Vergleich zum Bestand der Konflikt aufgeworfen, dass die für den Straßenverkehr zulässige Durchfahrts Höhe im Kreuzungsbereich herzustellen ist. Allein die Lösung dieses Konfliktes ohne Berücksichtigung weiterer Planungen des Straßenbaulastträgers würde eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG darstellen. Danach dürfen Folgemaßnahme über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Sie sind nur erforderlich und zulässig, um nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit anderer Anlagen zu beseitigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988 – AZ: 4 C 54/84, juris).

Die vorgesehenen Änderungen an der Ernst-Reuter-Allee, den motorisierten Individualverkehr in die Minus 1-Ebene zu verlegen und nur den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr in der (abgesenkten) Null-Ebene unter veränderter Gestaltung der dazu dienenden Anlagen zu belassen, zielen auf eine Verbesserung der Straßenverkehrssituation ab. Die Änderung ist demgemäß neben der Erneuerung der Eisenbahnüberführung als selbstständiges Vorhaben zu werten.

Die Planung einer derartigen Baumaßnahme, welche einen Bereich von ca. 800 m aufweist und einen großen Kreis öffentlicher und privater Belange berührt, erfordert ein eigenes umfassendes Planungskonzept des Trägers der Straßenbaulast und stellt somit keine notwendige Folgemaßnahme gemäß § 75 VwVfG mehr dar.

Eine Trennung dieser beiden Planrechtsverfahren ist auch erforderlich, da vorliegend mit der DB Netz AG und der Landeshauptstadt Magdeburg zwei Planungsträger mit unterschiedlichen Planungskonzepten vorliegen. Die jeweiligen Planungskonzepte bedürfen keiner einheitlichen Entscheidung und die beiden Bauvorhaben sind in ihrer Bauausführung voneinander getrennt durchführbar.

Damit ist die Voraussetzung des § 78 Abs. 1 VwVfG, welcher eine einheitliche Planfeststellung verlangt, wenn für die zusammentreffenden Vorhaben eine einheitliche Entscheidung notwendig ist, nicht gegeben. Denn der Begriff der Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung ist eng auszulegen, da Verschiebungen und Änderungen der gesetzlichen Verfahrenszuständigkeiten, wie sie die Anwendung von § 78 VwVfG zur Folge hat, wegen der Bedeutung der Zuständigkeitsordnung für die Effizienz staatlichen Handelns und für den Rechtsschutz des Bürgers, die Ausnahme sein müssen. Gründe bloßer Zweckmäßigkeit oder ein bloßes Interesse an planerischer Koordinierung und der Umstand, dass die infrage stehenden Vorhaben planerisch aufeinander bezogen sind, genügen nicht (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage, § 78 Rdnr. 7).

Die räumliche Ausdehnung des gesamten Vorhabens der DB Netz AG Ausbau Knoten Magdeburg reicht über das Stadtzentrum von Magdeburg sowie die Stadtteile Herrenkrug, Neustadt, Stadtfeld Ost, Sudenburg, Buckau, Leipziger Straße, Hopfengarten, Salbke und Westerhüsen sowie bis zu der an das Stadtgebiet Magdeburg angrenzenden Gemeinde Biederitz und der Stadt Schönebeck. Der Umbaubereich hat somit eine maximale Gesamtlänge von etwa 25 km. Deshalb hat die DB Netz AG die Gesamtplanung für den Umbau des Knotens Magdeburg in mehrere Planungsabschnitte und Baustufen aufgeteilt und für diese Abschnitte jeweils einen Antrag nach § 18 AEG beim Eisenbahnbundesamt gestellt bzw. wird einen solchen Antrag noch stellen. Die Bildung mehrerer Planungsabschnitte ist bei entsprechenden Projekten üblich und nicht zu beanstanden.

Für die 2. Ausbaustufe „Knoten Magdeburg sind für PFA 61.11 Umbau Spurplan Mitte und PFA 61.30 Umbau Verkehrsstation – km 140,3 + 90 – km 134,4 + 00 der Strecke Potsdam – Griebnitzsee – Eilsleben (6110)“; in der Gemarkung Magdeburg, Landeshauptstadt Magdeburg, gesonderte Planrechtsverfahren beim Eisenbahnbundesamt anhängig.

Das hier als Eisenbahnanlage geltende Überführungsbauwerk EÜ Ernst-Reuter-Allee ist als eigenständiger Teilabschnitt der Gesamtplanung des Ausbaus des Eisenbahnknotens Magdeburg anzusehen. Die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ist funktional geeignet, Gegenstand einer eigenständigen Planung zu sein. Denn sie besitzt für sich genommen eine eigenständige Funktion. Der Neubau des Überführungsbauwerkes hat auf Grund seines baulichen Zustandes

auch eine eigenständige von den weiteren geplanten Ausbaumaßnahmen des Eisenbahnknotens Magdeburg losgelöste Planrechtfertigung.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch diese Abschnittsbildung und die Baustufen ebenfalls nicht ein. Diese können ihre Rechte uneingeschränkt geltend machen.

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 sowie das Ergebnis der Termine der Erörterung am 28. November 2011, am 30. November 2011 und am 01. Dezember 2011 sowie die zusammenfassende Darstellung und abschließende Bewertung der Umweltauswirkungen.

b) Rechtliche Beurteilungsgrundlagen

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

- dem allgemeinen verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit – bestehend aus Erforderlichkeit, Geeignetheit und Angemessenheit
- den gesetzlichen Bestimmungen des Straßengesetzes des Landes Sachsen-Anhalt
- den gesetzlichen Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes
- den gesetzlichen Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes
- 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 der Erforderlichkeit des konkreten Planvorhabens entsprechend dem StrG LSA und der sonstigen Zielsetzung im Straßenbau 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 § 37 Abs. 1 Satz StrG LSA 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 und Bewilligung nach den §§ 8, 9 und 10 ff., 19 WHG (§§ 2,3,7 und 14 WHG alter Fassung) - 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 Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt darüber hinaus die im Straßengesetz LSA und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

IV. Planrechtfertigung

1. Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Notwendigkeit der Planfeststellung ergibt sich aus § 37 Abs. 1 Satz 1 StrG LSA i. V. m. § 78 Abs. 1 VwVfG, § 18 Abs. 1 AEG und § 28 Abs. 1 PBefG.

2. Erforderlichkeit der Baumaßnahme

a) Bahnseitiger Hintergrund des Vorhabens

Ursache für die Erneuerung der Straße ist die Erforderlichkeit der Erneuerung der Deutschen Bahn Brücken, deren baulicher Zustand ein inzwischen immer größer werdendes Sicherheitsproblem darstellt, da sie verschlissen und abgängig sind. Die Notwendigkeiten des Umbaus des Eisenbahnknotens Magdeburg durch die DB AG und somit die Grundlage für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee ergeben sich darüber hinaus aus Folgendem:

Die Anforderungen an die Bahn hinsichtlich Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität, Wirtschaftlichkeit einschließlich einer effizienten Nutzung der Kapazitäten steigen. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat bereits seit der zukunftsweisenden Eisenbahnplanung im 19. Jahrhundert eine enorme Bedeutung als Eisen-

bahnknotenpunkt. Durch die zentrale Lage im Achsenkreuz wichtiger Eisenbahnstrecken des Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehrs wird der Eisenbahnknoten Magdeburg von vielen regionalen, nationalen und internationalen Relationen tangiert.

Die DB Netz AG, die DB Station und Service AG und die DB Energie GmbH beabsichtigen der weiter wachsenden Bedeutung des Eisenbahnverkehrs in der heutigen Zeit mit der Realisierung der Baumaßnahme „Ausbau Eisenbahnknoten Magdeburg“ Rechnung zu tragen.

Die perspektivischen Betriebsprogramme „Netz 21“ als unternehmerische Zielsetzung der DB AG sowie des Bundesverkehrswegeplanes für 2015 als Forderung des Bundes sind Grundlage der Dimensionierung der Infrastruktur im Eisenbahnknoten Magdeburg.

Das Vorhaben "Eisenbahnknoten Magdeburg" ist Bestandteil des Bedarfsplans Schiene von 1993 gemäß des Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz (BSchwAG), Anlage zu § 1, Buchst. a, Nr. 27 sowie auch des gemäß § 4 BSchwAG fortgeschriebenen Bundesverkehrswegeplanes 2003, Tabelle 12, lfd. Nr. 26.

In dem operationellen Programm Verkehr EFRE des Bundes vom 07. Dezember 2007 ist unter Ziffer 228, Seite 85 aufgeführt, dass es auf der Verbindung Berlin – Brandenburg a. d. H. – Magdeburg punktuell einen Ausbau – bzw. Erneuerungsbedarf, insbesondere im Knoten Magdeburg, gibt.

Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen.

Mit der geplanten Umbaumaßnahme des Eisenbahnknotens Magdeburg der DB AG werden verbesserte Infrastrukturverhältnisse geschaffen, die insgesamt für die strategische und wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt Magdeburg von gravierender Bedeutung sein werden und positiven Einfluss auf die Entwicklung des Arbeitsmarktes und die ortsansässigen Industrie- und Gewerbegebiete nehmen werden.

Die Notwendigkeit der DB AG für den Umbau des Knotens ergibt sich aus folgenden Gründen:

- Alter der bestehenden Brücken teilweise über 100 Jahre
- Veränderungen, die mit der Elektrifizierung in den fünfziger und siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts einhergingen, entsprechen für die Gleisanlagen und Stellwerke nicht mehr den heutigen Anforderungen
- Wiederherstellung der derzeit bereits aus Sicherheitsgründen abgesenkten Geschwindigkeiten auf den durchgehenden Hauptgleisen
- Verbesserung des Fernverkehrs im Hauptbahnhof Magdeburg durch Änderungen der Gleisgeometrie zur Befahrung mit höheren Geschwindigkeiten auf den IC-Strecken
- Verbesserung des Regionalverkehrs durch Erweiterung und Umbau der Gleisstrecken
- Berücksichtigung der steigenden Anforderungen des Güterverkehrs in der Ost-West-Relation durch Schaffung einer neuen Strecke

Durch den Umbau wird die Infrastruktur im „Eisenbahnknoten Magdeburg“ den steigenden Anforderungen der Betriebsführung gerecht.

Im Wesentlichen werden bahnseitig mit dem Bauvorhaben „Eisenbahnknoten Magdeburg“ folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung eines modernen und leistungsfähigen Eisenbahnkreuzes
- Anpassung des Spurplanes mit Anpassung an die künftige Verkehrsentwicklung
- Berücksichtigung eines regelgerechten Gleisaufbaues
- Geschwindigkeitsanhebungen Güterzuggleise von 60 km/h auf 80 km/h
- Geschwindigkeitsanhebungen Reisezuggleise von 70 km/h auf 100 km/h
- Erhöhung der Tragfähigkeitsanforderungen nach Richtlinie 804 – Eisenbahnbrücken (und sonstige Ingenieurbauwerke) planen, bauen und instand halten
 - der DB AG vom 01. Mai 2003 mit Erhöhung der zulässigen Radlast von 22,5 t auf 25,0 t.

Das Projekt „Knoten Magdeburg“ untergliedert sich in 6 Projektabschnitte:

PRA 1: Bf. Magdeburg Hbf

PRA 2: Entflechtung Abzweigung Glindenberg

PRA 3: ESTW Magdeburg

PRA 4: Südlicher Knotenbereich

PRA 5: Bf. Biederitz

PRA 6: Viergleisige Elbquerung und Bf. Sudenburg

Die sechs Projektabschnitte sollen in Ausbaustufen realisiert werden. Die 1. Ausbaustufe beinhaltet Projektabschnitt 3 - Eisenbahnstellwerk Magdeburg und ist im Wesentlichen fertiggestellt. Die 2. Ausbaustufe umfasst den Projektabschnitt 1 - Magdeburger Hauptbahnhof und Maßnahmen aus dem Projektabschnitt 5 - Bahnhof Biederitz. Die Realisierung der 2. Ausbaustufe soll durch integriertes Bauen in drei sich überschneidenden Planungsabschnitten erfolgen. Mit der Realisierung des 1. Planungsabschnittes wurde 2007 begonnen.

In Auswertung von Untersuchungen ist mit dem perspektivischen Betriebsprogramm „Netz 21“ als unternehmerischer Zielsetzung der DB AG für 2010 sowie des Bundesverkehrswegeplanes für 2015 als Forderung des Bundes festgestellt worden, dass das Betriebsprogramm 2010 bzw. 2015 quantitativ und qualitativ hinsichtlich

- der Umsetzung der prognostizierten Zugbelastung,
- der strengen Vertaktung des Personenfern- und -nahverkehrs,
- der Realisierung verkehrlich relevanter Anschluss- und Umsteigebeziehungen,
- einer flexiblen Fahrplangestaltung,
- einer Umlaufgestaltung mit geringem Fahrzeugbedarf und
- einer grundsätzlichen Verbesserung der Betriebsqualität

nur durch die geplanten Umbaumaßnahmen des Spurplanes mit der Neuerrichtung der Eisenbahnüberführungen zwischen Magdeburg-Buckau und Magdeburg-Neustadt in Verbindung mit der Ausrüstung von Eisenbahnstellwerktechnik im gesamten Knotenbereich realisiert werden kann.

Innerhalb des beschriebenen Gesamtknotens sollen auch die Eisenbahnüberführungen über die Ernst-Reuter-Allee erneuert und gleichzeitig an einen neuen Spurplan angepasst werden. Die neuen Brückenbauwerke der DB AG über die Ernst-Reuter-Allee erfordern gegenüber dem Altbestand eine Veränderung im konstruktiven Aufbau des Gleisoberbaus und der Brücken. Der dadurch erforderliche Höhenausgleich kann nicht durch die Veränderungen der Gleishöhen der DB AG erfolgen. Eine großflächige Anhebung der Bahnanlagen im Magdeburger Hauptbahnhof ist unter dem Aspekt der notwendigen Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes nicht realisierbar. Hinzu kämen die durch die Einhaltung notwendiger bahntypischer Parameter (z. B. Gleislängsneigungen, maximale Fahrdracht-

höhe der Oberleitungsanlagen) bautechnische Anpassungsmaßnahmen an den Schnittstellen bzw. den neu zu bauenden Abschnitten und dem Altbestand der Bahnanlagen bei schrittweiser Umbautechnologie. Eine Höherlegung aller Gleisanlagen am Hauptbahnhof im Bereich der Ernst-Reuter-Allee würde zudem den Umbau aller Gleisanlagen, Bahnsteige, Fahrleitungs- und Signalanlagen im Abschnitt zwischen dem Hasselbachplatz und dem Neustädter Bahnhof bedingen. Für diese Maßnahmen ist nach den Aussagen der DB AG (vgl. Protokoll Erörterungstermin vom 01. Dezember 2011) mit einem erheblichen Millionenbetrag zu rechnen. Dies wäre unverhältnismäßig im Vergleich zu den Kosten der Absenkung der unter der Eisenbahnführung liegenden Straßenverkehrsanlage.

Die Planrechtfertigung für die Planfeststellung betreffend die Änderung des gemäß § 14 Abs. 3 EKrG als Eisenbahnanlage anzusehenden Überführungsbauwerkes ergibt sich aus der verbindlichen Feststellung des Bedarfsplanes nach § 1 Abs. 2 BSchwAG sowie dem dringenden aus Sicherheitsgründen erforderlichen Erneuerungsbedarf der bestehenden Bauwerke.

b) Erneuerungsbedarf der Eisenbahnbrücken

Die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee hat im Bestand insgesamt 15 Überbauten. Die 15 Überbauten ruhen auf insgesamt 4 Widerlagern. Das Bauwerk mit Baujahr 1897 (1 Überbau aus dem Baujahr 1901) ist heute noch fast vollständig in seiner ursprünglichen Form erhalten.

Der erforderliche Neubau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee begründet sich vor allem aus dem gegenwärtigen baulichen Zustand der Bauwerke.

Die 1897 errichteten stählernen Überbauten über die Ernst-Reuter-Allee bestehen aus Flusseisen. Dieser Werkstoff ist nicht schweißbar und weist eine erhebliche Sprödbruchgefahr auf. Die Deutsche Reichsbahn hatte bereits in den Jahren 1931 und 1932 umfangreiche Verstärkungsmaßnahmen vorgenommen. Es wurden dazu unter anderem Gurtverstärkungen an den Hauptträgern und Lagerauswechselungen vorgenommen. In den 90er Jahren wurde die Obergurtlamelle erneuert und an allen Überbauten neu vernietet. Dabei wurde auch der Bahnsteigüberbau am Gleis 8 erneuert.

Mit dem Prüfbericht der Begutachtung vom 17. Dezember 2008 wurde die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee gemäß der Richtlinie 80480 „Ingenieurbauwerke planen, bauen und instand halten; Inspektion von Ingenieurbauwerken“ vom 01. Februar 2008 in die schlechteste Zustandskategorie Stufe 4 von 4

eingeorordnet. Aufgrund dieses Bauwerkszustandes müssen seit diesem Zeitpunkt halbjährliche Sonderprüfungen durchgeführt werden. Dies wurde nochmals durch einen Situationsbericht zum Zustand der Überbauten vom 12. Oktober 2011 durch einen vom Eisenbahnbundesamt zugelassenen Prüferingenieur verbindlich bestätigt.

Es sind laufende erhebliche Instandhaltungsaufwendungen zum Erhalt des Streckenstandards notwendig (z. B. Rostschäden beseitigen, Entwässerung erneuern, Kammermauer durchgängig instand setzen, fehlende bzw. defekte Schalungen an den Widerlagern ersetzen, durchgerostete Buckelbleche instand setzen, Durchrostungen durch neue Bauteile ersetzen, verrostete Nietköpfe erneuern usw.).

Der Zustand der Überbauten ist nicht nur durch das Alter festgeschrieben, sondern auch durch den Verschleiß, die Durchfeuchtung, die Anschlüsse mit Rostauffreibungen durchgerosteter Träger und die bis zu 40 %-ige Abrostung von Nietköpfen. Die normative Nutzungsdauer von Stahlüberbauten beträgt bei den verwendeten Materialien 80 Jahre und ist bei den bestehenden 114 Jahren überschritten.

Nach den geschilderten Schadensbildern ist ein Neubau der Bauwerke somit dringend erforderlich.

Auf Grund der gegebenen Spödrückbruchgefahr kann ein genauer Versagungstermin nicht angegeben werden, weshalb zur Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht regelmäßige Sonderinspektionen des Bauwerkes stattfinden.

Sollte ein sofortiges Handeln erforderlich werden, müssen Hilfsbrücken eingebaut werden, die eine weitere Verringerung der schon jetzt geringen Durchfahrthöhe für den Straßen- und Straßenbahnverkehr notwendig machen. Auf Grund der verwendeten Konstruktion wäre nur eine lichte Höhe von 3,75 m realisierbar, womit der Straßenbahnverkehr nicht mehr durchführbar wäre.

c) Eisenbahnkreuzungsrechtliche Grundlagen des beantragten Vorhabens

Bei der Umsetzung des 1. Planungsabschnittes der 2. Ausbaustufe durch die DB AG werden die Belange der Landeshauptstadt Magdeburg berührt.

Die DB Netz AG als verantwortlicher Schienenbaulastträger muss die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee dringend erneuern, um Verkehrseinschränkungen zu vermeiden. Darüber hinaus wird für den Ausbau des Eisenbahnkno-

tens Magdeburg der Spurplan im Bereich des Magdeburger Hauptbahnhofs geändert. Die Spurplanänderung hat zur Folge, dass die Eisenbahnüberführung über die Ernst-Reuter-Allee nicht nur erneuert, sondern auch in der Linienführung und in der Gradienten geändert werden muss. Außerdem wird die Geschwindigkeit für die Güterzuggleise von 60 km/h auf 80 km/h und für die Reisezuggleise von 70 km/h auf 100 km/h erhöht sowie die Radlast von 22,5 t auf 25,0 t erhöht.

Die lichte Höhe der Brücken beträgt für den Straßenverkehr zurzeit 3,40 m. Auf Grund der anerkannten Regeln der Technik ist bei der vorliegenden Änderung der Eisenbahnüberführung die eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m herzustellen.

Vorliegend kommt das Eisenbahnkreuzungsrecht zur Anwendung. Denn es ergeben sich Rechtsbeziehungen für eine höhenungleiche Kreuzung, da die Überschneidung mehrerer Verkehrsströme, hier der Eisenbahn auf der Bahnüberführung, der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten darunterliegenden Straße und der Straßenbahn gegeben ist (vgl. Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage, S. 595). Bei der Baumaßnahme der DB AG handelt es sich um eine Maßnahme zur Änderung einer vorhandenen Eisenbahnkreuzung nach § 3 EKrG.

Die Kostentragung bei der Änderung von Kreuzungen war seit jeher der kritische Punkt im Eisenbahnkreuzungsrecht. Bei Durchführung einer Maßnahme im Sinne des § 3 EKrG fallen bei einer Eisenbahnüberführung nach § 12 Nr. 1 EKrG die Kosten demjenigen zur Last, der die Maßnahme wegen der Interessen seines Verkehrsweges verlangt.

Dem ausdrücklichen Änderungsverlangen stellt § 12 Nr. 2 EKrG den Fall gleich, dass der Beteiligte die Änderung „hätte verlangen müssen“. Das Gesetz stellt dabei nicht darauf ab, wie es zu dem änderungsbedürftigen Zustand der Kreuzung gekommen ist, sondern allein darauf, dass ein Tätigwerden des Baulastträgers in seinem Aufgabenbereich objektiv geboten ist. Es gilt der Grundsatz, dass der Träger der Baulast nach seiner Leistungsfähigkeit den Verkehrsweg in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern hat (vgl. § 3 FStrG, § 9 StrG LSA). Das „Verlangen müssen“ nach § 12 Nr. 2 EKrG könnte die DB Netz AG somit auch gegen den Willen der Landeshauptstadt Magdeburg durchsetzen.

Aus der Tatsache, dass ein bestehendes Bauwerk nicht den neuesten technischen Regeln und dem neuesten Stand der Technik entspricht, ergibt sich

grundsätzlich keine unmittelbare Handlungspflicht. Steht aber eine Änderung einer Kreuzung an, so sind von dem betroffenen Baulastträger die Forderungen, die sich aus für ihn geltenden Vorschriften zwingend ergeben, bei anstehenden Baumaßnahmen einzubringen.

Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil des 4. Senats vom 28. Februar 1975 (AZ: 4 C 37.72) zum Begriff des „Verlangen müssen“ zur weitestgehend gleich ausgestalteten Parallelvorschrift des § 12 Abs. 3 FStrG ausgeführt, dass eine Pflicht zum Änderungszwang im Sinne des Wortlautes dieser Vorschrift nur dann anzunehmen sei, wenn auch für den anderen Kreuzungsbeteiligten bereits eine Verpflichtung zur Einleitung einer Planfeststellung zur Änderung des Kreuzungsbauwerks bestanden hätte. Das Bundesverwaltungsgericht hat aber in seiner Entscheidung vom 17. Dezember 1993 (AZ: 7 C 43/93) dargelegt, dass die Entscheidung keine Auswirkung auf die Auslegung des Begriffes des „Verlangen müssens“ in § 41 Wasserstraßengesetz und § 12 EKRg hat. Dementsprechend setzt das „Verlangen müssen“ im Sinne des § 12 EKRg voraus, dass die Änderung des Verkehrsweges nach Maßgabe der für den Betroffenen geltenden Baulastverpflichtung objektiv geboten ist. Ein solch objektives Gebot ist selbst dann anzunehmen, wenn der Änderungszwang für die Kreuzungsbeteiligten erst durch den Ausbau des anderen Verkehrsweges ausgelöst wird. Die Kreuzungsanlage als Gemeinschaftsanlage steht dann insgesamt zur Disposition.

Die Kreuzungsbeteiligten sind nach § 3 EKRg zur Änderung verpflichtet, wenn und soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs dies erfordert. Jeder Kreuzungsbeteiligte ist hierbei nur für seinen Verkehrsweg verantwortlich. Die Baulastträger sind grundsätzlich verpflichtet, die Verkehrsanlage durch bauliche Maßnahmen so zu gestalten, dass sie den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügen. Wenn ein Kreuzungsbauwerk neu errichtet wird, sind deshalb grundsätzlich die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Der Straßenbaulastträger ist durch seine Richtlinien im Sinne einer Ermessenseinschränkung gebunden. Nur so ist sichergestellt, dass neue Kreuzungsbauwerke dem aktuellen technischen Standard entsprechen und errichtet werden. Auf mangelnde Leistungsfähigkeit kann sich ein Beteiligter grundsätzlich nicht berufen (vgl. Marschall / Schweinsberg, EKRg-Kommentar, 5. Auflage, § 12 Rdnr. 3.3).

Für die Entscheidung der Änderungspflicht sind die Klassifizierungen der Straßen und die jeweilige Verkehrssituation von maßgeblicher Bedeutung.

Die Ernst-Reuter-Allee ist in ihrer Netzfunktion als Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung eingestuft (vgl. Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg vom 13. Juli 2005). Der westliche Teil der Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Damaschkeplatz und der Kreuzung mit der Otto-von-Guericke-Straße dient der Anbindung und der Erschließung der mittleren Innenstadt Magdeburgs als regionalem Oberzentrum mit seinen kerngebietstypischen Einzelhandelsnutzungen sowie den zentralen Einrichtungen von Wirtschaft, Verwaltung und Kultur.

Die derzeitigen Brücken besitzen eine lichte Weite von 22,60 m. Die kleinste Fahrdrachhöhe beträgt nach Aufmaß 3,89 m, die kleinste lichte Höhe am Schrammbord der Straße beträgt 3,52 m. Entsprechend der Beschilderung besitzt das Bauwerk zurzeit eine lichte Höhe von 3,40 m für den Straßenverkehr.

Der Träger der Straßenbaulast hat seinen Verkehrsweg in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Maßstab für diesen Standard sind Normierungen (z. B. Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, EBO), technische Richtlinien (z. B. DIN-Normen) oder soweit sonst keine zusätzlichen Regelungen bestehen, die anerkannten Regeln der Technik.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich daher ein Verlangen des Vorhabenträgers für die Herstellung einer ausreichenden lichten Durchfahrtshöhe für den Straßenverkehr. Mit dem Runderlass des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr vom 18. November 2008 – AZ: 32/31106, veröffentlicht im Ministerialblatt des Landes Sachsen-Anhalt vom 18. Dezember 2008, Nr. 44 ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, in Kraft getreten.

Die RASSt wurde in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und den Straßenbaubehörden der Länder erarbeitet. Sie behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebaute Hauptverkehrsstraßen und anbaufreie Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten und ersetzen die „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EHAV 93) und die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95).

Nach Ziffer 2 des vorgenannten Runderlasses wird den Bauverwaltungen und den kreisfreien Städten, die Anwendung der RASSt 06 in ihrem Zuständigkeitsbereich empfohlen. Daraus ergibt sich eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m (vgl. Ziffer 4.3 der RASSt 06).

Bei der Prüfung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme ist jedoch nicht nur auf die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse abzustellen, sondern auch die künftige Entwicklung des Verkehrs zu berücksichtigen. Damit soll der Herstellung eines gegenüber dem Ist-Zustand zwar verbesserten, aber in einigen Jahren ersichtlich wieder unzureichenden Zustandes entgegengewirkt werden. Insoweit kann der gegenwärtige Stand (u. a. die eingeschränkte Durchfahrbarkeit für LKW) für die Verkehrsverhältnisse betreffend einer Hauptverkehrsstraße auf Dauer nicht akzeptiert werden.

Hinzu kommt bei der zugrundeliegenden Fallgestaltung, dass die theoretische Nutzungsdauer für Brücken aus Stahlbeton laut der Richtlinie für die Berechnung der Ablösebeträge der Unterhaltungskosten für Brücken, Straßen, Wege und andere Ingenieurbauwerke, Stand: 1988, 110 Jahre beträgt. Daher ist ein entsprechender Brückenquerschnitt für diesen Zeitraum und im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung und Erschließung der angrenzenden Bahnfläche zu berücksichtigen.

Entsprechend der verkehrs- und stadtplanerischen Zielsetzung für die Magdeburger Innenstadt soll soviel Autoverkehr wie für die Innenstadtentwicklung nötig und hinsichtlich der Attraktivität verträglich ist, in die Innenstadt kommen. Die Innenstadt ist der Hauptentwicklungsbereich in der Landeshauptstadt Magdeburg. Während der Berufsverkehr mit den Kraftfahrzeugen eingeschränkt werden soll, wird den Bewohnern der Innenstadt, den Kunden und Besuchern sowie dem Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr der Vorrang eingeräumt. Der Umbau der Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee mit dem Ziel der Errichtung von Straßenbahnhaltestellen am Kölner Platz und der Gestaltung der Kommunalachse für Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger ist als langfristige Maßnahme bereits Bestandteil des 1995 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzeptes Innenstadt. Die Innenstadt ist der Hauptentwicklungsbereich in der Landeshauptstadt Magdeburg. Vorrangiges Ziel ist die Sicherung der Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen in der Innenstadt. Primär ist dabei die Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit sowie der Verkehrswege in der Innenstadt durch den Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr) sowie Rad- und Fußgängerverkehr, insbesondere durch die Verbesserung und den Ausbau des Radverkehrs, des Fußweg- und öffentlichen Verkehrsnetzes, die Sicherstel-

lung der Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie u. a. die Optimierung des Cityringes.

Unter Beachtung dieser Grundsätze ergeben sich die Grundmaße für Verkehrsräume von Kraftfahrzeugen entsprechend Abschnitt 4, insbesondere Ziffer 4.1 bis Ziffer 4.3 der RAS 06. Für die Ernst-Reuter-Allee mit der oben dargestellten Erschließungs- und Verbindungsbedeutung von Stadtstraßen und der damit verbundenen Stärke und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs, ergibt sich somit eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m.

Hinzu kommt, dass nach § 25 Abs. 2 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) die Mindestfahrdrathöhe bei einem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn 4,20 m beträgt. Da der derzeitige Bestand mit 3,98 m Höhe diesem nicht entspricht, ist hinsichtlich dieser Erhöhung auf die Mindesthöhe ebenso von einem „verlangen“ oder „hätte verlangen müssen“ nach § 12 EKrG auszugehen.

d) Variantenvergleich

Die Erhöhung des Lichtraumprofils kann entweder durch eine Aufhöhung der Eisenbahngleise oder durch eine Absenkung des Straßenraums erreicht werden. Da sich die Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs Magdeburg in unmittelbarer Nähe befinden und über die Ernst-Reuter-Allee zwölf Gleise geführt werden, hat die DB Netz AG die Variante „Aufhöhung der Gleise“ und Anhebung der gesamten Verkehrsstation des Magdeburger Hauptbahnhofs wegen des damit verbundenen vielfach höheren Aufwandes nicht weiter verfolgt und die Planungen auf die Tieferlegung des Straßenraums konzentriert.

Da die Landeshauptstadt Magdeburg sich aus eisenbahnkreuzungsrechtlichen Gründen an den Kosten der Maßnahme beteiligen muss, ist sie in planerische Überlegungen eingetreten, für die ohnehin folgende Kostenbeteiligung, eine den Interessen der Landeshauptstadt Magdeburg besser gerecht werdende Lösung zu planen.

Zur Entscheidungsfindung wurde durch die DB AG im Zusammenwirken mit der LH Magdeburg und der MVB GmbH ein vertiefender Variantenvergleich erstellt:

- Variante 0 Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes unter Absenkung des Straßenraumes und Verlegung des Mischwasserkanals
- Variante 1 Trennung der Führung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), Führung des ÖPNV südlich in einem gesonderten Bauwerk
- Variante 2 Aufweitung der bestehenden Eisenbahnüberführung als neu zu errichtendes Bauwerk
- Variante 3 getrennte Führung ÖPNV und MIV, Absenkung des Motorisierten Individualverkehrs in eine tiefer liegende Ebene

Im Ergebnis dieses Variantenvergleiches zum Ausbau der Eisenbahnüberführung der Ernst-Reuter-Allee wurde die Variante 3 als Vorzugsvariante herausgearbeitet und mit der Drucksache DS 0110/06 vom 22. März 2006 durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg mehrheitlich beschlossen.

Auf dieser Grundlage wurde eine entsprechende Planungsvereinbarung mit der DB AG am 18. Januar 2007 geschlossen. Dies stellt keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Variante dar, die die später folgende vertiefte Variantenuntersuchung überflüssig gemacht hätte. Denn eine Planungsvereinbarung soll gerade Planungsinhalte definieren und die Kostentragung regeln. Sie dient der Sicherstellung der notwendigen Zusammenarbeit zwischen den Kreuzungsbeteiligten und ist Grundlage weiterer Planungsschritte. Sie erfasst die fachtechnischen Planungen und sonstigen Maßnahmen, die zum Erreichen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses erforderlich sind. Wäre es im Zuge der Variantenuntersuchung doch zur Wahl einer anderen Variante gekommen, hätte die Planungsvereinbarung ggf. aktualisiert werden müssen.

Ausschlaggebend für die Wahl der Vorzugsvariante (Variante 3) war neben der kostengünstigsten Variante auch die Aussage des Eisenbahnbundesamtes im Jahr 2004, dass eine Nutzung der bestehenden Brückenwiderlager nicht möglich ist.

Die Variante 3 geht im Bereich der Eisenbahnbrücken von einer Trennung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) von den anderen Verkehrsarten aus. Der MIV soll im Bereich Damaschkeplatz beginnend in einer Ebene unter der Straßenbahntrasse geführt werden.

Geplant ist, das neue Bauwerk innerhalb der vorhandenen Widerlager unter Reduzierung der Stützweite zu realisieren.

Die Variante 0 und Variante 3 sind im Vergleich mit den Varianten 1 und 2 die kostengünstigsten Varianten.

Die Variante 0 stellt eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand dar.

Die Variante 2 ist in der Bauausführung die ungünstigste Variante. Für die DB AG liegt aufgrund der erhöhten Erschwernisse im Zuge der Bauphasen und der zugehörigen Abhängigkeiten untereinander ein Ausschlussgrund für Variante 2 vor.

Die Variante 3 bietet niveau- und barrierefreie Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und der DB AG. In der Variante 3 sind weitere Erschließungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Flächen vorhanden. Die Bauphasen ermöglichen in der Bauausführung eine voneinander getrennte Durchführung durch die Beteiligten.

Nach Prüfung der Varianten durch die DB AG stellt sich die Variante 3 als die wirtschaftlichste Lösung dar.

Für die Landeshauptstadt Magdeburg ist die Variante 3 im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 die kostengünstigste Variante.

Da die kapitalisierten Erhaltungskosten bei der Variante 3 auf Grund des Alters und der Stützweitenreduzierung der neuen Eisenbahnüberführungen in der Ernst-Reuter-Allee größer sind, als für die alten Anlagen, liegt ein Vorteil für die DB AG vor, der an die Landeshauptstadt Magdeburg zu zahlen ist.

Für den „Nachteil“ der Landeshauptstadt Magdeburg hinsichtlich der Erhaltungsmehrkosten muss die DB AG an die Landeshauptstadt Magdeburg eine Ablösesumme von voraussichtlich 7,0 Mio € zahlen.

Bei der Umsetzung der Variante Null würde sich die Kostenaufteilung für die Landeshauptstadt Magdeburg ungünstiger auswirken. Der Ablösebetrag würde bei der Variante Null auf Grund des geringen auszugleichenden Vorteils für die Landeshauptstadt Magdeburg sich auf nahezu Null reduzieren. Zudem wäre die För-

derung der Variante Null fraglich, da die Variante keine Verbesserung der Verkehrsanlage darstellt.

e) Verkehrliche Zielstellung

Das Vorhaben steht im Einklang mit den Zielsetzungen des Straßengesetzes, wonach die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind.

aa) Verbesserung des Kfz-Verkehrs

Die Zufahrt zur Innenstadt ist vor allem aufgrund ihrer Lage zwischen Elbe und Bahnanlagen auf einige Hauptstraßenzüge beschränkt. Um den Innenstadtkern erreichbar zu gestalten, wurden für den Zielverkehr einige wichtige „Stadteingänge“ als Hauptzufahrten für den Individualverkehr geschaffen, wozu aus Richtung West auch der Damaschkeplatz und die Ernst-Reuter-Allee zählen. Diese sind durch ihre Lage direkt in der Mitte des Innenstadtkerns und zur Erschließung des Hauptbahnhofes in besonderem Maße erforderlich. Einen räumlichen Engpass für alle Verkehrsarten stellt dabei unter anderem die Eisenbahnunterführung an der Ernst-Reuter-Allee dar. Durch die geplante Baumaßnahme findet eine Entflechtung und Trennung zwischen motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Verkehrsarten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) statt. Damit verbessert sich die Verkehrssicherheit im Bereich Damaschkeplatz / Brandenburger Straße besonders für den ÖPNV und den Radverkehr.

Auf der Ebene Null unter den Eisenbahnüberführungen ist die Errichtung einer lichten Höhe von 4,30 m geplant. In der Ebene minus 1 unter den Eisenbahnüberführungen ist die Errichtung einer lichten Höhe von 4,50 m für den MIV geplant. Stadteinwärts ist eine Fahrspur geplant, wobei das City Carré eine separate Einbiegespur in seine Tiefgarage sowie eine separate Ausbiegespur aus der Tiefgarage erhält. Stadtauswärts sind zwei durchgängige Fahrspuren geplant und stadteinwärts wird eine durchgängige Fahrspur mit Aufweitung an den Knotenpunkten zur Verfügung gestellt. Dadurch sollen sich die Rückstauerscheinungen auf der Ernst-Reuter-Allee stadtauswärts minimieren, was sich wiederum positiv auf die Umweltraumbedingungen auswirkt.

Derzeit ist die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ab der Otto-von-Guericke-Straße in ca. 70 m Länge stadtauswärts zweispurig. Danach verläuft die Straße bis zum Willy-Brandt-Platz einspurig und weitet sich dann als überbreite Fahrspur unter Nutzung der Straßenbahngleise für eine Fahrspur auf. Nach der RASSt 06 müssten Fahrbahnbreiten in Hauptverkehrsstraßen entsprechend der Krafftfahrzeugstärken und Nutzung der Krafftfahrzeugart in der Regel 6,50 m betragen (vgl. Ziffer 6.1.1.3). Da die vorhandene Breite mit 4,90 m bis 5,25 m für zwei regelrechte Fahrspurbreiten zu schmal ist, kann diese nicht zweispurig markiert werden.

Eine separate Einbiege- und Ausbiegespur für die Tiefgarage City Carré besteht derzeit nicht.

Zurzeit werden zudem die Verkehrsräume für die MIV, den ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger auf einer Ebene genutzt, was mit der Maßnahme entsprechend geändert werden soll.

Ferner führt die Veränderung der Straßenentwässerung auch zu einer Verkehrsverbesserung. Denn bei extremen Starkregenereignissen besteht häufig das Problem der Überflutung der Ernst-Reuter-Allee im Bereich Eisenbahnüberführung. Am 19. Juli 1977 war sogar der gesamte Kölner Platz überflutet, so dass PKW's bis zu den Scheiben im Wasser standen, am 01. August 2002 war eine Durchfahrt nicht mehr möglich. Auch der Regen am 05. Juni 2003 hatte Überflutungspotenzial. Dieses Überflutungsrisiko wird durch die neuen Entwässerungsanlagen vermieden, da der neue Entwässerungskanal außerhalb des herzustellenden Bauwerkes auf der Nordseite errichtet wird.

bb) Reduzierungen der Unfallzahlen

Auf Grund der Zusammenballung der Verkehrsräume für Radfahrer, Fußgänger, Straßenverkehr und Straßenbahnverkehr besteht ein hohes Konfliktpotential mit entsprechendem Sicherheitsrisiko für die Verkehrsteilnehmer.

Hinsichtlich der Zahl der Unfälle ergaben sich im Bereich der geplanten Baumaßnahme in Auswertung der Unfallstatistik der Jahre 2009 bis 2011 folgende Unfallgeschehen:

57 Unfälle Pkw / Radfahrer

4 Unfälle Pkw / Fußgänger

7 Unfälle Lkw / Radfahrer

Bei der Unfallkonstellation Pkw / Radfahrer wurden u. a. folgende Verstöße begangen:

- 6 % Verbotswidrige Benutzung einer (Richtungs-)Fahrbahn bzw. anderen Straßenteilen
- 60 % Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen
- 4 % Missachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- 28 % Fehler beim Abbiegen.

Hinsichtlich der Unfallschwere bei Unfällen von Radfahrern mit motorisierten Verkehrsteilnehmern wurden von 2009 bis 2011 insgesamt 4 schwerverletzte und 48 leichtverletzte Verkehrsteilnehmer registriert. Das Vorhaben ermöglicht durch eine klare Trennung des Kfz-Verkehrs von den anderen Verkehrsarten Unfallschwerpunkte und Konfliktpunkte zu vermeiden und die Unfallzahlen zu reduzieren.

Für die Ausfahrt aus der Tiefgarage City-Carré auf die Ernst-Reuter-Allee in Richtung Damaschkeplatz (Linksabbieger) liegen folgende Unfallzahlen vor:

2008	2 Unfälle
2009	7 Unfälle
2010	2 Unfälle, davon 1x vorfahrtsberechtigter Straßenbahn nach links
2011	5 Unfälle

Dieser Kollisionspunkt wird mit der geplanten Variante reduziert, da ein Linksabbiegen dann nicht mehr möglich ist. An dieser Stelle kann nur noch ein Rechtsabbiegen erfolgen.

cc) Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Der ÖPNV ist unbestritten von enormer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung und für viele Menschen unentbehrlich auf den täglichen Fahrten zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstelle sowie auch für Freizeitaktivitäten.

Für weite Teile der Bevölkerung stellt der Nahverkehr den einzigen Zugang zur Mobilität dar. Gerade auch die Bevölkerungsentwicklung mit einer deutlich steigenden Anzahl an Senioren sowie die seit längerem hohen Kraftstoffpreise machen einen attraktiven ÖPNV unverzichtbar, zumal auch nicht allen Bürgern die Finanzierung eines Fahrzeuges möglich ist.

Das geplante Vorhaben steht im Einklang mit den generellen Zielsetzungen des PBefG, denn es dient der Verbesserung des ÖPNV. Das PBefG formuliert seine Ziele nicht ausdrücklich. Aus §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 S. 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). An der generellen Vereinbarkeit der geplanten Maßnahme mit diesen Zielen besteht kein Zweifel.

Durch das geplante Vorhaben und die darin enthaltene Änderung der Straßenbahnanlagen wird dem ÖPNV Rechnung getragen. Die Verknüpfung des Schienen-Personen-Nahverkehrs mit dem Schienen-Personen-Fernverkehr wird dadurch gefördert. Im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten wird den Belangen älterer Menschen und mobilitätseingeschränkter Personen die Möglichkeit eines schnelleren und komfortableren Umstiegs von Zügen der Bahn in die Straßenbahn und umgekehrt ermöglicht.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und mit den beteiligten Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen und dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Nahverkehrsplan hat auch die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee mit den neuen Haltestellen ist Bestandteil des vom Stadtrat am 28. Januar 2010 beschlossenen Nahverkehrsplans (vgl. Beschluss-Nr. 264-11 (V)10, Anlage 14).

Die Erforderlichkeit des Vorhabens aus ÖPNV-Sicht 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 von Magdeburg.

Der öffentliche Personennahverkehr spielt für die Erschließung der Magdeburger Innenstadt eine sehr große Rolle. Im Rahmen eines integrierten Systems des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommt den einzelnen Verkehrsträgern eine jeweils spezifische Verkehrsfunktion für die Erschließung der Innenstadt 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 Nahverkehrservice 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 Umsteigebeziehung am Magdeburger Hauptbahnhof als zentraler Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn, den Regional- und Fernzügen sowie den vor allem in Ost-West-Richtung über die Ernst-Reuter-Allee verkehrenden Straßenbahnlinien durch die Maßnahme 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. Zurzeit weist das Liniennetz eine starke axiale Ausrichtung auf, die Umgestal-

tungsmaßnahmen am Bahnhofsvorplatz können hier zu einer verbesserten Umstrukturierung führen. Mit der Schaffung eines barrierefreien erreichbaren Umsteigepunktes am Kölner Platz kann das beschlossene Ziel aus dem Verkehrskonzept Innenstadt (vgl. Broschüre 64 der Reihe des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg, Seite 27), mit der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Fern-, Regional-, S-Bahn, ZOB und Straßenbahn sowie Straßenbahnlinien untereinander, mit dieser Maßnahme umgesetzt werden.

dd) Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes für Fußgänger und Radfahrer

Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes für Fußgänger, Radfahrer sowie mit den Fahrzeugen des ÖPNV wird erheblich verbessert. Neue Fahrradabstellanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes verbessern die Parkplatzqualität der Radfahrer. Die derzeitige Linienführung der Radwege auf der Südseite des Damaschkeplatzes bis zum Knoten Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße quert drei autobelastete Kreuzungspunkte (Auf- und Abfahrt Magdeburger Ring, Kölner Platz, Willy-Brandt-Platz), die eine hohe Aufmerksamkeit des Radfahrers erfordern und damit zurzeit einen Zeitverlust und ein erhöhtes Unfallrisiko darstellen. Die geplante Radwegeführung unter den Eisenbahnbrücken, durch die Entflechtung der Fahrspuren (ÖPNV vom motorisierten Individualverkehr), trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Auch am Willy-Brandt-Platz wird die Querung der Straßenbahnlinien gegenüber dem Bestand (Querung des Gleisdreieckes, der Taxi- und Parkhaus Zufahrten) deutlich vereinfacht und dadurch für den Radfahrer und Fußgänger sicherer.

ee) Verkehrskonzept Innenstadt

Der Umbau der Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee mit dem Ziel der Errichtung von Straßenbahnhaltestellen am Kölner Platz und der Gestaltung der „Kommunalachse“ für Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger ist als langfristige Maßnahme Bestandteil des 1995 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzeptes Innenstadt (vgl. Broschüre 64 der Reihe des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg).

Die Innenstadt ist ein Hauptentwicklungsbereich der Landeshauptstadt Magdeburg.

Ein Ziel aus dem Verkehrskonzept Innenstadt ist die Sicherung der Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen in der Innenstadt für den notwendigen Wirtschafts- und Kundenverkehr als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt, was mit dieser Maßnahme ebenfalls umgesetzt wird.

Die vorhandene Verkehrsanlage ist jetzt nur eingeschränkt für Lieferfahrzeuge bis zu einer Höhe von 3,40 m nutzbar. Mit der Umsetzung der erforderlichen Durchfahrtshöhe von 4,50 m wird die Festlegung aus der Verkehrskonzeption Innenstadt umgesetzt, der die Ernst-Reuter-Allee vom Damaschkeplatz bis zur Otto-von-Guericke-Straße als Hauptverkehrsstraße mit hohen Anforderungen vorsieht.

Ebenfalls ein generelles Ziel aus dem Innenstadtkonzept für die Erschließung der Innenstadt ist die Schaffung von Parkraum, der wegegünstig von den die Innenstadt tangierenden Straßen erreichbar ist.

Durch die DB AG wurden im Vorgriff auf die umzusetzende Baumaßnahme auf der Westseite des Hauptbahnhofes, an der Maybachstraße, bereits 153 Stellplätze bereitgestellt. Diese Anzahl kompensiert bereits die am Kölner Platz wegfallenden Stellplätze.

Dieser Parkplatz mit noch vorhandenem Ausbaupotential liegt direkt an der Westseite des Hauptbahnhofes, außerhalb der Umweltzone aber in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und direkt an der Abfahrt des Magdeburger Ringes.

Sollte nach Realisierung des gesamten Eisenbahnknotens Magdeburg eine erhöhte Nachfrage nach Parkraum entstehen, ist zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der DB AG abgestimmt, dass auf angrenzenden Flächen der DB AG und am Konrad-Adenauer-Platz bis zu 100 weitere Stellplätze errichtet werden können.

Die dem Beschluss zugrunde liegende Variante bietet zudem die Möglichkeit der Weiterführung der – 1-Ebene unter dem Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße hindurch und damit als einzige Variante die Lösung dieses verkehrlichen Problembereiches. Denn im durch die umgebenen Gebäude vorgegebenen Kreuzungsbereich sind keine weitreichenden räumlichen Veränderungen möglich. Eine Verbesserung der Kreuzung würde aber durch eine Verlängerung der – 1-Ebene geschaffen. Diese Erweiterung wurde dem Stadtrat auch als Vorplanung vorgelegt (Information I 0010/10), nachdem dieser zuvor beschlossen hatte, die Verlängerung der Straßenunterführung anzustreben (Be-

schluss-Nr. 2206-73 (IV) 08). Wegen der finanziellen Vorgaben und der Notwendigkeit anderer Vorhaben wird dies aber erst später umsetzbar sein.

f) Städtebauliche Zielstellung

Städtebauliche Aspekte spielen bei der Entscheidung des Vorhabenträgers für das Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ebenfalls eine Rolle.

Da der allgemeine Verkehr mit den ihm dienenden Verkehrswegen nicht um seiner selbst Willen, sondern als Mittel der Erschließung und Verbindung von Siedlungs- und Naturräumen Gegenstand der gesetzgeberischen Fürsorge ist, stehen auch strukturpolitische und städtebauliche Gesichtspunkte durchaus im Einklang mit den vom Straßengesetz verfolgten öffentlichen Belangen (vgl. Kodal, Straßenrecht, 7. Auflage, Seite 1223). Auch die Rechtsprechung hat bereits anerkannt, dass sich die Planrechtfertigung auch aus Zielen des Allgemeinwohls außerhalb der Fachplanung ergeben kann (vgl. Bundesverwaltungsgericht vom 23. Dezember 1992, Az.: 4 B 188.92).

Entsprechend der verkehrs- und stadtplanerischen Zielsetzung für die Magdeburger Innenstadt soll soviel Autoverkehr wie für die Innenstadtentwicklung nötig und hinsichtlich der Attraktivität verträglich ist, in die Innenstadt kommen. Während der Berufsverkehr mit dem Kfz eingeschränkt werden soll und muss, wird bei der Prioritätensetzung indes Vorrang eingeräumt für:

- die Bewohner der Innenstadt
- die Kunden und Besucher sowie
- den Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr.

Im Fokus einer städtebaulich abgestimmten Verkehrsentwicklung in der Magdeburger Innenstadt steht vorrangig die Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit sowie der Verkehrswege in der Innenstadt für den Umweltverbund (ÖPNV; Rad- und Fußgängerverkehr). Dieses Ziel soll u. a. durch:

- die Verbesserung bzw. den Ausbau der Rad- und Gehwege sowie des öffentlichen Verkehrsnetzes
- die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches als Fern- und Nahverkehrszentrum

- die Umgestaltung der Bahnstufunterführung als „Kommunalachse“ für Straßenbahnen, Radfahrer und Fußgänger als Impuls und Vorbild für Verkehrsumbauten in der Stadt
- die Entwicklung eines Geschäftszentrums vom Hauptbahnhof über die Ernst-Reuter-Allee und den Breiten Weg bis zum Universitätsplatz
- die Konzentration städtebaulicher Verdichtungen in möglichst direkter Zuordnung zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs
- die Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie die Förderung modellhafter Ansätze zur Entwicklung eines City-Logistik-Konzeptes
- die Schaffung und angebotsorientierte Aufbereitung des Einstellplatzangebotes unter Nutzung der Parkraumbewirtschaftung und der Verkehrslenkung zur Verhinderung unerwünschter Verkehre
- die Verdrängung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt (vor allem in der Ost-West-Richtung)
- die Sicherung der Innenstadt als Wohnstandort sowohl im nördlichen wie im südlichen Bereich und
- das Freihalten der Wohngebiete vom Park- und Parksuchverkehr (z. B. in der Jakobstraße, Befahrung nur für den Anwohnerverkehr)

erreicht werden.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat ferner Anfang 2010 zur Freiraumgestaltung des Umfeldes der zukünftigen Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee einen Realisierungswettbewerb durchgeführt. Die Schwerpunkte der Wettbewerbsaufgabe lagen darin, die Aufenthaltsqualität am Damaschkeplatz sowie am Kölner Platz und am Willy-Brandt-Platz erheblich zu verbessern sowie durch den Wegfall des Kfz-Verkehrs entstehende Freiflächen zu gestalten. Für den Bereich Damaschkeplatz und für den Teilbereich Ernst-Reuter-Allee/Kölner Platz überzeugten die Vorschläge, diese Plätze zu einem „Wahrzeichen erneuerbarer Energien“ zu entwickeln. Bei der Gestaltung des Willy-Brandt-Platzes gewann die Idee mit Errichtung eines hochwertigen Fahrradhauses, Lichtbänder in den Tunnelbereichen sowie der Einsatz von Solarmodulen. Die Empfehlung der Jury, die besten Gestaltungsideen der verschiedenen Architekturbüros in ein Gesamtkonzept zu integrieren, soll in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger umgesetzt werden.

g) Optimierung der Barrierefreiheit

Die geplante Variante bietet niveau- und barrierefreie Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und der DB AG.

Die neue Zentralhaltestelle der MVB GmbH kann in der jetzigen Variante in der neuen Fußgängerzone der Ernst-Reuter-Allee in Höhe des Kölner Platzes angeordnet werden, was den Bahnreisenden kurze Wege zu den Bahnsteigen der DB AG ermöglicht. Mit der Errichtung der Zentralhaltestelle Kölner Platz wird die Umsteigebeziehung zwischen Fern-, Regional-, S-Bahnen, Bussen und Straßenbahnen verbessert. Es wird eine angenehme, stressfreie und behindertengerechte Umsteigebeziehung, getrennt vom Straßenverkehr, geschaffen.

Insgesamt wird der Hauptbahnhof zu einem barrierefreien Bahnhof umgebaut.

Zu den Bahnsteigen 1/2, 3/4 und 7/8 sind Treppenzugänge von der Ernst-Reuter-Allee zu den Bahnsteigen der DB AG geplant, die mit Schieberillen für Fahrräder ausgestattet werden. Die Anlagen der Straße und Straßenbahn werden barrierefrei gestaltet durch die Anlegung von Rampen von den Haltestellen zum Gehweg und eine Rampe von der Ernst-Reuter-Allee zum Kölner Platz. Im Bahnhofsgebäude selbst wird es nach den Umbaumaßnahmen zu allen Bahnsteigen Aufzüge geben. Im Rahmen der Maßnahme soll auch die Haltestelle am Damaschkeplatz barrierefrei gestaltet werden.

h) Umsetzung einer City-Logistik für den Hauptbahnhof

Im Zusammenhang mit der Ordnung der Andienung auf dem Willy-Brandt-Platz des Hauptbahnhofes Magdeburg durch den Wegfall der Zufahrt für Lieferfahrzeuge aus der Ernst-Reuter-Allee haben die Landeshauptstadt Magdeburg und die DB AG zur Unterbindung des zum Teil ungenehmigten Befahrens und Parken der Anlieferfahrzeuge vorerst folgende Festlegungen vereinbart:

1. Die bestehende Anlieferzeit (21.00 - 11.00 Uhr) aus Richtung Süden über den Willy-Brandt-Platz bleibt erhalten.
2. Die Andienung wird für Fahrzeuge bis max. 7,5 t Gewicht begrenzt.
3. Fahrzeuge mit einem Gewicht bis 40 t können auf Antrag eine Ausnahmegenehmigungen von der Unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg erhalten.

Langfristig wird seitens der Landeshauptstadt Magdeburg mit der DB AG eine optimale Gesamtlösung für das Andienungs- und Stellplatzkonzeptes inkl. Kiss & Ride angestrebt.

Ziel ist die Entflechtung der Verkehre und die Verlegung der Andienung auf die Westseite. Zur Optimierung hat die Bauverwaltung hierzu bereits zahlreiche Untersuchungsvarianten erstellt.

Im gleichen Zuge soll auf der Westseite des Hauptbahnhofes (Konrad-Adenauer-Platz) eine barrierefreie Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinderwagen sowie Rollkofferträger des höher gelegenen Parkplatzes mittels Rampen verbessert werden.

Zur Schaffung dieser gesamtheitlichen Lösung stellt sich die Landeshauptstadt Magdeburg eine Erwerbsfläche im Maße der erforderlichen Fläche für die Entflechtung der Kurzzeitparker (Kiss & Ride) vor. Seitens der DB SImm liegt hierzu bereits ein Kostenangebot vom August 2011 zum Kauf der Gesamtfläche (ca. 12.600 m²) incl. vorhandenen Parkplatz vor.

i) Ziele der Maßnahme

Durch die Realisierung dieser Maßnahme ergeben sich für die Landeshauptstadt Magdeburg nach dem Vorstehenden folgende Verbesserungen:

- Errichtung einer lichten Höhe von 4,50 / 4,30 m für MIV/ÖPNV
- Erneuerung der Eisenbahnbrücken gemäß technischem Regelwerk
- Entflechtung der Fahrspuren durch Trennung MIV und ÖPNV und damit Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ernst-Reuter-Allee für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer
- Erhöhung der Durchlassfähigkeit stadtauswärts und Herstellung eines regelgerechten Straßenquerschnittes mit 1 Fahrspur stadteinwärts, 2 Fahrspuren stadtauswärts
- barrierefreie Querung für Fußgänger und Radfahrer im unmittelbaren Trogbereich
- Ausbau der Straßenbahnanlagen nach den aktuellen technischen Standards (Gleiskörper, Fahrleitungsanlage, Haltestellen, Fahrleitungsanlagen, Weichenheizung, Einsatz von lärmindernden und erschütterungsarmen Baustoffen und Technologien)
- Leistungssteigerung des Straßenbahnverkehrs um 4 Bahnen in der Spitzenstunde bis 2016

- Verbesserung der Haltestellenabstände (300 m - 400 m) der Straßenbahn
- Errichtung einer neuen Haltestelle am Kölner Platz als Verbesserung der Umsteigebeziehung zwischen dem ÖPNV und dem Bahnverkehr (Fern- und Nahverkehr)
- Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Parkstellplatzanzahl für die Bahnkunden
- Planung Park & Ride / Bike & Ride durch die Bahn (z. B. Radstation Bahnhof)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Entwicklungspotenzial der anliegenden Flächen
- Verlegung der Andienung Kölner Platz in die Maybachstraße
- Optimierung der Anlieferung des Hauptbahnhofes
- Verbesserung der Bahnhofsorganisation
- Durchsetzung eines verbesserten Rettungskonzeptes für den Hauptbahnhof Magdeburg

j) Umsetzung der vertraglichen Festlegungen aus der Kreuzungsvereinbarung

Die LH MD und die Deutsche Bahn AG haben am 18. Dezember 2009 eine Kreuzungsvereinbarung zum Bau der Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee unterzeichnet. Wie die Unterzeichnung der Planungsvereinbarung stellt auch die Kreuzungsvereinbarung keine Vorfestlegung dar.

Mit der Unterzeichnung der Kreuzungsvereinbarung wurden vielmehr die vertraglichen Rahmenbedingungen und insbesondere die Kostentragung für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee am Hauptbahnhof Magdeburg geschaffen.

k) Finanzierung

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

Das zur Förderung vorgesehene Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ist im Haushaltsplan der Landeshauptstadt Magdeburg veranschlagt.

Die Baumaßnahme betreffend die MVB GmbH – Umbau der Straßenbahn – soll mit Bundesmitteln entsprechend dem EntflechtG sowie EFRE-Mitteln gefördert

werden. Eine Anmeldung der finanziellen Mittel für die Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erfolgte durch die Stadt mit Schreiben vom 25. Oktober 2006, die Bestätigung der Aufnahme durch das Landesverwaltungsamt mit Schreiben vom 25. August 2008. Der Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg ist in das Förderprogramm des Bundes aufgenommen worden.

Aus den vorgenannten Darlegungen ist die Sicherstellung der Finanzierung nicht ausgeschlossen. Es ist deshalb nicht damit zu rechnen, dass während der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses von fünf Jahren das Bauvorhaben aus finanziellen Gründen scheitern wird.

Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand der planerischen Abwägung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. BVerwG a. a. O.).

Im Hinblick auf die Aufteilung der Kosten zwischen dem Vorhabenträger und der DB AG ist festzuhalten, dass es sich bei der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee um eine Kreuzungsmaßnahme nach § 12 EKrG handelt mit der Rechtsfolge, dass sich die Landeshauptstadt Magdeburg an den Kosten der Änderung der Kreuzungsanlage beteiligen muss. Hierfür wurde eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen.

I) Zusammenfassung

Bei dem Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee handelt es sich um ein komplexes Vorhaben, welches in seiner Zielsetzung und Wirkung über eine Erhaltung des Verkehrsflusses einer Straße hinaus geht. Die Planrechtfertigung kann sich daher nicht ausschließlich aus einer reinen straßenrechtlichen Begründung ergeben. Es müssen vielmehr auch darüber hinausgehende eisenbahnverkehrliche Aspekte und solche des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ist als Gesamtvorhaben zum Wohl der Allgemeinheit aus den oben genannten Gründen gegeben.

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

Das Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Magdeburg, mit dem Ziel der Erneuerung der Eisenbahnbrücken nach dem geltenden technischen Regelwerk, einer Entflechtung der Fahrspuren und Trennung des MIV und ÖPNV sowie dem Ausbau der Straßenbahnanlagen nach aktuellem technischen Standard, ist planerisch gerechtfertigt. Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn sie den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes dient und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen geeignet sind, etwa entgegenstehende andere öffentliche Belange oder Eigentumsrechte zu überwinden. Sie muss aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten sein.

Vorliegend ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des StrG LSA, da es die Aufgaben zum Wohl der Allgemeinheit erfüllt und auf die allgemeinen Belange des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet ist.

Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes durch die Beschleunigung und erhebliche Leistungssteigerung des Straßenbahnverkehrs. Durch das Vorhaben wird eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage bedient.

Mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung werden ferner die bahnrechtlichen Aspekte und damit die Zielvoraussetzungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erfüllt. Die entsprechende Planrechtfertigung wird durch die gesetzgeberische Bedarfsfeststellung verbindlich festgesetzt.

V. Begründung der Erlaubnisse und Genehmigungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnis

Gemäß § 37 StrG LSA i. V. m. § 75 VwVfG ersetzt der Planfeststellungsbeschluss alle sonstigen für das Vorhaben erforderlichen öffentlich-rechtlichen Entscheidungen mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis nach den §§ 8, 9 und 10 ff., 19 WHG (§§ 2, 3, 7 und 14 WHG a. F.). Demzufolge flossen die in Teil A, Kapitel III, Punkt 1. dieses Beschlusses genannten wasserrechtlichen Entscheidungen in den Planfeststellungsbeschluss ein.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet gemäß § 19 Abs. 1 und Abs. 3 WHG (§ 14 Abs. 1 und Abs. 3 WHG a. F., § 31 Abs. 1 und Abs. 3 WG LSA a. F.) im

Einvernehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde über die Erteilung der gemäß § 8 Abs. 1 WHG (§ 2 Abs. 1 WHG a. F.) erforderlichen behördlichen Erlaubnisse für die Benutzung gemäß § 9 WHG (§ 3 WHG a. F.). Das Landesverwaltungsamt ist nach § 10 Abs. 2 i. V. m. § 12 Abs. 1 WG LSA und § 5 Wasserzuständigkeitsverordnung als Obere 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 Obere Wasserbehörde des Landesverwaltungsamtes des Landes Sachsen-Anhalt hat mit Schreiben vom 21. Februar 2012 das Einvernehmen erteilt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Grundwasserentnahme 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. Die beantragte Entnahme von Grundwasser stellt eine Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG dar.

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 verhütet oder ausgeglichen wird.

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

Die Grundwasserentnahme findet nur während der Baumaßnahme im Rahmen von drei Jahren statt. Um einer nachhaltigen Veränderung der Grundwassereigenschaft entgegenzuwirken, ist ein Monitoring der Grundwasserstände und –mengen sowie eine Beprobung des gehobenen Grundwassers notwendig. Andere Gewässerbenutzungen, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, werden nicht beeinträchtigt. Vorausgesetzt, die Grundwasserentnahme wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und die Nebenbestimmungen werden eingehalten, ist eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit nicht zu erwarten.

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 (§§ 18, 19, 20, 23 und 24 NatSchG LSA a. F.).

Die oben genannte Gesetzesfassung war zu Grunde zu legen, weil sie im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits in Kraft getreten war (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Juni 1992, AZ: 4 B 1.92 u.a.)

Das Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee mit dem Ausbau der Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Damaschkeplatz und der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße einschließlich dem Bau eines Straßentunnels stellt einen erheblichen, aber genehmigungsfähigen Eingriff in die Natur und Landschaft im Sinne der §§ 14, 15 BNatSchG dar, (§§ 18 bis 20 NatSchG LSA a. F.).

Eingriffe im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG (§ 18 Abs. 1 NatSchG LSA a. F.) sind Veränderungen dergestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

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 (§ 20 Abs. 1 NatSchG LSA a. F.) 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, Punkt 2. dieses Beschlusses ergibt.

Zweifel, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele nicht realisierbar sind, konnte die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Andere Alternativen kommen – wie unter Teil C., Kapitel IV, Punkt 2 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 Flachsüttungen mit entsprechender Zwischenbegrünung
- Wiederherstellung temporär genutzter Freiflächen durch den Rückbau von Baustelleneinrichtungen und –zufahrten und durch geeignete Re-

kultivierungsmaßnahmen sowie zusätzlich zur Eingriffsermittlung beschädigte Gehölze sind entsprechend der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg zu ersetzen

- Minderung der hydraulischen Beeinflussung des Grundwassers
Die wasserdichte Umschließung der Baugrube an den Stirnseiten der Tröge soll aus Spundwänden vorgenommen werden. Die Spundwände sind nach Fertigstellung der Tröge wieder zu entfernen, um die hydraulische Beeinflussung (Aufstau des Grundwassers an einem Hindernis im Grundwasserleiter) soweit als möglich zu minimieren.
- 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 Künnette mit einer Vorreinigung über Leichtflüssigkeitsabscheider vorgesehen. Somit kann eine zusätzliche Verschmutzung bzw. Beeinträchtigung des Umfeldes der Straße weitgehend vermieden werden.
- Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
Die nach dem Umbau der Ernst-Reuter-Allee nicht mehr benötigten Verkehrsflächen sind zu entsiegeln und die natürlichen Bodenfunktionen durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen zu aktivieren.

Da der durch das geplante Bauvorhaben verursachte Eingriff in Natur und Landschaft nicht vermeidbar ist, besteht für den Vorhabenträger gemäß § 15 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG LSA (§ 20 NatSchG LSA a. F.) die Verpflichtung, den Eingriff durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen). Ein vollständiger Ausgleich des Eingriffs ist hier jedoch nicht möglich.

d) Kompensationsmaßnahmen

Unvermeidbare Beeinträchtigungen hat der Verursacher gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG (§ 20 Abs. 2 NatSchG LSA a. F.) durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen.

Gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 7 NatSchG LSA (§ 20 Abs. 2 Satz NatSchG LSA a. F.) ist ein Eingriff erst dann ausgeglichen, wenn nach sei-

ner 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 (§ 19 Abs. 3 NatSchG LSA a. F.) vollständig durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann. Der Gesetzgeber hat nunmehr 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 Biotopes oder unumkehrbare Folgen für chemische, biologische oder physikalische Prozesse – sind nicht erkennbar.

Die zum Ausgleich bzw. zum Ersatz des Eingriffes erforderlichen Maßnahmen hat der Vorhabenträger in dem LBP dargestellt.

Dieser LBP erfüllt die methodischen und inhaltlichen Anforderungen, die seit Beginn der Vorbereitung der Planung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg festgelegt worden sind. Das Benehmen mit der Naturschutzbehörde nach § 17 Abs. 1 BNatSchG (§23 Abs. 1 NatSchG LSA a. F.) 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. Der Vorhabenträger 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 (§ 17 Abs. 4 BNatSchG i. V. m. § 24 NatSchG LSA a. F.).

Die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen

A 1 Rückbau, teilweise Entsiegelung, Oberbodenandeckung, Ansaat von Landschaftsrasen und Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern

A 2 Flächenentsiegelung, Oberbodenandeckung und Ansaat von Landschaftsrasen mit Initialpflanzungen von Gebüsch trockenwarmer Standorte

A 3 Anpflanzung von Einzelbäumen

A 4 Anpflanzung von Baumreihen und Baumgruppen entlang der Trasse

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 wieder herzustellen.

Demzufolge konnte der Eingriff im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses genehmigt werden.

3. Denkmalschutz

Dem geplanten Vorhaben stehen die Belange des Denkmalschutzes entgegen.

a) Baudenkmal Park: Glacis

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befindet sich das gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 DenkmSchG LSA bekannte Baudenkmal Park: Glacis.

Die Denkmalwertigkeit wird im Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg wie folgt beschrieben:

Park

Westlicher Festungsglacis

Adelheidring

Carl-Miller-Straße

Editharing

Hallische Straße

Herbert-Stauch-Straße

Magdeburger Ring

Maybachstraße

Sachsenring

Grüngürtel auf dem Gelände des ehemaligen westlichen Festungsglacis nach den Plänen G. Schochs von 1910, die Altstadt im Westen und Südwesten umgreifend, heute als Rasenflächen mit älterem und jüngerem Baumbestand gestaltet, von der einst aus strategischen Gründen offen gehaltenen Fläche durch Stadterweiterungen und Bepflanzungen, besonders aber durch den Bau des vierspurigen Magdeburger Ringes stark beeinträchtigt und nur mehr ein erheblich dezimierter Teil erhalten, darin noch bauliche Anlagen der einstigen Festung enthalten (z. B. Ravelin, siehe Maybachstraße) oder neue Baukörper wie das Carl-Miller-Bad, seit 200 Jahren beliebtes Erholungsgebiet der Magdeburger Bevölkerung.

Das Glacis ist als begrünter Festungsgürtel mit altem Baumbestand und reichhaltigem Parkinventar und seinen baulichen Anlagen von besonderer Bedeutung. Glacis und Festung stellen eine wichtige Komponente im Freiflächensystem der Landeshauptstadt Magdeburg (Bestandteil des Projektes „Grüner Ring“) dar.

Das beschriebene Baudenkmal wird bei der Ausführung des Vorhabens durch die Wegnahme von Gehölzen beeinträchtigt, da diese denkmalkonstituierende Elemente der denkmalgeschützten Parkanlage darstellen. Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Eingriff im Sinne des § 10 DenkmSchG.

Die Beeinträchtigung der im Teil A, Kapitel III, Punkt 3 a) dieses Beschlusses genannten Kulturdenkmals wird auf der Grundlage des § 14 Abs. 1 und Abs. 2 sowie § 10 Abs. 2 DenkmSchG LSA genehmigt, da ein überwiegend öffentliches Interesse am Ausbau der Ernst-Reuter-Allee zwischen Damaschkeplatz und der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße einschließlich dem Bau eines Straßentunnels besteht.

Gemäß § 1 und § 9 DenkmSchG LSA ist die Erhaltung des durch die oben genannte Baumaßnahme tangierten Kulturdenkmals im Rahmen des Zumutbaren zu sichern. Dem Vorhaben konnte dennoch zugestimmt werden, da der zu fällende Gehölzbestand durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ersetzt wird. Dies dient auch der Vervollständigung des ortsnahen Baumbestandes und somit dem Erscheinungsbild der gesamten denkmalgeschützten Parkanlage.

Die Abwägung des durch das Vorhaben bedingten Eingriffs in das Kulturdenkmal gegenüber den für das beantragte Vorhaben sprechenden Gründen führt zu dem Ergebnis, dass die Belange des Denkmalschutzes hier zurücktreten müssen. Wie bereits dargestellt, ist das Vorhaben vernünftigerweise geboten und daher planerisch gerechtfertigt. Das Interesse des Vorhabenträgers an der Umsetzung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee überwiegt insoweit das öffentliche Interesse am Erhalt des Baudenkmales.

b) Baudenkmal: Festung Maybachstraße

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme befindet sich das gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 DenkmSchG bekannte Kulturdenkmal – Baudenkmal Festung Maybachstraße.

Das Baudenkmal wird wie folgt im Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg siehe auch H. Brülls, D. Honekamp-Könemann und S. Ullrich, Denkmalverzeichnis Sachsen-Anhalt, Band 14, Halle 2009, Landeshauptstadt Magdeburg, S. 417 f. beschrieben:

Maybachstraße / Damaschkeplatz
Festung

Festungsbauwerke aus Ziegel und Bruchstein, zum Teil erdüberdeckt, erbaut 1872-1874 im Zuge der 1869-1874 neu befestigten Westfront der Magdeburger Kernfestung, bestehend aus den stadtseitig gelegenen Kavalieren IV, V und VI mit vorgelagertem Graben und Wall, dem Rondengang und der Doppelkaponiere hinter dem Kavalier V, der zwischen Kavalier IV und VI befindlichen Eskapenmauer und Kontereskapenmauer, des Weiteren kasemattierten Kasernen, vorgelagertem Ravelin II und dem von doppelgeschossigen Grabenwehren flankierten Tor im Hauptwall, alle Werke ausgeführt in Ziegel und Bruchsteinbauweise mit sparsamster Bauzier, von den im Magdeburger Festungsgürtel erhalten gebliebenen Werken der preußischen Festung des 19. Jahrhunderts, das eindrucksvollste hinsichtlich Größe und Erhaltungszustand, die einzelnen Funktionskomponenten des Festungswerkes im Unterschied zu den weniger gut erhaltenen Bauten in seltener Vollständigkeit unverändert überliefert. Daher gute Ablesbarkeit der ursprünglichen militärischen Funktion, somit stadt- und militärbauhistorisch sehr bedeutsames Zeugnis der 1912 aufgehobenen, ehemals stärksten Festung des preußischen Staates, in der Zusammenschau mit den anderen erhaltenen Werken der Kernfestung wie des Fortgürtels herausragend wichtiger Bestandteil der historischen Festung als stadtübergreifendes Denkmalensemble. Auch im überregionalen Maßstab von herausgehobener Bedeutung für die Geschichte des Militärbauwesens in der Hochgründerzeit, da einziges im östlichen Deutschland erhaltenes Festungsbauwerk dieser Art und Größe aus dem 19. Jahrhundert.

Besonderes Augenmerk gilt der Eskarpenmauer, welche als Schwergewichtsmauer gebaut wurde.

Das vorgenannte Baudenkmal wird bei der Ausführung des Vorhabens durch die Wassereinleitung in die Künette beeinträchtigt. Bei dem Vorhaben handelt es sich somit um einen Eingriff im Sinne des § 10 DenkmSchG.

Die Beeinträchtigung des in Teil A, Kapitel III, Punkt 3 b) dieses Beschlusses genannten Kulturdenkmales wird auf der Grundlage des § 14 Abs. 1 und Abs. 2 sowie § 10 Abs. 2 DenkmSchG LSA genehmigt, da ein überwiegend öffentliches Interesse am Ausbau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee besteht.

Gemäß § 1 und § 9 DenkmSchG LSA ist die Erhaltung des durch die oben genannte Baumaßnahme tangierten Kulturdenkmales im Rahmen des Zumutbaren zu sichern. Dem Vorhaben konnte dennoch zugestimmt werden, da die Belange des Denkmalschutzes aus den vorgenannten Gründen zurücktreten müssen. Das Interesse des Vorhabenträgers an der Umsetzung des Vorhabens überwiegt das öffentliche Interesse an der Beeinträchtigung des Baudenkmales.

Durch die Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 a) ist sichergestellt, dass im Rahmen der Wasserhaltung und Wassereinleitung in die Künette keine zusätzlichen Schäden an den denkmalgeschützten Festungsanlagen durch das Bauvorhaben auftreten.

Die Veränderungen an den Entwässerungsanlagen im Bereich Damaschkeplatz / Kölner Platz / Ernst-Reuter-Allee durch das Bauvorhaben „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ werden keine erheblichen Verschlechterungen der Gesamtzufussbilanz im Bereich des Auslaufbauwerkes der Künette hervorrufen. Der Eintrag von Niederschlagswasser, der sich durch das beantragte Bauvorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee ergibt, erhöht sich durch die Neuordnung des Entwässerungssystems mit zusätzlichen Einzugsgebieten in Bezug auf die Einleitung in die Künette für ein durchschnittliches Regenereignis von 0,09 m³/s auf 0,17 m³/s. An dem Auslaufbauwerk ergibt sich schließlich unter Berücksichtigung noch weiterer Veränderungen an dem Gesamtentwässerungssystem im

Bereich des Baufeldes für diesen Bemessungsfall eine Erhöhung der Einleitmenge von 0,415 m³/s auf 0,46 m³/s.

In der Bauphase wird zusätzlich eine Wassermenge von ca. 0,1 m³/s u. U. kontinuierlich eingeleitet. Diese Wassermenge ergibt sich aus der notwendigen Grundwasserhaltung für die Baugruben. Diese Menge hat keinen negativen Einfluss auf die hydraulische Gesamtsituation der Künette, wirkt sich aber direkt auf das Baudenkmal aus.

c) Archäologische Flächendenkmale: Magdeburger Altstadt und Festungsanlagen

Im Bereich der geplanten Baumaßnahme wurde durch das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt festgestellt, dass sich dort gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 4 DenkmSchG LSA archäologische Flächendenkmale befinden: Altstadt und historische Festungsanlagen (vgl. Beiplan Nr. 27 zum Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg, Stand: August 2000), die bei der Ausführung des Vorhabens beeinträchtigt bzw. verändert werden können. Bei dem Vorhaben bestehen begründete Anhaltspunkte dafür, dass bei den Erd- und Bauarbeiten Kulturdenkmäler entdeckt werden. Bei dem Vorhaben handelt es sich daher um einen Eingriff im Sinne des § 10 DenkmSchG LSA.

Die Beeinträchtigung der in Teil A, Kapitel III, Punkt 3 c) dieses Beschlusses genannten Kulturdenkmale wird auf der Grundlage der §§ 14 Abs. 1 und Abs. 2 sowie § 10 Abs. 2 DenkmSchG LSA genehmigt, da ein überwiegend öffentliches Interesse an der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee besteht.

Gemäß § 1 und § 9 DenkmSchG LSA ist die Erhaltung des durch die oben genannte Baumaßnahme tangierten archäologischen Flächendenkmals im Rahmen des Zumutbaren zu sichern (substantielle Primärerhaltungspflicht). Aus archäologischer Sicht konnte dem Vorhaben dennoch zugestimmt werden, da durch die Nebenbestimmung im Teil A, Kapitel IV, Punkt 11. dieses Beschlusses gesichert ist, dass die Kulturdenkmale in Form einer fachgerechten Dokumentation der Nachwelt erhalten bleiben.

VI. 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 des Eisenbahnbundesamtes dient der Aufsicht des Eisenbahnbundesamtes über die Eisenbahnanlagen im Rahmen der Vollzugskontrolle.

2. Bauausführung

- a)** Die verfügten Nebenbestimmungen sind zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter notwendig und dienen der fachgerechten Umsetzung des geplanten Vorhabens.
- b)** Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 d) 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.
- c)** Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 e) dient der Vermeidung von unzulässigen Abgaskonzentrationen innerhalb des Straßentunnels.
- d)** Betreffend die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 f) ist es sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, welches in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist es dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

Die Nebenbestimmung dient ferner der behördlichen Bauaufsicht durch das Eisenbahnbundesamt. Es wäre unverhältnismäßig, wenn der Vorhabenträger bereits zur Planfeststellung detaillierte Bauausführungsunterlagen ausarbeiten müsste. Denn der Vorhabenträger kann bei Stellung des Planfeststellungsantrages noch nicht sicher abschätzen, ob sein Vorhaben überhaupt oder nur verändert genehmigt wird. Dies lässt die zeit- und vor allen Dingen kostenaufwändige Erstellung von detaillierten Bauausführungsunterlagen vor einer verbindlichen Planfeststellung für ihn 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).

- e) Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) ist als Vorgabe bei der Ausführungsplanung der Eisenbahnbetriebsanlagen zu beachten, da die betroffenen Eisenbahnanlagen Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN) sind.
- f) Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 h) berücksichtigt einen entsprechenden Hinweis des Eisenbahn-Bundesamtes.
- g) Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 i) zur bautechnischen Sicherheit weist den Vorhabenträger auf die unbedingte Notwendigkeit der uneingeschränkten Beachtung der gesetzlichen Vorschriften sowie der anerkannten Regeln der Technik hin.
- h) Die Nebenbestimmung zur erschütterungstechnischen Beurteilung ist erforderlich, um zu vermeiden, dass die Anlagen unzulässige Immissionswerte erzeugen. Sie dient somit der Vermeidung von Schäden der Umwelt. Die erschütterungstechnische Beurteilung hinsichtlich des Übergangs zur Tunnelplatte ist erforderlich, um eine unzulässige Körperschallausbreitung zu verhindern.

3. Bauzeitbedingte Belastungen

a) Baulärm

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

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 a), welche den Vorhabenträger 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 Immissionsschutzbehörde zum Einschreiten befugt.

b) 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.

c) Staubbelastung

Der durch den Baustellenverkehr ausgelösten Staubbelastung kann durch die angeordnete Nebenbestimmung 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 zugrundeliegende 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. Wasserrechtliche Erlaubnis

Die verfügten Nebenbestimmungen in Kapitel A, Teil 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 folgendermaßen:

a) Befristung

Die Befristung ergibt sich aus der Dauer der geplanten Gewässerbenutzung und entspricht den eingereichten Unterlagen.

b) Regeln der Technik und c) schonende Gewässerbeanspruchung

Die Maßgabe zur Einhaltung der Regeln der Technik soll ein Mindestmaß an Sicherheit und Funktionsfähigkeit eingesetzter Anlagen bei solchen Sanierungsmaßnahmen garantieren.

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen des Gewässerschutzes alle Maßnahmen zu treffen, die eine Beeinträchtigung der Gewässer ausschließen und das Wohl der Allgemeinheit beeinträchtigen können. Dazu gehören die Kenntnis aller außerplanmäßigen Geschehnisse sowie vorzunehmende Änderungen am System im Zuge der Maßnahme.

Die befristete Gewässerbenutzung ist mit dem erforderlichen Mindestmaß in Bezug auf Absenkungstiefe, Fördermenge und Laufzeit durchzuführen, um die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt möglichst gering zu halten.

d) Beweissicherungsmaßnahmen

Mögliche Setzungserscheinungen an Gebäuden oder der Umgebung, durch diese langanhaltende Absenkung sind zu vermeiden. Vor Beginn, während und nach der Grundwasserabsenkung sind Beweissicherungen zu schaffen, da Setzungen durch fehlenden Auftrieb bei Bauwerken die in der Reichweite des Absenkungstrichters liegen, auftreten können. Bei den ersten Setzungserscheinungen sind andere Lösungen zur künftigen Vermeidung zu suchen und umzusetzen.

e) Messeinrichtung, g) Änderungen, h) Beprobung und i) Monitoring

Die erteilten Nebenbestimmungen zur Messung der Grundwasserentnahmemengen, der Grundwasserstände und der Gewässergüte sind gemäß § 13 WHG notwendig und verhältnismäßig, um eine bestimmungsgemäße Ausübung der Gewässerbenutzung zu sichern.

Vorbehaltlich können in Absprache mit dem LHW, GLD die Beprobungszeiträume nach Auswertung der Analysen angepasst und verändert werden.

Die Richt- und Grenzwerte der zu untersuchenden Parameter des gehobenen Grundwassers basieren auf der:

- BundesVO zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.07.2011
- Umsetzung der Richtlinie Nr. 76-464/EWG in der BRD bzw. zuständigkeitshalber in den Ländern und LSA - Stoffe, die entsprechend 76-464 nicht von der EU, sondern von den einzelnen Ländern geregelt werden sollten, (99-Stoffe-Liste der LAWA) = gebietsspezifische Stoffe

- die bestätigten Hintergrund- und Orientierungswerte der LAWA vom 07.03.2007
- Zielvorgabe LAWA 1997 und 1998

Durch eine Belüftung des gehobenen Grundwassers soll eine vollständige Oxidation des Eisen-II, eine Ausfällung des oxidierten Eisens außerhalb des Gewässers und eine Verhinderung der Sauerstoffzehrung erreicht werden.

Die Versickerung von Beprobungswasser ist nicht erlaubnisfähig. Daher ist dieses Abwasser der Reinigungsanlage zuzuführen und danach in die Kanalisation. Die Übergabe der Mess- und Analysedaten soll sicher stellen, dass die erlaubten Werte eingehalten werden, welche Wirkung erzielt wird, welche Störungen auftraten und welche Maßnahmen eingeleitet worden sind, um die Funktion der gesamten Anlage zu erhalten.

f) Veränderungen geförderter Mengen

Die Erlaubnis gilt nur für die Maßnahme entsprechend den eingereichten Antragsunterlagen. Änderungen der geförderten Mengen spiegeln sich im Grundwasserregime wider. Um mögliche Beeinträchtigungen auf den Wasserhaushalt einschätzen zu können, ist eine vorherige Anzeige nötig. Bei Veränderungen und Abweichungen 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.

j) Rückbau

Wenn keine Pegel oder Brunnen mehr benötigt werden, sind die vorhandenen Anlagen zurückzubauen, um eine unbefugte Benutzung zu vermeiden, was wiederum dem Grundwasserschutz ordnungsgemäß dient.

k) Vorbehalt der Änderung

Die Erlaubnis steht nach § 13 WHG unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung und Ergänzung von Auflagen.

l) Vorliegen weiterer wasserrechtlicher Erlaubnisse

Zur Sicherstellung einer funktionsgerechten Realisierung des Vorhabens müssen naturgemäß auch Abwasseranlagen zur Beseitigung von im Straßenbereich an-

fallendem Niederschlagswasser hergestellt und betrieben werden. Die geplante Ableitung des Niederschlagswassers soll in Zuständigkeit der AGM mbH erfolgen. Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers wurde außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch die AGM mbH beantragt, die entsprechende Erlaubnis liegt noch nicht vor. Diese ist jedoch Voraussetzung für das Vorhaben.

Die AGM mbH und die SWM GmbH führen im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg im Vorfeld der baulichen Realisierung des Tunnelbauwerkes die Baufeldfreimachung an Ver- und Entsorgungsmedien der AGM mbH / SWM GmbH durch. Für die Herstellung der Baugruben sind umfangreiche Wasserhaltungsmaßnahmen nötig. Die hierfür erforderliche Erlaubnis zur Grundwasserentnahme ist ebenfalls noch nicht erteilt. Das Vorliegen dieser wasserrechtlichen Erlaubnis ist Voraussetzung für die Realisierung der vorgezogenen Maßnahmen zur Baufeldfreimachung, diese sind wiederum Voraussetzung für den Beginn der Baumaßnahme der EÜ E-R-A.

Die vorgenannten Ausführungen gelten ebenso für die Genehmigung der bauzeitlichen Grundwassereinleitung in die Künette bzw. bauzeitlichen Änderung der bestehenden wasserrechtlichen Erlaubnisse für die vorgezogenen Maßnahmen und für die EÜ E-R-A.

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 (§§ 18 bis 24 NatSchG LSA a. F.) 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) Information und Weiteres

Die oben genannten Nebenbestimmungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 5 c), Ziffer 1. und 2. dienen der weitgehenden Eingriffsvermeidung.

Durch die oben genannte Nebenbestimmung unter Ziffer 3 soll gewährleistet werden, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Gestaltungsmaßnahmen den naturschutzfachlichen Anforderungen weitgehend entsprechen.

Die o. g. Nebenbestimmung unter Ziffer 4 beinhaltet Festlegungen zur Herstellungs- und Erfolgskontrolle sowie zur Nachbesserungspflicht bei nicht hinreichend fachgerechter Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen.

Die o. g. Nebenbestimmung unter Ziffer 5 dient der nachhaltigen Sicherung der Gehölzanpflanzungen und Grünflächen.

6. Immissionsschutz

a) Luftschadstoffe

Die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) ist zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV und somit zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Zudem hat der Vorhabenträger für diese Nebenbestimmung seine schriftliche Zusage erteilt.

Ziel der Aufrechterhaltung des Messbetriebes des Luftüberwachungssystems Sachsen-Anhalt ist ein möglichst hoher Erkenntnisgewinn hinsichtlich der erwarteten Veränderungen der Luftbelastungssituation als Folge der teilweise bzw. temporär auch komplett reduzierten Verkehrsströme.

Die prognostizierte grenzwertrelevante Luftbelastung in der Ernst-Reuter-Allee nach der Fertigstellung des Projektes erfordert eine dauerhafte Überwachung, weshalb eine Dauermessstation erforderlich ist.

Die Fortsetzung der Messungen am Damaschkeplatz dient der Erfassung der veränderten Belastungssituation unter den neuen Bedingungen.

b) Lärmschutz

Im Planfeststellungsgebiet ist es auch unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgebotes nicht möglich, in allen betroffenen Bereichen, die von der 16.

BlmSchV vorgegebenen Tages- und Nachtgrenzwerte einzuhalten. Aus diesem Grund ist – soweit wie möglich – aktiver Lärmschutz notwendig. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind zum Schutz der Immissionsorte jedoch nicht ausreichend, um die Grenzwerte einzuhalten und weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen aus bautechnischen Gründen nicht möglich. Daher wird für die Betroffenen ein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach festgestellt. Es besteht demnach Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden 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 vom Vorhabenträger unter Beachtung der 24. BlmSchV 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 Außenwohnbereich (wie Balkone, Loggien und Terrassen) festgestellt.

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

7. Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Die verfügbaren 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

In dem von der Maßnahme betroffenen Bereich befinden sich mehrere Denkmale gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 4 DenkmSchG.

Da es sich bei der Baumaßnahme um einen die Kulturdenkmale beeinträchtigenden Eingriff im Sinne des § 10 Abs. 1 DenkmSchG LSA handelt, besteht aus denkmalschutzrechtlicher und –fachlicher Sicht die Notwendigkeit, die in Teil A, Kapitel III, Punkt 3 verfügte Genehmigung mit der in Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 enthaltenen Auflage zu erteilen.

a) Schutzmaßnahmen

Die Auflage der Schutzmaßnahme für das Baudenkmal Festung Maybachstraße ist für den Erhalt des Denkmals, das von hohem öffentlichen Interesse ist, erforderlich.

Um zusätzliche Schäden zu vermeiden und geeignete Maßnahme zu ergreifen, ist eine Dokumentation als Grundlage geeignet und erforderlich.

In der Bauphase 1 wird kontinuierlich zusätzlich Wasser für die erforderliche Grundwasserhaltung für die Baugrube eingeleitet. Dies hat zwar auf die hydraulische Gesamtsituation der Künette keinen Einfluss. Diese Tatsache wirkt sich aber direkt auf das Baudenkmal Festung aus, denn derzeit erfolgt nur bei Regenereignissen ein zusätzlicher Wassereintrag in die Künette.

Die geplante kontinuierliche zusätzliche Wassereinleitung von unbestimmter Dauer führt dazu, dass das Kulturdenkmal Festung, hier insbesondere die Eskarpenmauer, im Mauerfuß verstärkt umspült wird, wodurch eine Gefährdung der Standsicherheit des Bauwerkes wahrscheinlich ist.

Die erteilte Nebenbestimmung zur Verhinderung zusätzlichen Wassereintrags ist geeignet, den angestrebten Zweck weiterer Schädigungen zu erreichen. Sie ist auch erforderlich, weil keine andere Maßnahme die Zielstellung erreicht.

Die Auflage der Errichtung eines Hebwerkes ist für den Erhalt des Denkmals angemessen. Sollten nachweisbare andere Maßnahmen geeignet sein, die bewirken, dass sich der Wasserstand in der Künette nicht erhöht, sind diese in Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde zulässig. Damit ist die Auflage verhältnismäßig.

b) Dokumentation

Aus denkmalfachlicher Sicht besteht die Notwendigkeit, die Auflage in Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 b) zu erteilen, die Kulturdenkmale gemäß § 14 Abs. 9 DenkmSchG LSA vor ihrer Beeinträchtigung durch den Veranlasser zu dokumentieren, um auf diese Weise das Kulturdenkmal der Nachwelt zu erhalten.

Der Begriff der Dokumentation umfasst in der Archäologie Ausgrabungen (Freilegung von Befunden und Funden), die Bergung von Funden und alle weiteren Maßnahmen in dem Bereich, in welchem der Eingriff in das Bodendenkmal vorgenommen wird. Dazu gehören Fotografien, Zeichnungen und Beschreibungen, die die Befunde und die Lage der Fundgegenstände in den Bodenschichten dokumentieren. Nach der Freilegung der Befunde und Funde gehören auch die daraus folgenden naturwissenschaftlichen und restauratorischen Arbeiten zur Dokumentation.

Die erteilte Nebenbestimmung zur Dokumentation ist geeignet, den erstrebten Zweck der Überlieferung zu erreichen. Sie ist ferner erforderlich.

Der Vorhabenträger sicherte zu, eine entsprechende Vereinbarungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt im Rahmen der Ausführungsplanung abzuschließen.

c) Anzeigepflicht

Die Anzeigepflicht unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 10 c) 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

Die verfügbaren 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.

VII. Begründung der Hinweise

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

Der Hinweis in Teil A, Kapitel V, Punkt 2 e) Ziffer 7 wurde aus folgenden Grund erteilt:

Die Empfehlung ein Entsorgungskonzept vorzulegen, wurde durch den Vorhabenträger mit der Begründung abgelehnt, dass keine Altlastflächen durch das Bauvorhaben baulich berührt werden.

Die Aufstellung eines Entsorgungskonzeptes ist jedoch nicht zwangsläufig an bauliche Eingriffe in Altlastflächen verbunden. Das Konzept dient vielmehr einer geordneten Aufstellung der im Rahmen eines Bauvorhabens anfallenden Abfallarten und der Festlegung von Entsorgungswegen. In solche einem Konzept wird klargestellt, welche Analysen bei welchen Abfällen durchzuführen sind. Das Kon-

zept legt einen Leitfaden für die Entsorgung vor und ist sinnvoll bei Großbaumaßnahmen.

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

VIII. Begründung der straßenrechtlichen Entscheidung

Die nach den Planunterlagen zu errichtende Verkehrsanlage wird auf der Grundlage des § 6 Abs. 4 Satz 1 StrG LSA als Gemeindestraße mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsfreigabe wirksam wird.

Voraussetzung für die Widmung nach § 6 Abs. 3 StrG LSA ist, dass der Träger der Straßenbaulast das dingliche Recht hat, über das der Straße dienende Grundstück zu verfügen, oder dass der Eigentümer oder ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch vorzeitige Besitzeinweisung nach § 40 StrG LSA oder in einem sonstigen gesetzlich geregelten Verfahren erlangt hat.

Diese Voraussetzung liegt hier vor. Der Vorhabenträger ist Eigentümer der der Planfeststellung zugrundeliegenden Grundstücke der Verkehrsanlage.

Die mit der Widmung verfügten Beschränkungen der Verkehrsarten für die einzelnen Ebenen der Verkehrsanlage entsprechen den mit dem Vorhaben verfolgten Planungszielen.

Einer gesonderten Bekanntmachung der Widmung bedarf es nicht, weil die Entscheidung mit dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gemacht wird.

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.

Der Vorhabenträger plant die Umgestaltung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Damaschkeplatz und dem Knotenpunkt der Otto-von-Guericke-Straße. Ferner ist die Verkehrsführung in mehreren Ebenen vorgesehen.

Die Raumbedeutsamkeit des Vorhabens im Sinne von raumbeeinflussend ergibt sich aus der Funktion der Eisenbahnüberführung über die Ernst-Reuter-Allee als Teil des in der Landeshauptstadt Magdeburg liegenden Eisenbahnknotens, dem eine hohe Bedeutung im mitteldeutschen Raum sowie für internationale Transitverbindungen im europäischen Eisenbahnnetz zukommt. Die Ernst-Reuter-Allee selbst ist ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems der Landeshauptstadt Magdeburg.

b) Begründung der landesplanerischen Feststellung

Die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee befindet sich im Bereich des Hauptbahnhofes Magdeburg. Die Ernst-Reuter-Allee im Stadtzentrum Magdeburg stellt eine wichtige Ost-West-Verkehrsader dar. Mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung sind keine grundsätzlichen Änderungen der vorhandenen Bahnstrecken sowie des zu überführenden Straßenverlaufs der Ernst-Reuter-Allee verbunden. Es ist die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsströme im Bereich der Eisenbahnüberführung in der Ernst-Reuter-Allee geplant. Die Aufteilung der unterschiedlichen Verkehrsarten von bisher zwei in künftig drei Ebenen hat keine Auswirkungen auf raumordnerisch festgelegte Ziele.

Der Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LEP LSA) enthält die landesbedeutsamen 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 (REP) 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 LEP LSA 2010 wurde unter Ziffer 3.3.1, Z 71 der Ausbau des Eisenbahnknotens Magdeburg als Ziel der Raumordnung zur nachhaltigen Raumentwicklung festgelegt.

Die geplante Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee einschließlich der Trennung des Fußgänger-, Fahrrad- und Straßenbahnverkehrs vom motorisierten Individualverkehr entspricht diesem im LEP formulierten Ziel der Raumordnung.

Der regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg (REP MD) enthält hinsichtlich des Vorhabens keine Festlegungen. Mit Stellungnahme vom 18. Januar 2011 hat die REP MD mitgeteilt, dass dem Vorhaben keine Ziele der Raumordnung entgegenstehen.

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. Planungsvarianten

a) Grenzen des Planfeststellungsabschnittes

Der planfestzustellende Abschnitt erstreckt sich über die Ernst-Reuter-Allee von der Ostseite des Damaschkeplatzes bis zum Anschluss an die Otto-von-Guericke-Straße. Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 582 m.

b) Varianten der vorgeschlagenen Trassenführung

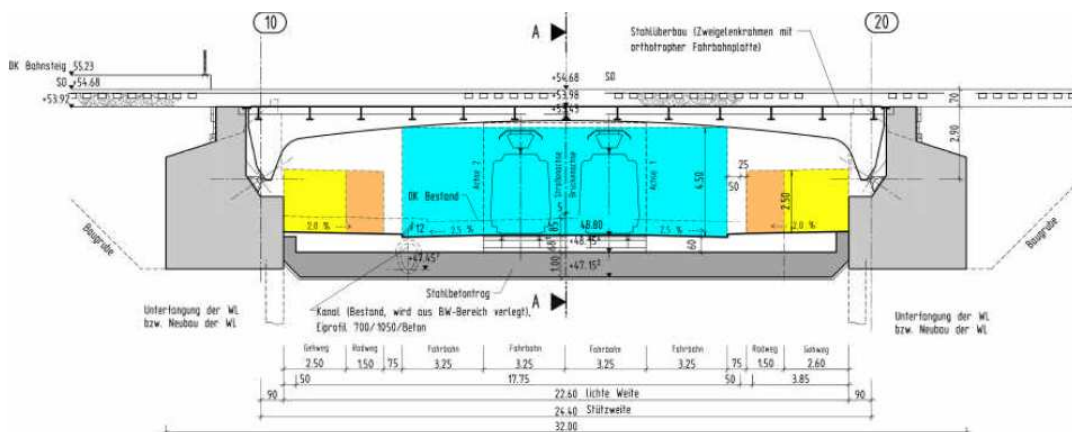
Seit dem Jahr 1999 gibt es viele Variantenuntersuchungen zur Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee. Eine konkrete Planung, welche die weitere Grundlage für die Planung bildete, erfolgte mit der präzisierten Vorplanung im Februar 2004. Im Ergebnis wurden letztlich vier Varianten untersucht.

Als Vorzugsvariante stellte sich die Variante 3 heraus, welche mit der Drucksache DS 0110/06 vom 22. März 2006 durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg mehrheitlich beschlossen wurde und nun Grundlage der Planfeststellung ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den nachfolgend im Einzelnen beschriebenen Varianten auseinandergesetzt.

aa) Variante 0

- Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes unter Absenkung des Straßenraumes
- Gemeinsame Führung der Straßenbahntrasse und des MIV, mit Anpassung der Gradienten der Straßenbahntrasse an die veränderte Höhensituation
- Errichtung eines wasserdichten Troges zur Absenkung der Fahrbahn
- Umverlegung des Mischwasserkanals im Bereich des bestehenden Bauwerks



Die bestehende lichte Weite der Eisenbahnüberführung beträgt 22,60 m und wird in der Nullvariante nicht verändert. Es ist eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,50 m herzustellen (vgl. Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV, Punkt 2.3).

Zur Einhaltung der geforderten lichten Höhe von 4,50 m ist unterhalb der Eisenbahnüberführung eine Absenkung von ca. 1,00 m erforderlich. Aufgrund des er-

warteten Grundwasserstandes ist die Anordnung eines wasserdichten Trogbauwerkes erforderlich.

Das Trogbauwerk beinhaltet auf jeder Seite einen Geh- und Radweg, eine Fahrbahn in Richtung Westen und zwei Fahrbahnen in Richtung Osten.

Der Kölner Platz ist höhenmäßig an die Ernst-Reuter-Allee anzubinden.

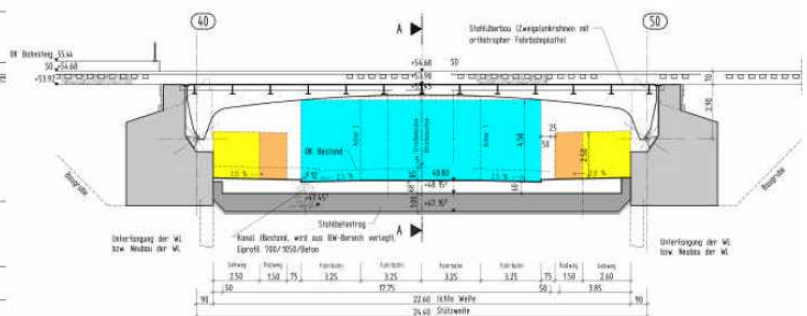
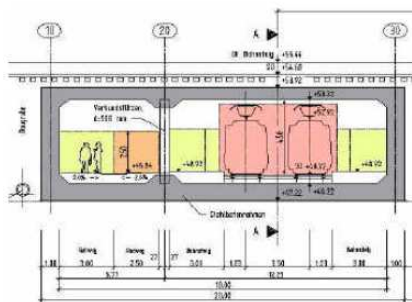
Der in der Ernst-Reuter-Allee unter der südlichen Gehbahn befindliche Kanal muss außerhalb des Bauwerkes auf die Nordseite neu verlegt werden.

Im Bereich des Kölner Platzes wird auf der Südseite des Troges ein Pumpenschacht für den Anschluss der Entwässerung des Kölner Platzes und der Trogentwässerung vorgesehen.

Vor der eigentlichen Erneuerung der Eisenbahnüberführung ist die Absenkung der Straße durchzuführen. Um den Verkehr aufrecht zu erhalten, muss das Trogbauwerk in zwei halbseitigen Bauabschnitten hergestellt werden. Während dieser Bauzustände kann der Verkehr nur auf jeweils einem Straßenbahngleis und auf einer Straßenfahrspur sowie auf einem Radweg aufrecht erhalten werden. Für Fußgänger und Radfahrer soll eine ständige Nutzung möglich sein.

bb) Variante 1 (zwei getrennte Bauwerke – Trennung der Führung des MIV und des ÖPNV)

- Führung der Straßenbahntrasse im separaten Tunnel mit zweimaliger Querung MIV
- Errichtung eines wasserdichten Troges zur Absenkung der Fahrbahn
- Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Bereich des bestehenden Bauwerkes
- Eisenbahnüberführung Straße als Stahlüberbau (Zweigelenkrahmen) mit Neubau der Widerlager
- Eisenbahnüberführung Straßenbahntrasse als Stahlbetonrahmen



In der Variante 1 wird die Straßenbahn in einem separaten Tunnelbauwerk südlich der Ernst-Reuter-Allee geführt. Zur Einhaltung der erforderlichen lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m ist eine Absenkung der Straße im Bereich der EÜ um ca. 1,00 m und somit die Anordnung eines wasserdichten Troges erforderlich. Gleiches gilt für die Straßenbahntrasse. Damit entstehen nebeneinander zwei Eisenbahnüberführungen: die Eisenbahnüberführung Straßenbahntrasse und die Eisenbahnüberführung Straße.

Die Eisenbahnüberführung Straßenbahntrasse wird im Haltestellenbereich (Westseite) mit einer lichten Weite von 18,39 m vorgesehen. Hier soll eine Doppelhaltestelle unter den westlichen Überbauten die bisherigen Haltestellen am Damaschkeplatz ersetzen. Die Haltestelle Brandenburger Straße soll entfallen und im Adelheidring und in der Olvenstedter Straße sind neue Haltestellen zu errichten. Diese Eisenbahnüberführung Straßenbahntrasse beinhaltet neben den Haltestellen einen einseitigen Beidrichtungsradweg und einen einseitigen Gehweg.

Durch die Tiefenlage und den erwarteten Grundwasserstand sind in beiden Rampenbereichen wasserdichte Trogbauwerke erforderlich.

Die Zufahrt zum Kölner Platz kreuzt die Straßenbahntrasse und muss daher bis auf Oberkante Straßenbahngleis abgesenkt werden. Für die Zufahrt ist ein wasserdichter Trog anzuordnen. Zur Anordnung behindertengerechter Rampenneigungen entlang des Gehweges südlich der Straßenbahntrasse und entlang der Rampe zum Kölner Platz müssen diese Wege ebenfalls in den Trog verlegt werden, wodurch sich die Trogbreite entsprechend verbreitert.

Der Abwasserkanal in der Ernst-Reuter-Allee liegt zu flach, um die Entwässerung der Trogbauwerke zu übernehmen. Daher wird im Bereich des Kölner Platzes ein Pumpenschacht vorgesehen, mit dem das im Trogbauwerk anfallende Oberflächenwasser dem Kanal zugeführt wird.

Die beiden vorhandenen Entwässerungsleitungen auf der Ost- und Westseite des Kölner Platzes werden durch den Straßenbahntrog unterbrochen. Daher wird südlich der Straßenbahntrasse innerhalb der Baugrube der Eisenbahnüberführung ein neuer Kanal angeordnet, an den diese Leitungen angeschlossen werden können.

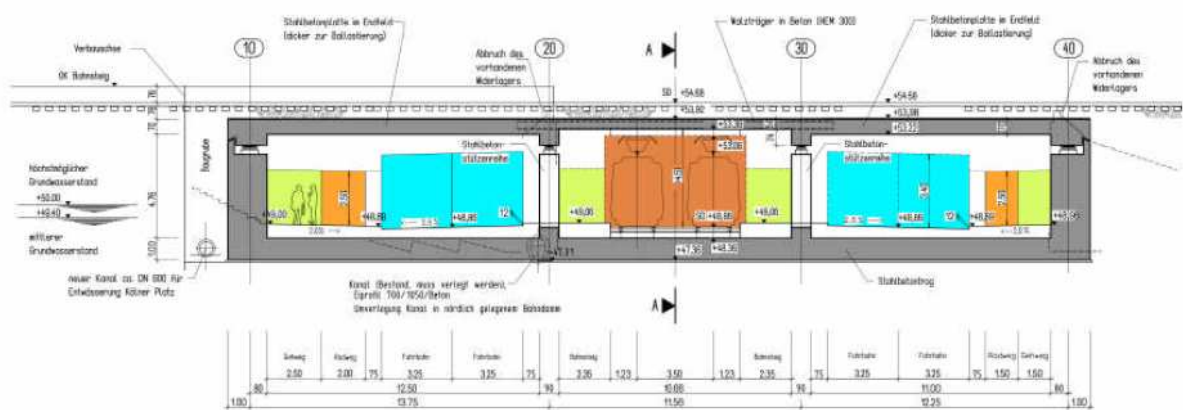
Die Eisenbahnüberführung über die Straßenbahngleise kann unter dem Einsatz von Hilfsbrücken und Gleissperrungen vor dem Bau der Eisenbahnüberführung Straße errichtet werden. Dies bedeutet, dass die Straßenbahn bis auf kürzere

Umbauarbeiten im Anschlussbereich ständig zweigleisig verkehren kann. Der MIV kann während der gesamten Bauzeit eingeschränkt durchgeführt werden.

Die Eisenbahnüberführung über die Straße entspricht in der Geometrie und Konstruktion der Variante 0. Im Querschnitt sind auf jeder Seite ein Geh- und Radweg sowie in jede Richtung zwei Fahrspuren für den MIV geplant.

cc) Variante 2 (gemeinsames Bauwerk – getrennte Führung der Straßenbahntrasse und des MIV nebeneinander auf einer Ebene)

- Aufweitung der bestehenden Eisenbahnüberführung als neu zu errichtendes Bauwerk
- Führung der Straßenbahntrasse in Mittellage der Ernst-Reuter-Allee
- Errichtung eines wasserdichten Troges zur Absenkung der Fahrbahn, Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Bereich des bestehenden Bauwerks
- dreifeldriger Überbau
- Anpassung der Tiefgarage City-Carré und des Gleisdreieckes Willy-Brandt-Platz an die veränderte Höhensituation



In der Variante 2 erfolgte eine Aufweitung der Stützweiten. Die lichte Weite zwischen den Widerlagern beträgt 35,96 m. In Mittellage wird die Straßenbahntrasse auf einem separaten Gleiskörper geführt. Im Bereich des Kölner Platzes werden Haltestellen angeordnet, die so breit gestaltet werden, dass die Haltestelleninseln jeweils eine Stützenreihe der neuen Brücke aufnehmen können. In dem nördlichen und südlichen Feld der Dreifeldbrücke sind je ein Geh- und Radweg sowie zwei gleiche Richtungsfahrbahnen geplant.

Die geforderte lichte Höhe von 4,50 m erfordert eine Absenkung der vorhandenen Fahrbahn um 1,00 m in diesem Bereich. Damit liegt der Straßenaufbau im Bereich des Grundwasserstandes in diesem Gebiet, wodurch wiederum eine Trogkonstruktion erforderlich wird, die hier als nach oben offener Rahmen ausgebildet werden kann.

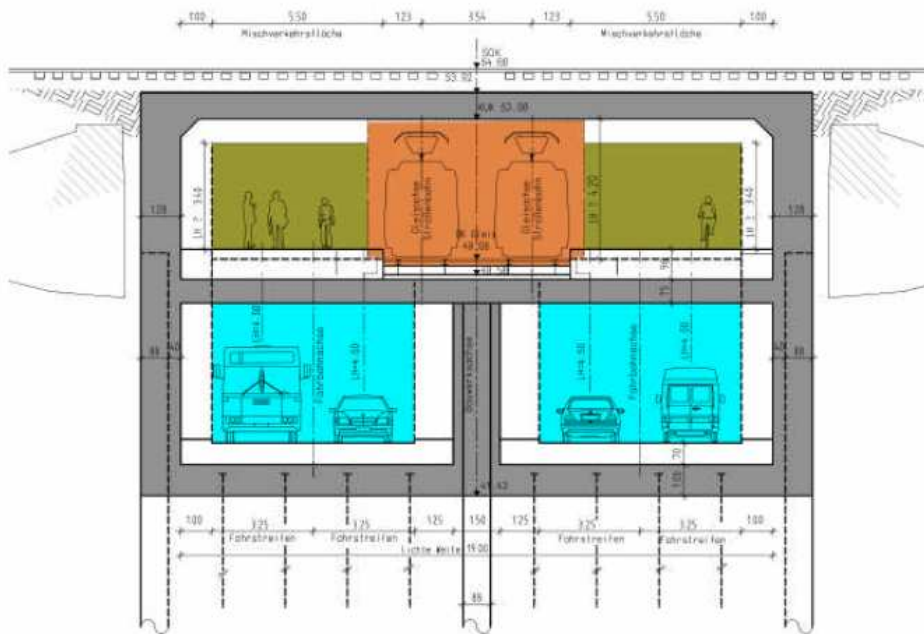
Im Zuge der Absenkung der Fahrbahn ist aufgrund des zu erwartenden Grundwasserstandes die Anordnung von wasserdichten Trogbauwerken erforderlich. Dies gilt auch für die Anbindung des Kölner Platzes auf der Südseite im Rampenbereich.

Der in der Ernst-Reuter-Allee unter der südlichen Gehbahn befindliche Kanal muss in einem Bereich außerhalb des Bauwerkes neu verlegt werden. Im Bereich des Kölner Platzes wird auf der Südseite des Troges ein Pumpenschacht für den Anschluss der Entwässerung des Kölner Platzes und der Trogentwässerung vorgesehen.

Vor der eigentlichen Erneuerung der Eisenbahnüberführung hat die Umverlegung des Abwasserkanals in einem Bereich außerhalb der Eisenbahnüberführung zu erfolgen. In einer ersten Bauphase müssen daher die Straßenbahngleise tiefer gelegt werden, danach erfolgt der Abbruch der Widerlager und im Anschluss die Errichtung der Rahmenwand. In der ersten Bauphase ist nur ein eingleisiger Straßenbahnverkehr und eine einspurige Straßenverkehrsführung möglich; ab der zweiten Bauphase ist ein zweigleisiger Verkehr der Straßenbahn aber kein Straßenverkehr mehr möglich.

dd) Variante 3 (getrennte Führung der Straßenbahntrasse und des MIV auf zwei Ebenen)

- Führung der Straßenbahntrasse und der Fußgänger und Radfahrer auf der Null-Ebene, Straßenbahn in Mittellage
- Verlegung des MIV in eine tiefergelegte Ebene (-1 Ebene)
- Errichtung eines wasserdichten Troges innerhalb der vorhandenen Widerlager unter Reduzierung der Stützweite
- Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Bereich des bestehenden Bauwerks



In der Variante 3 wird die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee als zweistöckiger Rahmen innerhalb der bestehenden Widerlager vorgesehen. Dabei wird der Straßenverkehr komplett vom Straßenbahnverkehr entkoppelt und in einer tieferen Ebene (-1 Ebene) durch die Eisenbahnüberführung geführt. Der Straßenbahnverkehr wird in der Null-Ebene auf der mittleren Rahmendecke geführt. In dieser Ebene werden auch die Fußgänger und Radfahrer geführt sowie die Erschließung des Kölner Platzes gesichert. Auf der obersten Ebene über der Straßenbahn werden die Gleisanlagen der DB AG neu verlegt.

In den Bereichen der erforderlichen Eisenbahnüberführungen wird ein oberer Rahmen aufgesetzt.

Die lichte Weite im Bereich der Eisenbahnüberführung beträgt 18,50 m.

Durch die notwendige Bauhöhe der mittleren Ebene für die Straßenbahn (lichte Durchfahrtshöhe von 4,30 m erforderlich), der geforderten lichten Durchfahrtshöhe von 4,50 m für den Straßenverkehr sowie der Konstruktionsdicke der neuen Brückenbauten von ca. 1,60 m ergibt sich eine Absenkung der Ebene 0 von ca. 1,00 m sowie der Ebene -1 von ca. 7,00 m.

Da das Bauwerk somit im Bereich des Grundwassers liegt, wird dieser Rahmen als „weiße Wanne“ mit WU – Beton ausgebildet.

Im Zuge der Absenkung der Fahrbahn ist zwischen den Rahmenbauwerken und in den unmittelbaren Anschlussbereichen die Anordnung von wasserdichten Trogbauwerken erforderlich.

Der in der Ernst-Reuter-Allee unter der südlichen Gehbahn befindliche Kanal muss in einem Bereich außerhalb des Bauwerks neu verlegt werden. Im Bereich des Kölner Platzes wird auf der Südseite des Troges ein Pumpenschacht für den Anschluss der Entwässerung des Kölner Platzes und der Trogentwässerung vorgesehen. Dieser Pumpenschacht wird über eine Druckleitung unterhalb des Trogbauwerkes an den verlegten Kanal auf der Nordseite der Ernst-Reuter-Allee angeschlossen.

Die Linienführung wird durch die Abmessungen des geplanten Rahmenbauwerkes, die geplanten Straßenbahntrasse und die wiederherzustellenden Knotenpunkte, einschließlich Nebenanlagen, bestimmt.

Die Trassierung der Ernst-Reuter-Allee erfolgt im Wesentlichen im Bestand.

Die Absenkung für die Unterquerung der neuen Bahnhofsbrücken beginnt unmittelbar östlich des Knotenpunktes mit der Olivenstedter Chaussee, Adelheidring, Editharing und endet auf dem Knoten Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße. Dies hat zur Folge, dass im Bereich Damaschkeplatz / ZOB sämtliche Nebenanlagen (einschließlich Leitungen) höhenmäßig geändert und angepasst werden müssen.

Vor der eigentlichen Erneuerung der Eisenbahnüberführung hat die Umverlegung des Abwasserkanals in einem Bereich außerhalb der Eisenbahnüberführung zu erfolgen. Danach erfolgt der Umbau des Gleisdreiecks Damaschkeplatz und die Verlegung des Taxistandes. In den nächsten Bauphasen werden die südliche Straßenseite einschließlich der Straßenbahngleise und danach die nördliche Straßenseite einschließlich der Straßenbahngleise abgesenkt. Im Anschluss daran erfolgen die Herstellung der Eisenbahnbrücken und der Ausbau der Ebene -1.

Während der Bauzeit soll der ÖPNV immer eingleisig in beide Richtungen möglich sein; der MIV soll – bis auf eine zehnmonatige Vollsperrung - einspurig geführt werden. Fußgänger- und Radfahrerverkehr sollte ständig gewährleistet werden.

c) Variantenvergleich

Der Variantenvergleich erfolgt tabellarisch anhand von verschiedenen Unterpunkten. Die Auswahl der Abwägungsüberlegungen des Vorhabenträgers ist nicht zu beanstanden und nachvollziehbar begründet.

Es ergibt sich folgender Kriterienkatalog:

EÜ Ernst-Reuter-Allee – Variantenabwägung

Bewertungskriterien (Stand Vorplanung)

	Variante 0	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bauwerks-Kosten inkl. 19% MwSt	38,20 Mio. €	55,90 Mio. €	42,19 Mio. € Hohe Kosten für entspr. Sicherheitsmaßnahmen, da Softwarewechsel in den Signalanlagen und Stellwerkstechniken erforderlich wären, um die Betriebssicherheit in allen Bauzuständen und Bauphasen zu erhalten . Durch die Aufweitung nach Süden entstehen erhebliche Eingriffe in den bestehenden Bahnhofsbereich, Umrüstungen (u.a. die Wiederherstellung der Bahnsteige und die Ausrüstung dieser, Anpassungsarbeiten an den Gleisen aufgrund vorhandener Weichen im Baubereich) sind erforderlich.	37,69 Mio. €
Ablösesumme zugunsten der LH MD	ca. 2,0 Mio. €	ca. 0,12 Mio. €	ca. 5,8 Mio. €	ca. 7,0 Mio. €
Planung	<ul style="list-style-type: none"> - Beibehaltung der lichte Weite 22,60 m - Errichtung eines wasserdichten Troges da Absenkung der Straße um ca. 1,0 m - Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Baubereich - Beibehaltung der Straßenbahn in der Mittellage der ERA 	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung von 2 getrennten Bauwerken - Errichtung eines wasserdichten Troges da Absenkung der Straße um ca. 1,0 m - Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Baubereich - Verlegung der Straßenbahn in einer separaten Unterführung südl. der ERA 	<ul style="list-style-type: none"> - Aufweitung der bestehenden EÜ als neu zu errichtendes Bauwerk - Errichtung eines wasserdichten Troges da Absenkung der Straße um ca. 1,0 m - Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Baubereich - Straßenbahn verbleibt in Mittellage der ERA auf besonderem Bahnkörper 	<ul style="list-style-type: none"> - Errichtung eines Rahmenbauwerkes über 3 Ebenen (Ebene +1 = DB AG, Ebene 0 = ÖPNV, F/R, Ebene-1 = MIV) - Errichtung eines wasserdichten Troges da Absenkung um ca. 9,0 m - Umverlegung des Mischwasserkanals aus dem Baubereich- Straßenbahn verbleibt in Mittellage der ERA

ÖPNV Haltestelle Damaschkeplatz	Beibehaltung der Haltestellen	Rückbau der Haltestellen da Rückbau der MVB Gleise von 3 auf 2 Gleisen	Rückbau der Haltestellen da Rückbau der MVB Gleise von 3 auf 2 Gleisen	Rückbau der Haltestellen da Rückbau der MVB Gleise von 3 auf 2 Gleisen
Neue ÖPNV Haltestelle am Kölner Platz	keine neue Haltestelle in Höhe Kölner Platz	Neue Haltestelle mit Umsteigebeziehung ÖPNV/ DB	Neue Haltestelle mit Umsteigebeziehung ÖPNV/ DB	Neue Haltestelle mit Umsteigebeziehung ÖPNV/ DB
ÖPNV Haltestelle Brandenburger Str.	Beibehaltung der Haltestelle	Beibehaltung der Haltestelle	Beibehaltung der Haltestelle	Verlegung der vorh. Haltestellen Brandenburger Straße östlich der Otto-von-Guericke-Straße
Durchfahrts-höhe Neu (Bestand Straße: 3,40m, ÖPNV; 3,89m)	MIV = 4,50m ÖPNV = 4,30m	MIV = 4,50m ÖPNV = 4,30m	MIV = 4,50m ÖPNV = 4,30m	MIV = 4,50m ÖPNV = 4,30m
Baugrenzen	383 m	765 m	395 m	587 m
Lichte Weite neu (Bestand = 22,60 m)	22,60 m	Tunnel 1 = 22,60 m Tunnel 2 = 18,0 m	36,50 m	18,50 m
Besonderheiten	Keine gesicherte Querung F/R zw.Damaschkeplatz und Willy-Brandt-Platz	- Direkter Übergang von den Haltestellen zum Kölner Platz ohne Querung KFZ-Spuren - gesicherter Übergang für F/R-Querung an der Bahnhofstraße und in Höhe ZOB;	- Gesicherter Übergang in Höhe der Bahnhofstr. und Nutzung der Haltestelleninseln als Querungshilfe - Querung in Höhe ZOB für F/R fehlt	Direkter Übergang von den Haltestellen zum Kölner Platz ohne Querung KFZ-Spuren gesicherter Übergang für F/R-Querung an der Bahnhofstraße und in Höhe ZOB;
Widerlager	- kein Abriss der vorhandenen Widerlager - Instandsetzung der vorhandenen Widerlager erforderlich	- Instandsetzung der vorhandenen Widerlager auf der Nord- und Südseite für die EÜ MIV/ F/ Rdf - Neubau von beidseitigen Widerlagern für die EÜ ÖPNV/ Fg/ Rdf	- Instandsetzung der vorhandenen Widerlager auf der Nordseite - Abriss der vorhandenen Widerlager auf der Südseite und Neubau	- Kein Abriss der vorhandenen Widerlager - Neubau der Anlage vor den vorhandenen Widerlagern
Bauzeit	ca. 3 Jahre	ca. 4 Jahre	ca. 4 Jahre	ca. 3,5 Jahre
Hauptbauphasen	1. halbseitige Errichtung des Straßentroges 2. Ergänzung des	1. Einbau von Hilfsbrücken im Tunnelbereich 2. abschnittsweise Errichtung des	1. Tieferlegung der Straßenbahngleise im südlichen Querschnittsbereich	1. abschnittsweise Einbringen der Bohrpfähle 2. Absenken des südl. MVB Gleis

	<p>Straßentrog</p> <p>3. Einbau Längsverbauten zw. den Eisenbahngleisen</p> <p>4. Gleisweiser Rückbau der Überbauten und Widerlager</p> <p>5. Gleisweise Neuerrichtung der Gleisbrücken</p>	<p>Tunnelbauwerks</p> <p>3. Umbau der MVB-Gleise</p> <p>4. halbseitige Errichtung des Straßentrog</p> <p>5. Ergänzung des Straßentrog</p> <p>6. Einbau Längsverbauten zw. den Eisenbahngleisen</p> <p>7. Gleisweiser Rückbau der Überbauten und Widerlager</p> <p>8. Gleisweise Neuerrichtung der Gleisbrücken</p>	<p>2. Rückbau Überbauten, Abbruch WL-Kopf, Hilfsbrückeneinbau abschnittsweise unter Eisenbahngleise</p> <p>3. Abbruch WL, Err. Rahmenwand und Sohle Nordseite</p> <p>4. Abbruch WL, Errichtung Pfeiler Südseite</p> <p>5. Errichtung Rahmenwand und Sohle Südseite</p> <p>6. Komplettierung Rahmen nach Ausbau Hilfsbrücken unter jeweils 2 Eisenbahngl.</p> <p>7. Ausbau EÜ, Umverlegung Baugleis MVB, Anschlussherstellung</p>	<p>auf Endhöhe als gebettete Platte</p> <p>3. Absenken des nördl. MVB Gleis auf Endhöhe als gebettete Platte</p> <p>4. Gleisweise Neuerrichtung der Gleisbrücken auf Bohrpfählen vor den bestehenden Widerlagern</p> <p>5. Errichtung südl. Zwischenebene auf Erdschalung</p> <p>6. Ausbau des südl. Straßentunnels in Deckelbauweise</p> <p>7. Errichtung nördl. Zwischenebene auf Erdschalung</p> <p>8. Ausbau des nördl. Straßentunnels in Deckelbauweise</p> <p>9. Vervollständigung der Anschlüsse</p>
<p>Konfliktpunkte MIV/ ÖPNV/ Fußgänger/ Radfahrer</p>	<p>Durch die Absenkung der Straßengleise im Querungsbereich der Fahrbahn entstehen Anschlussprobleme im Bereich des Gleisdreiecks Willy-Brandt-Platz.</p> <p>Aufgrund der Zusammenballung der Verkehrsräume MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger besteht ein hohes Konfliktpotential mit entsprechendem Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer.</p>	<p>Entflechtung des MIV vom ÖPNV sowie den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern durch Errichtung von zwei getrennten Tunnelröhren</p> <p>Aufgrund der beiden zusätzl. Querungen des MIV mit dem ÖPNV besteht ein hohes Konfliktpotential mit entsprechendem Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer.</p>	<p>Aufgrund der Zusammenballung der Verkehrsräume MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger besteht ein hohes Konfliktpotential mit entsprechendem Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere im Bereich der MVB Haltestellen Kölner Platz.</p> <p>Eine Querung in Höhe ZOB für F/R fehlt</p>	<p>Entflechtung des MIV vom ÖPNV sowie den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern durch Errichtung von zwei getrennten Tunnelröhren.</p> <p>Dadurch besteht ein geringes Konfliktpotential.</p>
<p>Beeinträchtigung während der Bauphase</p>	<p>Komplizierte Bauzustände und längere Bauzeit wegen Ertüchtigung und Teilabriss der alten Widerlager.</p> <p>Größere Einschränkungen für ÖPNV, MIV, Fußgänger und Radfahrer.</p>	<p>Unter dem Einsatz von Hilfsbrücken und Gleissperrungen der DB kann die EÜ Straßenbahn vor dem Bau der EÜ Straße errichtet werden.</p> <p>Durch getrennte Bauweise der beiden EÜ's nur kurzzeitige Einschränkungen für MIV und ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer.</p>	<p>- Die vorgesehenen Brücken sind abschnittsweise unter dem gleichzeitigen Einsatz von Hilfsbrücken unter allen Gleisen der DB AG herzustellen.</p> <p>- Laut Betriebsprogramm der DB AG ist nur eine gleichzeitige Sperrung von max. 2 Gleisen möglich. Durch den erforderlichen Einbau der Hilfsbrücken entstehen zusätzliche Sperr-</p>	<p>Abschnittsweise Einbau der DB Brücken.</p> <p>ÖPNV immer in beide Richtungen möglich, MIV für ca. 10 Monate nicht möglich.</p> <p>Fußgänger und Radfahrer mit Einschränkungen möglich.</p>

			zeiten auf allen Gleisen der DB AG, die mit erhöhtem Verkehr belegt sind und damit zu erheblichen Betriebsstörungen führen werden. ÖPNV immer einspurig möglich, MIV für ca. 2 Jahre nicht möglich. Fußgänger und Radfahrer mit Einschränkungen möglich.	
Ausbildung der Schnittstellen im Bereich Hbf	Keine MVB Haltestellen am Kölner Platz und damit keine Schnittstelle zwischen ÖPNV und DB	Verbesserung der Verknüpfung (barrierefrei) Schnittstelle ÖPNV mit dem Fern- und Nahverkehr der Busse und DB durch Neubau einer Doppelhaltestelle am Kölner Platz	Verknüpfung ÖPNV mit dem Fern- und Nahverkehr der Busse und DB durch Neubau einer Doppelhaltestelle am Kölner Platz unter Querung von 2 Kfz Spuren	Verbesserung der Verknüpfung (barrierefrei) Schnittstelle ÖPNV mit dem Fern- und Nahverkehr der Busse und DB durch Neubau einer Doppelhaltestelle am Kölner Platz
Städtebaul. Entwicklung	Vernichtet Entwicklungspotenzial der anliegenden Flächen.	Entwicklungspotenzial der anliegenden Flächen ist unter Einschränkungen gegeben.	Entwicklungspotenzial der anliegenden Flächen ist unter Einschränkungen gegeben.	Weitere Erschließungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Flächen sind vorhanden.
Förderfähigkeit	Die Voraussetzungen für eine Förderung liegen nicht vor, weil keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, keine Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen	Wegen der Leistungsverschlechterung des ÖPNV ist eine Förderfähigkeit für die MVB nicht mehr gegeben.	Zwischen Damaschkeplatz und Willy-Brandt-Platz liegt Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer und somit Förderfähigkeit vor	Zwischen Damaschkeplatz und Willy-Brandt-Platz liegt Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer und somit Förderfähigkeit vor
Flächenbedarf	Der Flächenbedarf beschränkt sich auf derzeitig als Verkehrsfläche genutzte Bereiche.	Errichtung einer zusätzl. EÜ Querung für ÖPNV und MIV in Richtung Süden = GE von DB Flächen mit ca. 30 m x 225 m = 6.750 m ² erforderlich.	Da Aufweitung des bisherigen Bauwerkes in Richtung Süden = GE von DB Flächen mit ca. 15 m x 225 m = 3.375 m ² erforderlich.	Der Flächenbedarf beschränkt sich auf derzeitig als Verkehrsfläche genutzte Bereiche.
Erreichbarkeit der Bahnsteige der DB / Schaffung Barrierefreiheit	Keine Bahnsteigzugänge (Treppen) von der ERA Aufgrund der damit fehlenden Treppenentlastung ist der Einbau von Aufzügen im Hbf nicht möglich.	Neue Bahnsteigzugänge (Treppen) von der ERA. Einbau von Aufzügen im Hbf möglich. Durch Trennung ÖPNV/ Fußgänger/ Radfahrer und MIV sind	Neue Bahnsteigzugänge (Treppen) von der ERA. Einbau von Aufzügen im Hbf möglich. Durch gemeinsame Führung ÖPNV/ Fußgänger/ Radfahrer und MIV sind	Neue Bahnsteigzugänge (Treppen) von der ERA. Einbau von Aufzügen im Hbf möglich.

	<p>Im unmittelbaren Trogbereich keine Überführung der Radfahrer möglich, Fußgänger stark eingeschränkt möglich, barrierefreie Querungen sind nicht möglich.</p>	<p>barrierefreie Querungen im Bereich der EÜ's möglich.</p>	<p>Querungen zw. Damaschkeplatz und Brandenburger Str. nur eingeschränkt möglich, barrierefreie Querungen im Trogbereich sind nicht möglich.</p>	<p>Durch Trennung ÖPNV/ Fußgänger/ Radfahrer und MIV sind barrierefreie Querungen zw. Damaschkeplatz und Brandenburger Str. möglich.</p>
--	---	---	--	--

Wie aus der oben stehenden Tabelle zu entnehmen ist, weichen die Bewertungen hinsichtlich einzelner Punkte erheblich voneinander ab. Im Ergebnis des Variantenvergleichs zum Ausbau der Eisenbahnüberführung der Ernst-Reuter-Allee im Hinblick auf

- die Baukosten
 - die Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsträger
 - die Bewertung der Konfliktpunkte zwischen MIV/ÖPNV/Fußgängern und Radfahrern
 - den Ausbau einer Schnittstelle
 - der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
 - der Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - der Sicherheitsaspekte bei der Gestaltung des Bahnverkehrs
 - der Verkehrsführung während der Bauphase
 - der Variabilität bei Spurplanveränderungen
- ist die Variante 3 die Lösung mit den größten Vorzügen.

Die Variante 0 und die Variante 3 sind im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 die kostengünstigsten Varianten.

Die Variante 0 stellt aufgrund der verkehrlichen Situation im Endzustand eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand dar. Diese Variante hat kein Entwicklungspotenzial und ihr fehlen die Haltestellen gemäß dem Schnittstellenprogramm des ÖPNV.

Die Variante 2 stellt in der Bauausführung die ungünstigste Variante dar. Für die DB AG liegt aufgrund der erhöhten Erschwernisse im Zuge der Bauphase und der zugehörigen Abhängigkeiten untereinander ein Ausschlussgrund für diese Variante vor. Durch die Forderungen seitens der MVB GmbH bei der Variante 2, mindestens ein Gleis unterhalb der Eisenbahnüberführung ständig benutzen zu können, und dem Betriebsprogramm der DB AG, wonach nur eine gleichzeitige Sperrung von maximal zwei Gleisen möglich ist, sind für alle Gleise der DB AG gekoppelte Hilfsbrücken erforderlich. Dadurch entstehen zusätzliche Sperrzeiten auf allen Gleisen der DB AG, die aufgrund des auf die Baumaßnahme abgestimmten Betriebsprogrammes mit erhöhtem Verkehr belegt sind und damit zu erheblichen Betriebsstörungen führen werden. Die Kosten für die daher erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen sind entsprechend hoch, da Softwarewechsel in den Signalanlagen und Stellwerkstechniken nötig sind, um die Betriebssicherheit in allen Bauzuständen und Bauphasen zu gewährleisten.

Durch die Aufweitung nach Süden entstehen erhebliche Eingriffe in den bestehenden Bahnhofsbereich, wodurch Umrüstungen in hohem Maße erforderlich werden, z. B. die Erhöhung der Bahnsteige und deren Ausrüstung. Ebenso sind Anpassungsarbeiten an den Gleisen aufgrund vorhandener Weichen im Baubereich verhältnismäßig hoch. Aufgrund der damit verbundenen Kosten und der vergleichsweise langen Bauzeit und den daraus resultierenden verlängerten Betriebserschwernissen, ergeben sich die Ablehnungsgründe der DB AG für die Variante 2.

Die Variante 3 bietet niveau- und barrierefreie Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und der DB AG. In der Variante 3 sind ferner weitere Erschließungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Flächen vorhanden. Die Bauphasen ermöglichen in der Bauausführung eine voneinander getrennte Durchführung durch die Beteiligten. Durch die getrennte Verkehrsführung am Hauptbahnhof ergibt sich ein besserer Ablauf der Verkehrsprozesse durch die

- Verringerung der Konflikte zwischen den Verkehrsarten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- städtebauliche Verträglichkeit der Verkehrslösung.

Bei allen Varianten ergibt sich keine deutliche Verbesserung des Knotens Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße. Verkehrsuntersuchungen zum Verkehrsablauf im Jahr 2008 haben für die Ernst-Reuter-Allee aufgezeigt, dass durch die unveränderte Knotenpunktform des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße keine Verbesserungen für den innerstädtischen Kfz-Verkehr und die starken Fußgängerströme zu erreichen sind. Der vorhandene Verkehrsknoten befindet sich an der Leistungsgrenze. Mit der Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme und dem Ausbau der Ernst-Reuter-Allee erhöht sich die Durchlassfähigkeit stadtauswärts durch die Herstellung von zwei Fahrspuren. Der stadteinwärtige Querschnitt wird mit einer Fahrspur und einer Standspur verkehrstechnisch nicht verändert. Da die Verkehrsbelegung der Ernst-Reuter-Allee maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße bestimmt wird, wird es stadteinwärts durch die neue Baumaßnahme keine Verkehrsverbesserungen geben.

Eine niveaufreie Führung der Verkehrsströme in Ost-West und in West-Ost Richtung in einer separaten Unterführung (-1 Ebene) am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße bis zur Einmündung Krügerbrücke, von den

übrigen Fahrbeziehungen getrennt, wäre die Grundlösung zur Schaffung einer erheblich verbesserten Verkehrsqualität. Hierfür stehen dem Vorhabenträger jedoch derzeit keine finanziellen Mittel zur Verfügung.

Mit der Umsetzung der Variante 3 wird indes die Grundlage für eine mögliche Weiterführung geschaffen und damit für eine zukünftig optimale Verkehrsverbesserung.

Auch unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten stellt sich die Variante 3 vorzugswürdig dar. In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden insoweit die Vorteile der Variante bei den Schutzgütern Mensch und Landschafts-/ Stadtbild gegenüber anderen Varianten herausgearbeitet. Dies ist insbesondere aufgrund der Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs von der Straßenbahn und den Rad- und Fußwegen begründet. Im Bereich zwischen Damaschkeplatz und Willy- Brandt-Platz wird die Aufenthaltsqualität und somit die Erholungsfunktion wesentlich verbessert. Ebenso kommt es in Bezug auf Luftverunreinigungen außer im lokal begrenzten Bereich der Tunnelausfahrt Ost in den übrigen Bereichen zu einer deutlichen Verbesserung im Vergleich zur derzeitigen Situation.

Zu der Vorzugsvariante 3 wurden auf der Grundlage der Vorplanung folgende weitere Detailvarianten untersucht.

In der Variante 3.1 wird die Zufahrt zum Parkhaus City Carré als vorgezogene Maßnahme in die Otto-von-Guericke-Straße verlegt. Die Zufahrt hat demnach keinen Anschluss an die -1 Ebene. Ferner soll der Kölner Platz als Rampe an die -1 Ebene angeschlossen werden. (vgl. hierzu Variantenbeschreibung im Erläuterungsbericht).

Die Variante 3.2 entspricht den Angaben der Variante 3.1 bis auf die Parkhauszufahrt des City Carrés. Diese wird an die – 1-Ebene des Tunnels angeschlossen. Um eine Ausfahrbeziehung zum Damaschkeplatz realisieren zu können, muss die Tunnelwand zwischen den Tunnelröhren unterbrochen werden.

Auf Grund der im Erläuterungsbericht dargelegten Bewertungskriterien wurde die nun auch der Planfeststellung zugrunde liegende Variante mit Schreiben des Vorhabenträgers vom Januar 2008 bestätigt. Dies allerdings mit folgenden Änderungen:

- Die Zu- und Ausfahrt aus dem Parkhaus City Carré – 1 Ebene erfolgt ausschließlich in der südlichen Tunnelröhre.
- Die Zufahrtsrampe Kölner Platz entfällt und wird durch eine alternative Andienung in der Maybachstraße ersetzt.

Dies ist aus folgenden Gründen sachgerecht.

Der Eigentümer und Betreiber des Büro- und Einkaufszentrums City Carrés wurde durch den Vorhabenträger frühzeitig insbesondere hinsichtlich der Anbindung der Tiefgarage in die Planüberlegungen involviert. Mit Schreiben vom 30. November 2007 hat der Eigentümer des City Carrés mitgeteilt, dass die Tiefgaragenzufahrt von der Ernst-Reuter-Allee neben der Ausfahrt an der Hasselbachstraße wesentlich für das Objekt ist und nicht durch die Schaffung einer neuen Tiefgaragenzufahrt, insbesondere auch nicht über die Kantstraße, kompensiert werden kann. Aus diesem Grund wurde der Anschluss der Tiefgarage City Carré Nord in der -1 Ebene festgelegt.

Die Ausfahrtmöglichkeit aus der Tiefgarage nach links in Richtung Westen musste aus sicherheitstechnischen Anforderungen verworfen werden. Der hierfür erforderlichen Unterbrechung der Mittelwand zwischen den beiden Tunnelröhren für das Linksausbiegen aus der Tiefgarage City Carré kann aus Brandschutzanforderungen der Feuerwehr nicht entsprochen werden.

Der Anschluss des Kölner Platzes an die Ernst-Reuter-Allee wurde verworfen, da die geplante Erschließung des Kölner Platzes mittels Rampe aus der -1 Ebene bei Beibehaltung der bestehenden Andienung und Parkzone nicht den Anforderungen an einen Stadtplatz und der geplanten Schnittstelle des ÖPNV / Deutschen Bahn entspricht. Die erforderliche Andienung und der ruhende Verkehr werden entsprechend der Ersatzandienung über die Maybachstraße verlagert.

Diesen Darlegungen folgt die Planfeststellungsbehörde. Gemessen an der Zielstellung des Vorhabens ist die Variantenentscheidung in diesem Fall gegen die Detailvariante sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Als Alternative wäre noch in Erwägung zu ziehen, das Vorhaben zu unterlassen (Nullvariante). Die Nullvariante im eigentlichen Sinn kommt jedoch nicht in Betracht. Denn auch beim Beibehalten der derzeitigen Verkehrsführung wird aus

rechtlichen Gründen eine Absenkung der Fahrbahn unter den Eisenbahnbrücken um mindestens 1 m in jedem Fall notwendig (vgl. Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 c).

Die einzige Möglichkeit der Nullvariante wäre eine Veränderung der Ernst-Reuter-Allee in ihren Nutzungsansprüchen, um die 4,50 m Durchfahrtshöhe möglicherweise nicht herstellen zu müssen.

Das wiederum widerspricht – wie unter Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 c) ausgeführt – den Interessen des Vorhabenträgers und wäre demgemäß auch von dem Planungsermessen der Planfeststellungsbehörde nicht mehr umfasst. Denn die Planfeststellungsbehörde ist in ihrer planerischen Gestaltungsfreiheit nicht frei, sondern an die planungsrechtlichen Vorgaben gebunden (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage, § 74 Rdnr. 20).

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden weitere Varianten betrachtet, die jedoch bei entsprechender Realisierung einen erheblich höheren Kostenaufwand erfordern würden.

Zu der Variante der Beibehaltung der Höhenlage der Straße und Höherlegung der Gleise wurde von der Vertreterin der DB AG in den Erörterungsterminen vom 28. November 2011 und vom 01. Dezember 2011 ausgeführt, dass sodann eine bauliche Anpassung der Gleise auf einer Strecke von über 1 km sowie eine höhenmäßige Anpassung der baulichen Anlagen im Hauptbahnhof erforderlich werden würde. Nach grober Schätzung würden die erforderlichen Mehrkosten 100 Millionen € betragen (S. 10 des Protokolls des Erörterungstermins vom 01. Dezember 2011). Damit stehen die Kosten für die Realisierung dieser Variante außer Verhältnis zu den Kosten der planfestzustellenden Maßnahme.

Ebenso würde die Aufweitung von Gleisen zur Schaffung von etwaigen Entlüftungsmöglichkeiten des Tunnels bzw. die Änderung der Abstände der Gleise zueinander jeweils zu notwendigen Anpassungen der Gleise auf einer längeren Strecke sowie zu baulichen Anpassungen im Bahnhofsbereich führen.

Entsprechende Maßnahmen würden lediglich einen geringen Einfluss auf die Lage der Eisenbahnüberführung und die bauliche Gestaltung des Tunnels haben. Der damit verbundene erhebliche Änderungsaufwand am derzeitigen Bestand der Gleisanlagen würde jedoch etwaige punktuelle Vorteile nicht rechtfertigen.

Auch die erörterte Variante der Umfahrung des City Carrés durch die Straßenbahn stellt sich gemessen an der Zielstellung des Vorhabens nicht als geeignete Alternativvariante dar.

Dazu hat der Verkehrsplaner im Rahmen des Erörterungstermins im Einzelnen dargelegt, dass sich das Wartezeitenniveau der Straßenbahnfahrten unter Beachtung der jeweiligen Taktzeiten und der damit einhergehenden Verlustzeiten an der Kreuzung Otto-von-Guericke-Straße / Ernst-Reuter-Allee drastisch erhöhen und somit nicht der Zielstellung der Maßnahme entsprechen würde (vgl. S. 70 des Protokolls des Erörterungstermins vom 28. November 2011 sowie S. 49 des Protokolls des Erörterungstermins vom 30. November 2011).

d) Zusammenfassung

Zwar ist die ausführliche Variantenabwägung nicht Inhalt der Planunterlagen, da in dem Erläuterungsbericht nur auf eine Abwägung hingewiesen wurde, lediglich Untervarianten dargestellt wurden und die Variantenabwägung in der Umweltverträglichkeitsstudie nur kurz dargestellt ist. Bei den oben ausführlich erläuterten Varianten handelt es sich jedoch um keine neuen Sachverhalte und somit kein neu gewonnenes Material. Die Variantenabwägung ergibt sich vor allem aus der der Öffentlichkeit zugänglichen Drucksache des Stadtrates vom 22. März 2006. Hinzu kommt insbesondere, dass die Varianten im Laufe des Anhörungsverfahrens erörtert wurden, weil Betroffene sie zum Gegenstand ihrer Einwendung gemacht haben. Damit hat das Anhörungsverfahren seinen Zweck erfüllt (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. Dezember 1996, AZ 4 C 29/94). Im Weiteren wurden die Varianten in dem Erörterungstermin ausführlich vorgestellt.

Die Variantenentscheidung des Vorhabenträgers für die hier gegenständliche Maßnahme ist sachgerecht und nicht zu beanstanden.

Im Ergebnis der Abwägung aller oben aufgeführten Kriterien ist die Variante 3 die Variante mit den größten Vorzügen. Der dargestellte Vergleich der wichtigsten Abwägungskriterien bestätigt die Vorzüge der zur Planfeststellung beantragten Variante 3.

Mit keiner der 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 für vorzugswürdig.

3. Immissionsschutz

Bei der Maßnahme wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbaren Immissionsbelastungen nach § 50 BImSchG entstehen.

a) Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenlärm 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 baulichen Änderung einer vorhandenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraße nicht einzuhalten. Die bereits vorhandene Führung der Ernst-Reuter-Allee wird lediglich baulich geändert. Eine strikte Anwendung des § 50 BImSchG müsste zwangsläufig zu einer Sperrung der Ernst-Reuter-Allee führen, da keine Trassenalternative gegeben ist.

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 den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, § 42 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 1 VwVfG LSA i. V. m. § 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 zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die mit den Immissionswerten der 16. BImSchV zu vergleichen sind, wurden nach den vorgegebenen Rechenvorschriften 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. 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 Verkehrsgeräusche zum Schutz der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Grundlage der verkehrstechnischen Berechnung für das Bauvorhaben ist die Verkehrsuntersuchung für den Neubau eines Tunnels in der Ernst-Reuter-Allee von der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Magdeburg vom Februar 2008 sowie die aktualisierte Unterlage zur Verkehrsuntersuchung vom 25. August 2011. 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.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges i. S. der 16. BImSchV, da der Ernst-Reuter-Allee ein durchgehender Fahrstreifen hinzugefügt wird. Die Bereiche der Knotenpunkte Otto-von-Guericke-Straße am östlichen Ende der Baumaßnahme und Damaschkeplatz am westlichen Ende der Baumaßnahme werden zum jetzigen Zeitpunkt baulich nicht geändert und sind somit nicht Teil der Betrachtungen zum Lärmschutz. Die Rampen der Anschlussstelle Magdeburger-Ring und die Maybachstraße werden baulich angepasst. Diese Straßenabschnitte wurden als der Baumaßnahme zugehörig eingestuft und bei den Berechnungen berücksichtigt.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht 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 vor, wenn § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV durch einen erheblichen baulichen Eingriff, welcher hier 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.

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 dem Straßenbahnverkehr und aus dem Straßenverkehr zur Bestimmung der Lärmvorsorgeansprüche zugrunde gelegt wurden. Eine Erfassung und Berücksichtigung weiterer Lärmquellen, hier der Schienenverkehre auf den Eisenbahnstrecken, wurde nicht durchgeführt. Eine derartige Summenbildung war nicht geboten, weil der Differenzabstand zwischen den beiden Lärmquellen zu groß ist, um eine Gesamtlärmbelastung aus der Verkehrsanlage und der Schiene der DB AG durchzuführen. In dem Erörterungstermin hat der Vertreter des Planungsbüros ISU-Plan, ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass vor dem Hintergrund der relativ hohen Beurteilungspegel aus dem Straßenbahn- und Straßenverkehr von fast 70 dB und der Entfernung zur nächstgelegenen Schienenachse von etwa 160 m davon auszugehen ist, dass es hier nicht zu einer erheblichen Überschreitung der betreffenden Schwellenwerte kommen wird.

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).

Bezüglich der Lärmimmissionen wurde eine ergänzte schalltechnische Untersuchung vom 31. August 2011 durchgeführt. Die vorliegenden Berechnungen führten zu dem Ergebnis, das für den Bereich innerhalb der Baugrenzen, Immissionsgrenzwertüberschreitung an neun Gebäuden vorliegen (vgl. hierzu die Planunterlage 11.1.1.A, S. 13). Sie weisen Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Tag – und / oder Nachtzeitraum auf. Für diese neun Immissionsorte ist somit aktiver Lärmschutz notwendig.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Immissionsorte in Form von Lärmschutzwänden bzw. –wällen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee scheiden aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und aus bautechnischen Gründen aus, da der not-

wendige Raum zu deren Errichtung nicht gegeben ist. Als mögliche aktive Lärmschutzeinrichtungen verbleiben lediglich schallabsorbierende Verkleidungen der Tunnelportale und Trogwände der östlichen Tunnelleinfahrt auf der Ernst-Reuter-Allee in der Nähe zum City Carré. Diese wurden an den östlichen Tunnelportalen bis zu einer Tiefe von 20 Metern in den Berechnungen bereits berücksichtigt, da abzusehen war, dass mit erheblichen Lärmbelastungen an den Gebäuden in der Nähe der Tunnelausfahrten zu rechnen ist.

Da nach dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung diese Maßnahmen nicht als ausreichend erachtet werden, sind weitere Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach gegeben. Unter Beachtung der vorgenannten Ausführungen 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 b).

b) Luftschadstoffe

aa) Grundsätzliche Ausführungen zur Luftreinhaltung

Zur Erhaltung einer bestmöglichen Luftqualität in Gebieten (festgelegter Teil der Fläche eines Landes) und Ballungsräumen (Gebiet mit mindestens 250.000 Einwohnern) wurden auf der Grundlage des § 48 a Abs. 1 BImSchG Verordnungen erlassen (39. BImSchV), in denen unter anderem Grenzwerte für Luftschadstoffe und Toleranzmargen festgelegt sind.

Rechtliche Grundlage ist die Richtlinie 2008/50/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa. Ziel dieser Richtlinie ist es, schädliche Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionswerte und der Emissionshöchstmengen wird die Schadstoffbelastung weiter mindern. Die Bevölkerung wird umfassend über die Luftqualität informiert. Bei Überschreitung des NO_2 - oder PM_{10} - Grenzwerts sowie des $\text{PM}_{2,5}$ - Zielwerts sind Luftreinhaltepläne aufzustellen. Diese Richtlinie wurde durch die Novellierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sowie die neue Verordnung über die Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt. Die 22. BImSchV und die 33. BImSchV wurden durch die 39. BImSchV aufgehoben und insoweit ersetzt.

Die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte bezieht sich auf den gesamten Bereich der räumlichen Einheiten (Gebiet oder Ballungsraum), nicht auf einzelne Punkte oder Gebäude.

Werden Grenzwerte überschritten, ist ein Luftreinhalteplan gemäß § 47 Abs. 1 BImSchG aufzustellen oder gegebenenfalls zu ändern. In diesem Plan sind Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festzulegen.

Nach § 47 Abs. 4 BImSchG haben sich die Maßnahmen – entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – gegen alle zu richten, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen.

Werden Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen, vgl. § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG.

Die Luftreinhaltepläne nach § 47 Abs. 1 bis Abs. 3 BImSchG sind von der nach Landesrecht zuständigen Behörde zu erlassen. Das Landesamt für Umweltschutz ist gemäß § 44 Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 1 Ziff. 5f Nr. 9.1.2.4 der 3. Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Regelung von Zuständigkeiten im Immissions-, Gewerbe- und Arbeitsschutzrecht sowie in anderen Rechtsgebieten vom 28. Juni 2004 (GVBL. LSA Nr. 35/2004) die zuständige Behörde über die Überwachung der Luftqualität.

bb) Berechnung der Luftverunreinigung an der geplanten Straße

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen i. S. dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, § 3 Abs. 1 BImSchG.

Die Konzentration der verkehrsbedingten Luftverunreinigungen, welche durch Verbrennungsprozesse in Kraftfahrzeugmotoren entstehen, hängt unter anderem von der Verkehrsmenge, dem LKW-Anteil, der Fahrgeschwindigkeit und den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge ab. Im Weiteren sind lagebedingte und meteorologische Faktoren, die sich auf die Ausbreitung der Luftschadstoffe auswirken, zu berücksichtigen.

Zur Berechnung der Luftschadstoffbelastung wird das PC-Programm Sound-PLAN 6.4 mit dem Luftbaustein MISKAM herangezogen. Das Modell MISKAM ist ein anerkanntes dreidimensionales Ausbreitungsmodell zur kleinsträumigen Prognose von Windverteilungen und Immissionskonzentrationen an Straßen im innerstädtischen Bereich. Es handelt sich um ein Feinscreening-Modell, in dem die physikalischen Prozesse in unmittelbarer Umgebung von Gebäuden berücksichtigt werden. Anhand der Strömungseigenschaften können neben den Schadstoffberechnungen auch Durchlüftungen in Straßenschluchten kenntlich gemacht werden. Aus diesen Gründen ergibt sich vorliegend die Eignung dieses Modells.

Aufgrund der Verkehrsdaten und der Verkehrsuntersuchung werden die Emissionen des Straßenverkehrs ermittelt. Mithilfe des Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA werden die Emissionen verschiedener Fahrzeugkategorien für NO_2 und $\text{PM}_{2,5}$ ermittelt. Die Emissionen zu PM_{10} werden auf der Grundlage aktueller Forschungsarbeiten von Düring und Lohmeier bestimmt.

Für die Abschätzung der Emissionen im Bereich der Tunnel-Portale wurde das PC-Programm MLuS 02, Fassung 2005 herangezogen.

In der Planunterlage (vgl. 11.3) befindet sich eine Luftschadstoffuntersuchung vom 25.06.2010. Die dieser Untersuchung zugrunde liegende Verkehrsprognose hatte den Prognosehorizont 2015 angesetzt. Dieser war durch den Vorhabenträger fehlerhaft zu kurz gewählt worden, da dieser Zeitpunkt in den geplanten Bauzeitraum fällt und somit keine geeignete Grundlage für das Planfeststellungsverfahren darstellt. Zwar gibt es keine gesetzliche Vorgabe, welcher Zeitraum bei der Ermittlung der Verkehrsentwicklung zugrunde zu legen ist. Der Prognosezeitraum darf jedoch nicht zu kurz bemessen sein. In der Praxis erstreckt sich der Prognosehorizont für die Verkehrsentwicklung regelmäßig auf 10 – 15 Jahre. Auch das BVerwG hat einen Prognosehorizont von 15 Jahren anerkannt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996, AZ: 4 A 10.95). In der straßenrechtlichen Planfeststellung ist zurzeit der Prognosehorizont für das Jahr 2025 allgemein üblich. So liegt z. B. vom Bundesverkehrsministerium eine Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung für das Jahr 2025 vor.

Aufgrund der Forderung der Planfeststellungsbehörde wurde vom Vorhabenträger eine aktualisierte Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 vorgelegt. Zwar besteht keine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005, Az.: 9 B 43.04).

Gleichwohl wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde die Luftschadstoffanforderung aktualisiert, da diese auf der Verkehrsuntersuchung basiert. Diese Untersuchung datiert vom 25. August 2011.

Grundlage der Immissionsmodellierung ist das HBEFA (Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1), wonach sich die Emissionsfaktoren für Straßen mit Längsneigungen von + 6 % bis – 6 % berechnen lassen. Dies wurde dementsprechend in den Luftschadstoffuntersuchungen so angesetzt. Im Bereich der Tunnelzufahrten und –ausfahrten sind jedoch Längsneigungen von + 8,1 % bis – 10,5 % geplant.

In beiden Luftschadstoffuntersuchungen wurde eine Längsneigung von +/- 6 % angesetzt. Da zu befürchten war, dass die motorbedingten Emissionen in diesen Berechnungen somit deutlich unterschätzt wurden und bei aktuellen Untersuchungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (vgl. NO₂ Belastung in Sachsen – Tendenzen und Verursacher für die NO₂-Belastung in Sachsen; Schriftenreihe, Heft 5/2011, Dresden) ein Ansatz entwickelt worden ist, der geeignet ist, Emissionsfaktoren für Längsneigungen größer + 6 % abzuleiten, wurde eine ergänzende Luftschadstoffuntersuchung mit Datum 22. Dezember 2011 von dem Vorhabenträger vorgelegt. Aufgabe der ergänzenden Luftschadstoffuntersuchung war es, Emissionsfaktoren für die geplanten Längsneigungen in den Tunnelzufahrten und –ausfahrten zu ermitteln und die Immissionen für den Prognoseplanfall 2025 neu zu berechnen, um weitere Aussagen zur Auswirkung des Vorhabens auf die Luftschadstoffbelastung bezüglich PM₁₀, PM_{2,5} und Stickstoffdioxid zu erhalten.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Jahresmittelwert der NO₂-Emissionen voraussichtlich nicht überschritten wird. Der seit 2005 geltende Immissionsgrenzwert von 40 µg/ m³ für das Jahresmittel der PM₁₀-Immissionen wird prognostisch ebenfalls eingehalten. Der ab 2015 geltende Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ für das Jahresmittel der PM_{2,5}-Immissionen wird unterschritten.

Insgesamt ergibt sich aus den Berechnungsergebnissen, dass sich die PM₁₀- sowie die PM_{2,5}-Immissionen zum größten Teil aus der Hintergrundbelastung und bei PM₁₀ zusätzlich aus den Emissionen aus Aufwirbelung und Abrieb, aber nicht aus den motorbedingten Emissionen zusammensetzen. Die verkehrliche Zusatzbelastung ist demnach nicht entscheidend.

Bei Stickstoffdioxid NO₂ ergibt sich hingegen eine andere Situation. In der Nähe vom Büro- und Einkaufscenter City Carré resultiert die NO₂-Konzentration fast zur Hälfte aus dem Verkehr.

Gegen die Methodik des Gutachtens bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschemissionen oder/und Luftschadstoffen voraus, dass die Lärm- und Luftschadstoffprognose bzw. die ihnen zu Grunde liegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der für sie erheblichen Umstände methodisch fachgerecht erstellt wurden. Die Überprüfung erstreckt sich allein auf die Wahl einer geeigneten fachspezifischen Methode, die zutreffende Ermittlung des der Prognose zu Grunde liegenden Sachverhalts und darauf, ob das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23. Juni 2008, AZ: 9 VR 1.09). Diesen Anforderungen wird die vorliegende Verkehrsprognose gerecht.

Die in den Planfeststellungsunterlagen verwendeten Verkehrsprognosezahlen beruhen auf verkehrsplanerischen Netzberechnungen des Stadtplanungsamtes. Netzberechnungen zur Belegungseinschätzung und –ermittlung hinsichtlich Größenordnung, Be- und Entlastungen sowie Verkehrsverteilungen sind ein gebräuchliches und anerkanntes ingenieurtechnisches Mittel.

Die Planung von Straßen orientiert sich grundsätzlich an der zu erwartenden Verkehrsentwicklung. Hierbei ist es Stand der Technik, Prognosen über die Entwicklung des Personenverkehrs mit Hilfe von Modellrechnungen zu erstellen. Es handelt sich um hochkomplexe Rechenverfahren, mit denen reale Wirkungszusammenhänge abgebildet werden. Relevante Eingangsgrößen der Verkehrsprognosen sind daher prognostizierte Strukturdaten, empirisch gewonnene Verhaltensdaten verschiedener homogener Personengruppen sowie die Prognose weiterer verkehrlicher Kennwerte (z. B. Motorisierung) unter Berücksichtigung künftiger Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen. Verkehrsprognosen sind immer von Annahmen abhängig. Auf der Basis von gewonnenen Erfahrungen aus zurückliegenden Verkehrsprognosen kann die Bandbreite der Eintrittswahrscheinlichkeit der Verkehrsprognosen für die Zeiträume von 10 bis 15 Jahren mit +/- 5 % bis 10 % beschrieben werden.

Die Modellrechnung für das vorliegende Verfahren wurde korrekt durchgeführt. Sie beruht auf zutreffenden und aktuellen Eingangsgrößen. In einer aktuellen Stellung-

nahme vom September 2011 durch die zuständige Behörde, wurde die Aktualität der oben getroffenen Aussagen bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde hat demnach keinen Anlass, an der methodisch fachgerechten Prognose zu zweifeln.

Betrachtet wurden in der Luftschadstoffuntersuchung die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (PM_{10}) und Feinstaub ($\text{PM}_{2,5}$) jeweils für den Ist-Zustand 2007, den Prognose-Nullfall 2025 und den Prognose-Planfall 2025.

Aktuelle Diskussionen über die Reduzierung der Abgase durch eine umweltfreundlichere Fahrzeugflotte, wie zum Beispiel elektrisch betriebene Fahrzeuge, können derzeit im Prognosehorizont 2025 nicht berücksichtigt werden, da hierfür noch keine verbindlichen Daten vorliegen.

Die weiteren sich aus dem Merkblatt über Luftreinhaltebedingungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung - MLuS-02, geänderte Fassung 2005 - ergebenden vom Kfz-Verkehr imitierten, Luftschadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Ozon haben auf Grund der derzeitigen Konzentration in der Luft nur eine untergeordnete Bedeutung. Für Stickstoffmonoxid und Ruß gibt es keine Beurteilungswerte. Mit Stellungnahme vom 10. Oktober 2011 wurde zudem von der zuständigen Behörde, dem Landesamt für Umweltschutz, mitgeteilt, dass es auch aus Sicht der Behörde völlig ausreichend sei, sich bei der Ermittlung und Bewertung der lufthygienischen Situation auf NO_2 und Feinstaub zu konzentrieren, da nur für diese Komponenten eine Grenzwertrelevanz besteht bzw. im Fall von NO_2 aktuell von einer permanenten Überschreitung des Grenzwertes auszugehen sei.

Auch Stickstoffmonoxid wird an den Luftüberwachungs- und Informationssystem Sachsen Anhalt (LÜSA)-Messstationen gemessen. Es erfolgt indes keine Bewertung, da für die Komponenten seitens der WHO und des Gesetzgebers keine Grenzwerte definiert worden sind. Folglich kann auch die Bewertung der lufthygienischen Situation diesbezüglich entfallen.

Hinsichtlich Kohlenmonoxid ist festzustellen, dass der aktuell gültige Grenzwert von 10 mg/m^3 an allen LÜSA-Messstationen deutlich unterschritten wird. Es ist daher davon auszugehen, dass die Konzentrationen in der Ernst-Reuter-Allee sich auf ähnlichem Niveau und damit gesichert unterhalb des Grenzwertes bewegen.

Für Benzol gilt gemäß der 39. BImSchV ein Jahresgrenzwert von $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$. Dieser Wert wird an allen LÜSA-Messstationen sicher eingehalten. Daher ist auch hier davon auszugehen, dass die Konzentrationen in der Ernst-Reuter-Allee auf ähnlichem Niveau und damit ebenfalls unterhalb des Grenzwertes liegen.

Die Konzentrationen von Schwefeldioxid bewegen sich landesweit auf allerniedrigstem Niveau, oftmals im Bereich der Nachweisgrenze und sehr deutlich unterhalb der gültigen Grenzwerte. Da die SO₂ Belastung nicht im Zusammenhang mit verkehrsbedingten Immissionen steht und folglich im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine Veränderungen der Belastungssituation zu erwarten ist, kann auch die Bewertung der lufthygienischen Situation diesbezüglich entfallen.

Die Ozonkonzentrationen sind im Umfeld innerstädtischer Verkehrsschwerpunkte im Regelfall niedriger als beispielsweise in den Stadtrandgebieten mit weniger Verkehrseinfluss. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Prozesse Ozonbildung und Ozonabbau dort parallel ablaufen. Die beispielsweise an der Messstation Magdeburg/Damaschkeplatz gemessenen Ozonkonzentrationen sind die niedrigsten im gesamten Messnetz Sachsen-Anhalts. Eine Relevanz hinsichtlich des Zielwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit besteht dort nicht. Diese Aussage lässt sich so auch auf den Standort Ernst-Reuter-Allee übertragen.

Für die Bewertung der Bleikonzentrationen im Feinstaub ist ein Grenzwert von 0,5 µg/m³ als Jahresmittelwert heranzuziehen. Die in Sachsen-Anhalt an Verkehrsmessstationen gemessenen Konzentrationen liegen sehr deutlich unter diesem Grenzwert.

Ähnliches gilt für die Bewertung der Arsen- und Cadmiumkonzentrationen im Feinstaub. Die Jahresmittelwerte an Verkehrsmessstationen in Sachsen-Anhalt liegen deutlich unterhalb des Zielwertes von 6 bzw. 5 ng/m³.

Auch die Jahresmittelwerte für Nickel liegen deutlich unterhalb des Zielwertes von 20 ng/m³. Die Berücksichtigung dieser Komponenten im Rahmen der Beurteilung der Luftqualität ist daher ebenfalls nicht erforderlich.

Der Zielwert der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) mit der Leitsubstanz Benzopyren von 1 ng/m³ im Jahresmittelwert wird ebenfalls sicher eingehalten. Die Berücksichtigung dieser Komponente im Rahmen der Beurteilung der Luftqualität ist daher nicht erforderlich.

Nach der Rechtsprechung ist die 39. BImSchV – auch soweit es um die Einhaltung künftiger Grenzwerte geht – bereits im Verfahren der Zulassung von Vorhaben zu beachten. Eine Verpflichtung die Einhaltung der Grenzwerte vorhabenbezogen sicherzustellen, besteht jedoch nicht. Allerdings wäre das Gebot der Konfliktbewältigung verletzt, wenn ein Vorhaben zugelassen wird, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.02.2005 – Az. 4A 5.04; BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 – Az. 9A

39.07). Gemessen hieran, wird der vorliegende Beschluss der Luftschadstoffproblematik gerecht.

Auf Grund der in dem Verfahren ursprünglich vorgelegten Luftschadstoffprognose für das Jahr 2015 ergibt sich eine grenzwertrelevante Belastung in der Ernst-Reuter-Allee für PM₁₀. Für NO₂ ist eine Grenzwertüberschreitung ausgewiesen. Somit besteht möglicherweise auch bei Inbetriebnahme der Verkehrsanlage die Gefahr von Grenzwertüberschreitungen.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Vorteile des Vorhabens sind jedoch keine Gründe erkennbar, warum die Einhaltung der Grenzwerte nicht mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich sein sollte.

Die im Planfeststellungsbereich zu erwartende Schadstoffsituation ist wegen der typischen innerstädtischen Bebauung erhöht, was jedoch in großstädtischen Bereichen nicht ungewöhnlich ist. Den verbleibenden Schadstoffbelastungen kann durch begleitende Maßnahmen wirksam entgegengewirkt werden. Das ist allerdings nicht die eigentliche Aufgabe der Planfeststellung. Diese hat lediglich die Möglichkeit der Konfliktbewältigung aufzuzeigen. Dabei erscheint es wegen der komplexen Situation geeigneter, hinsichtlich der Schadstoffbekämpfung auf das vielfältige Instrumentarium der Luftreinhalteplanung zu verweisen.

In dem am 02. August 2011 aufgestellten Luftreinhalteplan für die Stadt Magdeburg ist das Vorhaben noch nicht mit einbezogen worden. Bei einer erneuten Überprüfung der Situation muss dieser entsprechend ergänzt werden. Im Rahmen des bereits in Umsetzung befindlichen vorliegenden Luftreinhalteplanes werden unterschiedliche Szenarien vorgeschlagen. Diese enthalten u. a. folgende konkrete Maßnahmen:

- Förderung des nicht motorisierten Verkehrs;
- Erhalt eines leistungsfähigen ÖPNV bei einer Steigerung seiner Attraktivität;
- Einrichtung einer Umweltzone ab dem 01. September 2011.

Als im Rahmen des vorgeschriebenen Maßnahmenkatalogs zu prüfende Minderungsmaßnahmen kämen Geschwindigkeitsbegrenzung, Förderung alternativer Verkehrsmittel, Verbesserung des Verkehrsflusses, Fahrbahnreinigung, Reduktion des Schwerverkehrsanteils, allgemeine Verkehrsbeschränkungen und verkehrlenkende Maßnahmen in Betracht.

Die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes in den kommenden Jahren und die Umsetzung des schon vorliegenden Luftreinhalteplanes ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Dies obliegt der zuständigen Behörde. Da die Luftreinhalteplanung somit in der Lage ist, für eine Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV zu sorgen, kann die abschließende Konfliktlösung von dieser geleistet werden. Eine Notwendigkeit auf die Maßnahme zu verzichten, besteht somit nicht.

Die Einhaltung der Grenzwerte kann durch eine Reduzierung der vom Verkehr verursachten Luftschadstoffemissionen erreicht werden. Hinzu können die unmittelbar auf die Trasse bezogenen Maßnahmen kommen (vgl. hierzu die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a).

Im Übrigen lassen weder die gemeinschaftsrechtlichen noch die deutschen immissionschutzrechtlichen Vorgaben erkennen, dass angesichts der anerkannten ehrgeizigen Grenzwerte, deren Einhaltung europaweit Probleme verursacht, Straßenbauvorhaben in Gebieten, in denen Grenzwerte bereits überschritten sind, von vornherein ausgeschlossen sein sollen, da gerade in diesen Fällen mit vorhabenunabhängigen kompensatorischen Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden können (vgl. BVerwG vom 26. Mai 2004, Az.: 9A 6/03).

Konkrete rechtliche Auswirkungen können sich im Einzelfall auch dadurch ergeben, dass im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte nach Inbetriebnahme eines Straßenbauvorhabens nur durch einschneidende verkehrsbeschränkende Maßnahmen möglich ist, die die wesentliche Funktion des Vorhabens und mithin seine Planrechtfertigung in Frage stellen können. Zu bedenken ist ferner, dass mit der 39. BImSchV gemeinschaftsrechtliche Richtlinien umgesetzt wurden. Deswegen ist zu verhindern, dass durch ein Planvorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können. Denn die Anwendung nationalen Rechts darf nicht zu einem Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht führen, und zwar unabhängig davon, ob das Gemeinschaftsrecht unmittelbar anwendbar ist oder nicht (vgl. BVerwG vom 26. Mai 2004, Az. 9A 6/03).

Auch in Anbetracht der aufgezeigten mittelbaren tatsächlichen und rechtlichen Auswirkungen der Regelung der 39. BImSchV auf die straßenrechtliche Planfest-

stellung trägt die Planfeststellungsbehörde dem Gebot der Problembewältigung dadurch hinreichend Rechnung, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Dass liegt gerade in Fällen des Ausbaus von Bestandstrassen oder von Straßenplanungen in bereits stark mit Luftschadstoffen belastenden Gebieten schon deswegen nahe, weil für die Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabenunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen oder Auflagen für immitierende Anlagen) mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde – auch unter Einbeziehung ihrer Befugnis zur Anordnung notwendiger Folgemaßnahmen nach § 75 Abs. 1 VwVfG nicht zu Gebote.

Ihrer Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen und dabei nicht die durch die Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen, wird die Planfeststellungsbehörde lediglich dann nicht mehr gerecht, wenn sie das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen jedoch besondere Umstände vorliegen. Solche besonderen Umstände können sich vor allem aus ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten (zentrale Verkehrsknotenpunkte, starke Schadstoffvorbelastung durch eine Vielzahl von Emitenten) ergeben, die sich der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Beteiligung der zuständigen Fachbehörden vorliegend jedoch nicht erschließen. Solche besonderen Umstände, die die Annahme begründen müssten, die Einhaltung der Grenzwerte sei mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer die Funktion des Vorhabens wahren Weise zu sichern, sind vorliegend nicht erkennbar. Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens bewirkt im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung keine atypische Schadstoffsituation. Grenzwertrelevante Werte, die mit Inbetriebnahme der Trasse zu erwarten sind und teilweise schon jetzt bestehen, sind in Magdeburg und anderen Städten nicht ungewöhnlich. Dementsprechend kann auch die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen, dass Grenzwertüberschreitungen durch Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung für die Anwohner vermieden werden können, auch ohne dass der Betrieb der Verkehrsanlage grundsätzlich in Frage gestellt wird, da es sich um punktuelle und vorübergehende Maßnahmen handelt. Das Luftschadstoffgutachten für das Prognosejahr 2015 ist im Rahmen der Abwägung

durch die Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen. Bei der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Vorhabens im Jahr 2018 ist weiterhin mit einer Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen. Aufgrund der Zusicherung des Vorhabenträgers, einen Maßnahmenkatalog für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Trasse zu erstellen, konnte die unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verfügte Nebenbestimmung ergehen, womit die Einhaltung der Luftgrenzwerte gewährleistet ist.

Vorhabenbezogene Vorkehrungen gegen die Überschreitung der genannten Schadstoffgrenzwerte bedarf es zwar nicht, wenn wie hier der Grundsatz der Problembewältigung durch den Regelungsmechanismus der Luftreinhalteplanung nach der 39. BImSchV hinreichend Rechnung getragen werden kann.

Das schließt allerdings den von der Planfeststellungsbehörde beschrittenen Weg einer vorhabenbezogenen Sicherstellung der Grenzwerteinhaltung im Planfeststellungsbeschluss jedenfalls dann nicht aus, wenn dies wie hier mit Zustimmung des Vorhabenträgers geschieht. Zwar wird das System der Luftreinhalteplanung wegen der dadurch eröffneten vorhabenübergreifenden und quellenunabhängigen Möglichkeiten regelmäßig besser, als lediglich vorhabenbezogene Maßnahmen geeignet seien, um die Einhaltung der Grenzwerte effektiv und nachhaltig sicherzustellen. Dennoch ist die Planfeststellungsbehörde an weitergehenden Problemlösungen nicht gehindert. Ein solches Vorgehen mag in Betracht kommen, wenn der Schadstoffproblematik, mit der der Planfeststellungsbehörde selbst zu Gebote stehenden rechtlichen Möglichkeiten nur schwer begegnet werden kann. Es erscheint vorliegend zudem zweckmäßig, um für den Fall, dass das neue noch unerprobte und erst in die Praxis umzusetzende Instrumentarium der Luftreinhalteplanung nicht rechtzeitig ausreichend zur Verfügung steht, eine hiervon unabhängige Lösung anzustreben, die die Einhaltung der Grenzwerte und somit den Bau und die Inbetriebnahme der Trasse in jedem Fall gewährleisten kann (vgl. Urteil des BVerwG vom 26. Mai 2004, Az. 9A 6/03). Dies hat die Planfeststellungsbehörde mit der festgelegten Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) und der damit zusätzlich und rechtlich eigentlich nicht gebotenen Schutzvorkehrung zur Bewältigung der Schadstoffproblematik getan. Dabei wird der Reduktion der Schwerlastverkehrsanteils entscheidende Bedeutung beigemessen.

Dies ergibt sich bereits aus der ergänzenden Luftschadstoffuntersuchung vom Januar 2011. In der ursprünglich vorgelegten Untersuchung war ein LKW-Anteil in der Ernst-Reuter-Allee von 5 % berücksichtigt. In der ergänzten im Januar 2011 vorgelegten Untersuchung wurde ein reduzierter LKW-Anteil von nur 1,6 %

zu Grunde gelegt. Die Auswertung der Untersuchung zeigt, dass es durch die Reduzierung des LKW-Anteils zu einer deutlichen Reduzierung der NO₂-Werte in der Ernst-Reuter-Allee kommt. Ein Vergleich der Untersuchungen ergibt, dass die Verkehrsmenge und insbesondere der LKW-Anteil Einfluss auf die Luftschadstoffkonzentrationen im Untersuchungsraum haben. Die geringeren LKW-Anteile führen vor allem zu einer Reduzierung der NO₂-Emissionen. Die Feinstaubimmissionen werden nicht nur durch die Verkehrsmenge sondern auch durch Faktoren wie Geschwindigkeit, Verkehrsfluss usw. bestimmt, sodass sich die Reduzierung des LKW-Anteils der Ernst-Reuter-Allee nur gering darauf auswirkt. Die Grenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} können jedoch eingehalten werden. Mögliche weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffkonzentration an den kritischen Bereichen der Tunnelportale und im Kreuzungsbereich sind:

- LKW-Durchfahrt-Verbot für bestimmte Tageszeiten;
- Reduzierung der Verkehrsbelastung der Ernst-Reuter-Allee mit einem Verkehrsleitsystem zur Umfahrung der Innenstadt.

4. Flächeninanspruchnahme zur Realisierung von LBP-Maßnahmen

Die Planfeststellungsbehörde hat bezüglich der Eingriffsregelung unter Teil C, Kapitel V, Punkt 2 a) dieses Beschlusses die Anforderungen der Eingriffsregelung gesondert geprüft. Wegen des festgestellten Eingriffs ist sie verpflichtet zu gewährleisten, dass der Vorhabenträger diesen Eingriff ausgleicht und für nicht ausgleichbare Eingriffe Ersatzmaßnahmen vorsieht. Insoweit besteht für eine planerische Abwägung kein Raum. Bezüglich der Wahl der hierfür notwendigen Flächen bedarf es bei dem Zugriff auf einzelne Grundstücke allerdings einer Verhältnismäßigkeitsprüfung, die sämtliche Elemente des Übermaßverbots einschließt. Für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden dürfen zum einen nur solche Flächen, die sich zur Erreichung des naturschutzrechtlich vorgegebenen Zwecks objektiv eignen. Bei der Auswahl unter mehreren geeigneten Grundstücken besteht nur ein begrenzter Spielraum. Der Zugriff auf privates Grundeigentum muss zur Erfüllung der naturschutzrechtlichen Kompensationsverpflichtungen erforderlich sein. Daran fehlt es, sofern Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls Erfolg versprechen, dort aber bei einer Gesamtschau den Vorteil bieten, dass dem Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden. Privater Grund und Boden darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn weder der Vorhabenträ-

ger noch ein sonstiger Rechtsträger der öffentlichen Hand Eigentümer geeigneter Flächen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 01. September 1997, AZ: 4 A 36.96).

Die Planfeststellungsbehörde hat im vorliegenden Verfahren geprüft, ob gerade die vom Vorhabenträger ausgewählten Flächen notwendig sind, ohne dass Alternativen in Betracht kommen und dies bejaht.

Dabei war von folgenden Überlegungen auszugehen:

Ausgleichsmaßnahmen können nicht auf beliebigen anderen Flächen erfolgen, selbst wenn diese in der gleichen Landschaft gelegen sind. Brauchbar sind nur Flächen, auf die sich der Eingriff unmittelbar auswirkt. Das können die in Anspruch genommenen, aber auch benachbarten Bereiche sein. Auch Ersatzmaßnahmen haben im betroffenen Raum zu erfolgen. Sie müssen sich positiv auf die beeinträchtigten Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Raum auswirken.

5. Prüfung der Umweltverträglichkeit

a) Bauzeitliche Wasserhaltung der Baumaßnahme

Die bauzeitliche Wasserhaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist dem UVPG, Anlage 1, Nr. 13.3.2 zuzuordnen. Dementsprechend war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Unter Maßgabe der Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen sowie unter entsprechender Umsetzung des Grundwassermonitorings sind erhebliche Auswirkungen durch die geplante bauzeitliche Wasserhaltung voraussichtlich nicht zu erwarten. Hinzu kommt, dass für das zugrundeliegende Planfeststellungsverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde und die weiteren Auswirkungen der Maßnahme umfangreich dort dokumentiert und nach § 13 UVPG bewertet werden.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist nach Anhörung der Umweltbehörden eine erhebliche Beeinträchtigung durch die bauzeitliche Wasserhaltung, verbunden mit den entsprechenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, nicht zu erwarten, sodass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die bauzeitliche Wasserhaltung entbehrlich ist.

b) Beschreibung der Wirkungen des Projekts von Störungen / Unfällen während Bau und Betrieb / Verhinderungsmaßnahmen

Während der Bauphase kann es zu vorübergehend erhöhten Lärm- und Erschütterungsimmissionen im Untersuchungsraum kommen (durch den Einsatz von Transportfahrzeugen / Schwerlastverkehr). Des Weiteren können im Boden gebundene Schadstoffe durch die Arbeiten mobilisiert werden und ggf. in das Grundwasser gelangen. Hierzu sind Nebenbestimmungen zur Vermeidung und zur Umweltvorsorge erlassen worden.

Bei länger anhaltendem Stau und laufenden Motoren sowie fehlendem natürlichem Luftaustausch kann es zu grenzwertrelevantem Anstieg von Abgaskonzentrationen kommen (insbesondere CO-Konzentrationen), dies kann durch das Abschalten der Motoren in Stausituationen vermieden werden.

Die Maßnahmen zur Vermeidung relevanter CO-Konzentrationen sind durch entsprechende Nebenbestimmungen und ein nachfolgendes Maßnahmenprogramm verbindlich zu regeln. Dies ist Bestandteil einer Verpflichtungserklärung des Vorhabenträgers und der Nebenbestimmungen.

Im Brandfall sieht das Entrauchungskonzept eine freie Entrauchung des Tunnels über die Portale ohne eine anlagentechnische Unterstützung vor. Die rauchschuttechnische und lufttechnische Trennung des Tunnels und der Tiefgarage des City-Carré erfolgt über zwei Deckenöffnungen.

Das Risiko für die Brückenkonstruktion der Eisenbahnüberführung wird durch die baulich Abtrennung von PKW- / LKW-Verkehr und Straßenbahn auf das Ereignis Brand einer Straßenbahn reduziert. Für den Brandschutz sind zudem eine Reihe von Nebenbestimmungen erlassen worden.

aa) Flächeninanspruchnahme

Für die Realisierung des Projektes sind erhebliche Auskofferungsarbeiten erforderlich. Der Bodenaushub beträgt für die Variante 3.2 ca. 87.600 m³.

Für den Bau von Schächten, einem Leichtflüssigkeitsabscheider und einem Pumpwerk sowie für die Verlegung / Umverlegung von Rohren und Leitungen wird weiterer Bodenaushub vorgenommen.

Zur Durchführung der geplanten Bauarbeiten ist das Errichten von Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten sowie Baumaterial- und Bodenlagerflächen erforderlich. Es werden Flächen in den angrenzenden Bereichen beansprucht. Die zusätzlich beanspruchten Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, Bodenlager- und -entnahmestellen sind in der vorliegenden Entwurfsphase noch

nicht flächenpräzise festgelegt und können daher noch nicht abschließend quantifiziert werden. Dies wird im Rahmen der späteren Ausschreibung der Bauleistungen präzisiert. Dabei sind die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses zu beachten. Zu den potentiellen Baustelleneinrichtungsflächen gehören der Kölner Platz, die Auffahrtsschleifen zum Magdeburger Ring und die Flächen zwischen den Auffahrtsschleifen und der Bahn.

Aus bautechnologischen Gründen ist eine Zwischenlagerung des Baumaterials/Bodenaushubs erforderlich. Dies erfolgt ausschließlich auf zu befestigten Flächen in angrenzenden Bereichen und hat zeitlich begrenzte Versiegelungswirkungen zur Folge.

bb) Verkehr

Der geplante Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung über die Ernst-Reuter-Allee und der Ausbau der darunter liegenden Ebenen für den Straßenbahn-, Fußgänger- und Radverkehr sowie der Tunnelführung der Straßenebene mit neuer Anbindung an den Knotenpunkt Magdeburger Ring / Damaschkeplatz bedingt die Notwendigkeit für die Umgestaltung des Damaschkeplatzes. Künftig werden am Damaschkeplatz nur noch zwei Straßenbahngleise mit je einer Einfachhaltestelle eingeordnet werden und der gesamte Fußgänger- und Radverkehr von und zur Ernst-Reuter-Allee wird von den Seitenbereichen in den Mittelbereich parallel zur Straßenbahn geführt sowie der Hauptbahnhof barrierefrei angebunden. Des Weiteren muss der Taxistellplatz am Willy-Brandt-Platz verlegt werden. Der Kölner Platz wird als ÖPNV-Schnittstelle mit Radstation umgestaltet und die straßenseitige Erschließung entfällt ersatzlos und minimiert somit das Unfallgeschehen. Außerdem bedingt das Vorhaben die Neugestaltung der Andienung des Hauptbahnhofes.

Für das Jahr 2025 wird ein Schwerlastanteil von 2 bis 5 % Verkehr prognostiziert. In der Ernst-Reuter-Allee wurden zwischen Ulrichplatz und Magdeburger Ring gemäß der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ca. 29.950 Kfz / 24h ermittelt und daher ein leichter Verkehrsrückgang prognostiziert.

Wesentliche Neuerungen sind im Rahmen der geplanten Variante 3 die räumliche Trennung (Verkehrsentflechtung) zwischen „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) (Ebene -1) und Straßenbahnverkehr sowie Fußgänger / Radfahrer (Ebene 0) bzw. Zugverkehr (Ebene +1).

cc) Schallemissionen/Erschütterungen

Unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten für die Prognose 2025 sowie der Verkehrsuntersuchung (Stand August 2011) wurde im Bereich zwischen Willy-Brand-Platz und Otto-von-Guericke-Straße an neun Gebäuden Schallimmissionsgrenzwertüberschreitung im Tag- und Nachtzeitraum prognostiziert. Die maximalen Beurteilungspegel sind mit 71 dB(A) am Tag und 63 dB(A) in der Nacht am Bürogebäude Ernst-Reuter-Allee 37 prognostiziert.

Immissionsgrenzwertüberschreitungen gemäß 16. BImSchV

Bezeichnung des Immissionsortes	Nr.	Max. Grenzwert- überschreitung tags in dB(A) <i>aufgerundet</i>	Max. Grenzwert- überschreitung nachts in dB(A) <i>aufgerundet</i>
027 Ernst-Reuter-Allee 28	8	6	7
027 Ernst-Reuter-Allee 34-36	9	5	7
028 Ernst-Reuter-Allee 30	12	6	7
028 Ernst-Reuter-Allee 38	15	6	7
029 Ernst-Reuter-Allee 32	19	6	8
029 Ernst-Reuter-Allee 40	23	2	4
048 Ernst-Reuter-Allee 42	60	0	1
094 Ernst-Reuter-Allee 37 Bürogebäude	71	7	9
099 Ernst-Reuter-Allee 41-45 Bürogebäude	83	6	8

Als aktive Lärmschutzeinrichtungen sind schallabsorbierende Verkleidungen an den Tunnelportalen und Trogwänden der östlichen Tunneleinfahrten der Ernst-Reuter-Allee bis zu einer Tiefe von 20 m geplant. Zur Ermittlung der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen einer Ortsbegehung alle entschädigungsrelevanten Bereiche bestimmt und die betroffenen Gebäude oder Gebäudeteile bauakustisch erfasst. In einem Berechnungsverfahren werden die notwendigen Verbesserungen der Außenbauteile ermittelt. Der Rahmen der Umsetzung der passiven Maßnahmen und der anfallenden Entschädigungszahlungen werden in einer Vereinbarung zwischen Eigentümer und Vorhabensträger konkretisiert.

Laut Erschütterungsprognosegutachten werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 in den Gebäuden außerhalb des Bereiches der Tunneldecke unterschritten. Für die Gebäude Ernst-Reuter-Allee 42 und 40, City-Carré Bereich 5 und das Schulungszentrum der Bahn ergeben sich höhere KB-Werte als es die DIN 4150-2 zulässt. Daher ist die Installation des leichten Masse-Feder-Systems für Weichen, die mit der Tunnelplatte verbunden sind, vorgesehen.

Diese Minderung führt allerdings nicht generell zu einer Einhaltung der Anhaltswerte, die Tageswerte werden nach wie vor in den betroffenen Gebäuden östlich der Eisenbahnüberführung überschritten.

Durch ein Feder-Masse-System können die Erschütterungen verringert werden. Der Erfolg hängt von den konkreten Ausführungsbedingungen ab. Da die negativen Auswirkungen vorzugsweise von den Weichen ausgehen, wird empfohlen, in diesem Bereich ein Feder-Masse-System vorzusehen.

Es muss Stöße mit Frequenzen über 20 Hz mindern, d.h. eine Eigenfrequenz unter 13 Hz aufweisen.

dd) Luftschadstoffe

Mit den Immissionsberechnungen wurden die Jahresmittelwerte für die Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ sowie PM_{2,5} bestimmt und mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen.

Im Analysefall 2007 treten im Untersuchungsraum auf allen Hauptverkehrsstraßen (Magdeburger Ring, Ernst-Reuter-Allee, Otto-von-Guericke-Straße, Adelheidring) NO₂- Immissionen von über 40 µg/m³ im Jahresmittel auf. Damit wird der ab 2010 geltende Grenzwert der 39. BImSchV (§3) für das NO₂-Jahresmittel überschritten. Der für 2007 geltende Grenzwert für NO₂ von 46 µg/m³ (Grenzwert der 22. BImSchV einschließlich Toleranzmarge für 2007) wird auf den Hauptverkehrsstraßen (außer auf dem Adelheidring) überschritten. Auf den Nebenstraßen ist die NO₂-Belastung deutlich geringer.

Im Prognose-Nullfall sowie Prognose-Planfall 2025 nehmen die NO₂-Immissionen unter Berücksichtigung der geringeren verkehrlichen und regionalen Emissionen ab, so dass der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel an der Ernst-Reuter-Allee 2025 nicht mehr überschritten wird. Das mit Verpflichtungserklärung des Vorhabenträgers zu erstellende Maßnahmenprogramm wird auch Schutzmaßnahmen enthalten, damit ab dem 1. Betriebsjahr des Vorhabens dieser Wert im Jahresmittel und der Wert von 200 Mikrogramm pro Kubikmeter und Stunde für Stickstoffdioxid nicht überschritten werden.

Die höchsten PM₁₀-Konzentrationen treten im Prognosejahr 2025 an der Tunnelausfahrt Südost auf. Der Äquivalentwert von 30 µg/m³ zur Beurteilung der Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀- Tagesmittelwerts wird in der Analyse 2007 und in den beiden Prognosefällen 2025 im Untersuchungsraum eingehalten, so dass es wahrscheinlich nicht zu mehr als den 35 zulässigen Überschreitungen des PM₁₀- Tagesmittelwerts von 50 µg/m³ kommen wird. Der ab 2015 geltende Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ für das Jahresmittel der PM_{2,5}-Immissionen wird in der

Analyse 2007, dem Prognose-Nullfall 2025 sowie im Prognose-Planfall 2025 unterschritten. Für eine Unterschreitung der Grenzwerte von §§ 4,5 der 39. BImSchV im ersten Betriebsjahr wird das Maßnahmenprogramm gemäß der Verpflichtungserklärung des Vorhabenträgers Sorge tragen.

ee) Wasser (Niederschlagswasser, Grundwasser, Oberflächenwasser)

Infolge des Tunnelneubauprojektes ist der gedrosselte Abfluss aus dem Stauraumkanal im Willy-Brandt-Platz neu zu verlegen. Es ist vorgesehen, eine Leitung ca. 30 m südlich der Ernst-Reuter-Allee unter den vorhandenen Bahnanlagen zu durchörtern. Die Verlegung erfolgt mit Stahlbetonvortriebsrohren. An diese Leitung sind neben dem Drosselabfluss auch Teile der neu herzustellenden Oberflächenentwässerung des Willy-Brandt-Platzes und die geplante Straßenbahnentwässerung anzuschließen. Am Kölner Platz erfolgt der Anschluss der Oberflächenentwässerung des Platzes, der auskragenden Bahnsteige, der zu erneuernden Bahnbrücken sowie der Entwässerung der Ebene 0.

Die Ableitung der oberflächennahen Entwässerung erfolgt separat von der Tunnelentwässerung (Ebene -1) im Freispiegelabfluss bis zum verrohrten Entwässerungsgraben „Künette“. Wegen der Rückstaugefahr ist die Möglichkeit der hydraulischen Entkopplung durch eine Hebeanlage (Hochwasserpumpwerk) vorzusehen.

Das anfallende Niederschlagswasser der Ebene 0 wird über Kastenrinnen und Sinkkästen in die geplante Längsentwässerung abgeführt. Die Entwässerungsleitungen verlaufen parallel in der nördlichen und der südlichen Hälfte der Verkehrsfläche zum Tiefpunkt etwa bei Bau-km 0+400. Die südlichen Regenwasserkanäle werden von Osten und Westen kommend jeweils separat durch das Trogbauwerk zum Kölner Platz geführt, wodurch eine Ableitung in der gewählten Mindestnenneweite von Nenndurchmesser 250 (DN 250) möglich ist. Für die Ableitung des Oberflächenwassers der nördlichen Seite der Ebene 0 ist die Errichtung eines zusätzlichen Pumpwerks im Bereich des abzubrechenden Bahnpostdepots erforderlich. Der Pumpenschacht besteht aus 3 Pumpen, die parallel das zugeführte Niederschlagswasser von der nördlichen Seite der Ebene 0, der nördlichen Seite der Eisenbahnüberführungen und der vorhandenen Rampe des Bahnpostdepots in 3 separaten Leitungen DN 150 (160 x 9,5 mm, PE 100, SDR 17) im Schutzrohr DN 200 (225 x 13,4 mm, Polyethylen 100 (PE 100), (Durchmesserwanddickenverhältnis 17 (SDR 17) mit Gleitkufenringen Steghöhe 16 mm im Abstand von 2,50 m zum Kölner Platz fördern.

Die Wassermengen an den definierten Übergabepunkten (Willy-Brandt-Platz und Kölner Platz) wurden bei der Dimensionierung der Entwässerungsleitungen be-

rücksichtigt. Für die Bemessung der Entwässerungsanlagen der Ebene 0 wurde eine Überstauhäufigkeit für Stadtzentren (s. Tabelle 3, DWA- A118) von 1 mal in 5 Jahren festgelegt. Als maßgebende kürzeste Regendauer wurde wegen des hohen Befestigungsgrades $D = 10$ min gewählt, sodass die maßgebende Regenspende aus Starkniederschlagsdaten des Deutschen Wetterdienst 2000 (DWD 2000) „KOSTRA- Atlas“ für Magdeburg $r(10; 0,2) = 208,0 \text{ l/(s}\cdot\text{ha)}$ beträgt. Ein Abfließen von Niederschlagswasser bei Überschreiten der Bemessungsannahmen von der Ebene 0 in den Tunnel (Ebene -1) kann ausgeschlossen werden, da sich infolge Gradientenabsenkung im Bereich der Bahnbrücken eine abflusslose Wanne bildet. Bei einer maximalen Einstauhöhe von $49,60 \text{ m+NHN}$ (NHN = Normalhöhe) (entspr. Oberkante (OK) Treppe als Geländetiefpunkt am Kölner Platz mit Sicherheitsreserve zur Schachtabdeckung Nr. 82559 mit Kanaldeckel (KD) = $49,97 \text{ m+NHN}$ als mögliche Verbindung zum Entwässerungssystem der Ebene -1) ergibt sich bei einem Gradiententiefpunkt von $48,538 \text{ m+NHN}$ ein theoretischer Retentionsraum von 3.367 m^3 .

Die Entwässerung der Ebene -1 beinhaltet die Ableitung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn innerhalb der Trogsohle. Auf den Rampen wird das anfallende Niederschlagswasser in überfahrbaren Bordrinnen entlang der Straßenborde in Abläufe nach DIN 4052 mit verzinktem Laubeimer und Boden mit Geruchsverschluss geführt. Im Bereich des Tunnels erfolgt das Ableiten der Fahrbahnwässer über eine Schlitzrinne, die im Hinblick auf ausfließende brennbare Flüssigkeiten (Tankwagenunfall) für eine Abflussmenge von 100 l/s bemessen ist. Diese zusätzliche Abflussmenge wurde auch bei der Bemessung der Hauptentwässerungsleitungen berücksichtigt. Die geplanten Kanäle wurden mit DN 300 bis DN 800 im Zeitbeiwertverfahren für eine Überstauhäufigkeit von 1 mal in 10 Jahren bei einer maßgebenden kürzesten Regendauer von 10 min. ($r(10; 0,1) = 244,0 \text{ l/(s}\cdot\text{ha)}$) zzgl. o. g. Abflussmenge bei einem Tankwagenunfall bemessen und als ausreichend leistungsfähig nachgewiesen. Für die Konzipierung der Anlagen Pumpwerk Ebene -1 wurde das nutzbare Stauraumvolumen der vorgelagerten Haltungen und Schächte in den Bemessungen angesetzt. Der Nachweis nach der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft Abwasser und Anfall (DWA) A 117 wurde für eine Häufigkeit 1 mal in 50 Jahren + 15 % Toleranzzuschlag geführt. Die Beaufschlagung des Toleranzbetrages führt zu Niederschlagsspenden, die über denen eines 100-jährigen Bemessungsregens liegen.

Am Tiefpunkt bei Station 0+400 wird die Tunnelentwässerung aus dem Trogbauwerk herausgeführt und an die zu diesem Zeitpunkt bereits fertiggestellte zweite südliche Durchörterung (Schacht Nr. 82559 bzw. RW 307) angeschlossen, die das

Niederschlagswasser in Richtung verrohrte Künette abführt. Vor der Einleitung in die Vorflut wird das anfallende Niederschlagswasser mittels Pumpen in eine Abseideanlage gefördert.

c) Beschreibung des Projektstandorts, der städtischen und übergeordneten Planungen / Schutzgebiete, Schutzausweisungen

Der Untersuchungsraum liegt im westlichen Innenstadtgebiet der Stadt Magdeburg im Bereich des Magdeburger-Hauptbahnhofs und erstreckt sich beidseitig der Ernst-Reuter-Allee. Der Untersuchungsraum wird im Westen vom Damaschkeplatz und im Osten vom Ulrichplatz begrenzt.

Im Rahmen der UVS wurde ein Untersuchungsraumkorridor von 100 m beidseitig des Vorhabens für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden sowie Kultur- und Sachgüter gewählt. Für die Schutzgüter Wasser, Klima und Luft, Stadt- und Landschaftsbild sowie Mensch werden auch relevante weitläufigere Beziehungen betrachtet.

Die landesweiten Ziele der Raumordnung werden im Regionalen Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Magdeburg (REP MD) vertiefend dargestellt.

Die geplante Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Straße einschließlich der Trennung des Fußgänger-, Fahrrad- und Straßenbahnverkehrs vom motorisierten Individualverkehr entspricht dem im Landesentwicklungsplan formulierten Ziel des Ausbaus des Eisenbahnknotens zur nachhaltigen Raumentwicklung.

Der REP MD enthält hinsichtlich des mit dem gegenständigen Vorhaben verbundenen Tunnelbaus keine Festlegungen. Das Vorhaben steht den Zielen der Raumordnung (REP MD sowie LEP-LSA) nicht entgegen.

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg (7. Änderung 2005) wird die Ernst-Reuter-Allee als Hauptnetzstraße dargestellt (Fläche für den Verkehr, einschl. Straßenbahnverkehr). Weitere Flächen im Untersuchungsgebiet sind entsprechend den Darstellungen des FNP: Gemischte Bauflächen, Bahnanlagen und Grünflächen.

Das Vorhaben berührt den Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 237-1 „Bahnhofsvorplatz“, insbesondere sind Eingriffe in „zu erhaltende Bäume“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB geplant. Da das Vorhaben dem Planungswillen des Vorhabenträgers Landeshauptstadt Magdeburg entspricht und zudem im Rahmen des Beteiligungsverfahrens von den zuständigen Behörden keine Bedenken gegen

diese Eingriffe unter Maßgabe der Kompensationsmaßnahmen erhoben wurden, ist seitens der Landeshauptstadt Magdeburg noch eine entsprechende Anpassung des Bebauungsplanes erforderlich.

Im Landschaftsrahmenplan der Landeshauptstadt Magdeburg (1997) werden in Anlehnung an das Landschaftsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt zusammenfassend folgende Leitlinien für das Untersuchungsgebiet benannt:

- Nachhaltiger und ganzheitlicher Schutz von Natur und Landschaft auf allen Flächen und Ressourcenschonungen
- Nutzung der Flächen und Ressourcen im Einklang mit Natur und Landschaft zur Gewährleistung der langfristigen Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes als Voraussetzung für die nachhaltige Sicherung der Lebensgrundlagen des Menschen. Sind irreversible Schäden an unersetzbaren Naturgütern zu erwarten, ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen.
- Erhalt und langfristige Sicherung der biologischen Vielfalt
- Entwicklung bzw. Wiederherstellung der Kultur- und Erholungslandschaft unter besonderer Berücksichtigung der typischen, oft historisch bedeutenden Landschaftsteile, -strukturen und -bilder
- Maßnahmen zu Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft auf der gesamten Landesfläche Sachsen-Anhalt

Für das Stadtgebiet Magdeburg gilt der „Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Magdeburg 2011“ (Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, 2011). Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Magdeburg hat die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Partikel PM₁₀ und NO₂ zum Ziel. Das gegenständliche Vorhaben findet im gültigen Luftreinhalteplan bisher keine Berücksichtigung.

d) Schutzgut Mensch

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Der Untersuchungsraum liegt in der Region Magdeburg und umfasst den Siedlungskernbereich der Landeshauptstadt Magdeburg mit den Stadtteilen „Altstadt“ und „Stadtfeld Ost“.

Die Einwohnerzahl der Landeshauptstadt Magdeburg lag 2007 bei 229.631 Einwohnern. Im März 2008 lebten in der „Altstadt“ 14.140 Einwohner und im Stadtteil „Stadtfeld Ost“ 23.923 Einwohner. Insgesamt sind die Einwohnerzahlen der Landeshauptstadt Magdeburg seit Anfang der 90er Jahre rückläufig, wobei in den vom Untersuchungsraum angeschnittenen Stadtteilen für den Zeitraum 1998 bis 2007 ein Wanderungsgewinn zu verzeichnen ist.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine Krankenhäuser, Schulen, Kur- oder Altenheime. Im Bereich der Brandenburger Straße / Albrechtstraße haben sich die folgenden Bildungseinrichtungen angesiedelt: Otto-von-Guericke-Universität (Institut für Sportwissenschaften); Hochschule Magdeburg-Stendal (Dezernat IV Technik, Bau und Liegenschaften-Service); Schule des zweiten Bildungsweges (Abendgymnasium/Kolleg); Studieninstitut für kommunale Verwaltung Sachsen-Anhalt e. V. (Weiterbildungseinrichtung).

Der Untersuchungsraum wird durch die ausgedehnten Bahnanlagen des Magdeburger Hauptbahnhofes in nord-südlicher Richtung zweigeteilt. Entsprechend der baulichen Nutzung ist der östlich der Bahnanlagen gelegene Bereich von Mischgebieten geprägt (innerstädtischer Siedlungskernbereich). Die Wohnfunktion in diesem Bereich ist insgesamt untergeordnet, allerdings steht die Wohnfunktion in der 50er-Jahre-Siedlung im Bereich Ernst-Reuter-Allee und Otto-von-Guericke-Straße im Vordergrund.

Mit dem Ulrichplatz ist eine gestaltete und intensiv gepflegte Grünfläche vorhanden.

Der Bereich westlich der Bahnanlagen ist durch die Flächen der ehemaligen Glacisanlagen geprägt, die als Bestand des Freiflächen- und Wegesystems „Grüner Ring“ parallel zu den Gleisanlagen verlaufen. Der Zentrale-Omnibus-Bahnhof ist Teil einer gemischten Baufläche zwischen Bahn- und ehemaligen Glacisanlagen. Nord-westlich anschließend an den Damaschkeplatz befinden sich Flächen für den Gemeinbedarf, die durch die öffentliche Verwaltung beansprucht werden (Ministerium für Finanzen, Raumordnung und Ernährung). Süd-westlich anschließend an den Damaschkeplatz ist ein weiteres Mischgebiet vorhanden, das jedoch weitaus dichter bebaut ist als die Kernbereiche östlich der Bahnanlagen.

Die Versorgung mit den so genannten Wohnfolgeeinrichtungen ist im Untersuchungsraum sehr hoch. Alle privaten Anlagen und Einrichtungen, wie Einzelhandelsgeschäfte, Ladenhandwerk, Gaststätten, Banken und Sparkasse, Apotheken, Ärzte und weitere Heilhilfsberufe, Reparatur- und Handwerksbetriebe sowie sonstige Freizeitanlagen u. a. m. dienen auch der Versorgung der Bevölkerung aus dem Umland (Zentrumsfunktion). Anziehungspunkt ist das Büro- und Einkaufszentrum „City Carré Magdeburg“ gegenüber dem Hauptbahnhof am Willy-Brandt-Platz. Das City Carré bietet 40.000 m² Einzelhandelsfläche und 80.000 m² Bürofläche und das Einkaufszentrum wird täglich von 25.000 Menschen besucht.

Inner- und zwischenörtliche Funktionsbeziehungen sind im Untersuchungsraum nur sehr eingeschränkt vorhanden. Aufgrund der starken Barrierewirkung vom

Magdeburger Ring und den Gleisanlagen (beide in Nord-Süd-Richtung) stellt die Ernst-Reuter-Allee die einzige Ost-West-Verbindung dar. Über diese Achse wird der Innenstadtbereich mit dem siedlungsnahen Freiraum in der Elbaue verbunden. In Bezug auf die lokalklimatische Situation und die Luftschadstoffbelastungen wird der Untersuchungsraum als hoch vorbelastet eingestuft.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Bauphase:

Während der Bauphase kann es im Untersuchungsraum zu erhöhten Lärm- und Erschütterungsimmissionen durch den allgemeinen Baustellenbetrieb sowie durch den Einsatz von Schwerlastverkehren kommen.

Während der Bauphase kann es zu Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe und Stäube sowohl im Umfeld der Baustelle als auch durch die umgeleiteten Verkehre kommen.

Während der Bauphase kommt es zu Zerschneidungen und Trennungen von Flächen und Raumfunktionen.

Betrieb:

Bei länger anhaltendem Stau und laufenden Motoren sowie komplett fehlendem natürlichen Luftaustausch kann es nach 35 Minuten zu einer grenzwertrelevanten Abgaskonzentration (von CO) kommen. Hierzu wurden Nebenbestimmungen erlassen und bleiben nachträgliche Auflagen und eine Abnahme des Maßnahmenprogramms vorbehalten.

Da die Tunnelröhren über keine aktive Lüftung verfügen, treten an den Tunnelportalen die höchsten Luftschadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet auf.

Im Bereich innerhalb der Baugrenzen werden Schallimmissionsgrenzwertüberschreitungen an neun Gebäuden prognostiziert. Die Gebäude weisen Immissionsgrenzwertüberschreitungen im Tag- und/oder Nachtzeitraum auf. Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich ausschließlich um Gebäude am Ende der Baumaßnahmen zwischen Bahnhofstraße und Otto-v.-Guericke-Straße.

Für den Zeitraum von der Inbetriebnahme des Vorhabens bis 2025 konnte bisher prognostisch nicht ausgeschlossen werden, dass es bei entsprechender Witterung zur Überschreitung der Grenz- und Richtwerte von Luftschadstoffen kommt. Für den Fall von Grenzwertüberschreitungen wird ein Maßnahmenkatalog zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit der zuständige Behörde für die Luftreinhalteplanung (Landesamt für Umweltschutz) und der Planfeststellungsbehörde

gemäß Festlegung in diesem Beschluss rechtzeitig vor Betriebsbeginn abgestimmt.

Die vorhandenen Lichtemissionen des Kfz-Verkehrs im Wirkraum der Ernst-Reuter-Allee werden durch die Führung im Tunnel weitgehend reduziert. Eine Beleuchtung der Rampen kann zu einer geringfügigen Erhöhung der Umgebungshelligkeit führen.

Aufgrund der Zentrumslage ist jedoch im Vergleich zur Bestandssituation nicht von einer erheblichen oder nachhaltigen Mehrbeeinträchtigung für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion oder für die Fauna auszugehen. Die Wirkungen während der Bauphase sind temporär beschränkt und sollen durch jeweilige enge Zeitfenster begrenzt gehalten werden.

Die zu errichtende Fahrleitungsanlage wird als nachgespannte Hochkettenfahrleitung geplant. Da die Straßenbahn annähernd in der bisherigen Lage verbleibt, treten keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich elektromagnetischer Felder auf. Grundsätzlich bestehen auf Basis gegenwärtiger wissenschaftlicher Erkenntnisse keine Gefährdungen durch elektrische und magnetische Felder an konventionellen elektrisch betriebenen schienengebundenen Transportsystemen (die Werte der elektrischen Feldstärken und die magnetische Flussdichte liegen signifikant unter den nationalen und internationalen Grenzwerten).

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Der Einsatz von Baumaschinen ist in Gebieten, die dem Wohnen dienen, werktags von 7.00 bis 20.00 Uhr zulässig. Arbeiten außerhalb dieser Zeit bedürfen einer Ausnahmegenehmigung (Antrag ist beim Umweltamt der Landeshauptstadt Magdeburg, der Unteren Immissionsschutzbehörde zu stellen).

Zur Minimierung baubedingter Staubbelastungen ist regelmäßiges Säubern und Befeuchten der Baustellenzufahrten durchzuführen. Durch klare Hinweise sollen die Motoren im Falle von Stauentwicklungen abgeschaltet werden, damit werden grenzwertrelevante Abgaskonzentrationen vermieden. Für die Rammarbeiten wird ein erschütterungsarmes Einbringverfahren gewählt. Im Bereich des Gleisdreiecks Willy-Brandt-Platz ist ein leichtes Feder-Masse-System geplant, da die Einfügungsdämmung prognostisch eine deutliche Minderung der Erschütterungsmissionen zeigt. Der Erfolg hängt von den konkreten Ausführungsbedingungen ab. Da die negativen Auswirkungen vorzugsweise von den Weichen ausgehen, wurde gutachterlich empfohlen, in diesem Bereich ein Feder-Masse-System vorzusehen. Es muss Stöße mit Frequenzen über 20 Hertz (Hz) mindern, d.h. eine

Eigenfrequenz unter 13 Hz aufweisen. Der Projektträger hat dieses Feder-Masse-System beantragt. Im Rahmen der Beweissicherung sind somit dann Messdaten zu konkreten Minderungsmaßnahmen zu erwarten, die dann im Rahmen der Entschädigungsverfahren zugrunde zu legen sind.

Die Betontragplatte der Straßenbahntrasse ist nur mit Zwischenlage (Entkoppelung) auf die Tunneldecke aufzubringen, um die Emissionswerte durch Erschütterungen zu verringern.

Schallabsorbierende Verkleidungen der Tunnelportale und Trogwände der östlichen Tunneleinfahrten bis zu einer Tiefe von 20 m stellen aktive Lärmschutzeinrichtungen dar.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sind passive Maßnahmen an den entsprechenden Gebäuden vorgesehen.

Zum Zeitpunkt der Straßenoberflächengestaltung sind ggf. dem Stand der Technik entsprechende und insbesondere für Geschwindigkeiten < 60 km/h verfügbare schallabsorbierende Asphaltarten zu verwenden.

Vor Baubeginn hat sich der Vorhabenträger verpflichtet, der für die Luftreinhaltung zuständigen Behörde (Landesamt für Umweltschutz LSA) und der Planfeststellungsbehörde einen Maßnahmenkatalog vorzulegen, in Folge dessen die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Es bestehen weiterhin Einwende gegen das Vorhaben, welche das Schutzgut Mensch betreffen. Es wird kritisiert, dass es im Zeitraum zwischen Inbetriebnahme des Tunnels und dem Prognose-Jahr 2025 keine ausreichenden Angaben zur möglichen Überschreitung von Luftschadstoffgrenzwerten, insbesondere zu NO₂ gibt.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV stellen keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für das gegenständliche Vorhaben, auch im Hinblick auf die bereits bestehende grenzwertrelevante Belastung dar, wenn nicht absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhaltung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Dies ist hier der Fall, da insbesondere für den Planungshorizont 2025 die Einhaltung der Grenzwerte prognostiziert wurde und der Vorhabenträger dazu zudem einen Maßnahmenkatalog vor Baubeginn mit der für die Luftreinhaltungsplanung zuständigen Behörde (Landesamt für Umweltschutz) und der Planfeststellungsbehörde abstimmt, die

auch ab Inbetriebnahme schon die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV gewährleisten soll.

Es wird daher festgestellt, dass das geplante Vorhaben unter Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen / Verpflichtungserklärungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Schutzgut Mensch vorliegt.

e) Schutzgut Luft

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Für den Ballungsraum Magdeburg wurde ein Luftreinhalteplan durch das Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt (MLU) aufgestellt – unter fachlicher Begleitung des Landesamtes für Umweltschutz (LAU) – und im engen Zusammenwirken mit der Landeshauptstadt Magdeburg aufgestellt. Der Luftreinhalteplan ist im September 2011 – ohne Berücksichtigung der neuen Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee – in Kraft getreten.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich zwei Messstationen (Ernst-Reuter-Allee und Damaschkeplatz) des Luftüberwachungs- und Informationssystems Sachsen-Anhalt (LÜSA). Der innerstädtische Bereich ist durch Luftschadstoffe hoch vorbelastet, insbesondere die Grenzwerte von Stickstoffdioxid werden an den o.g. Messstationen überschritten (im Jahr 2007 47-49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Ernst-Reuter-Allee) bzw. 44-46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Damaschkeplatz)). Die Jahresmittelwerte aus 2011 mit 43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Ernst-Reuter-Allee) und 44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Damaschkeplatz) bestätigen die Höhe der Vorbelastung.

Der Tagesgrenzwert von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ für Feinstaub PM_{10} wurde an den Verkehrsmessstellen Damaschkeplatz in den Jahren 2002, 2003 sowie 2006 und an der Ernst-Reuter-Allee 2006 jeweils mehr als 35 mal im Jahr überschritten. Analog zum Jahr 2008 gab es auch 2009 in Sachsen-Anhalt an den betriebenen Messstationen keine Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ an mehr als 35 Tagen.

Im Jahr 2010 wurde an keiner LÜSA-Messstation der Jahresmittelwert gemäß 39. BImSchV für PM_{10} (40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten. An allen Messstationen konnte eine Erhöhung der Tagesmittelwerte gegenüber 2009 festgestellt werden. Der 24-Stunden-Grenzwert (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) wurde 2010 an der Station Ernst-Reuter-Allee 47 mal und an der Station Damaschkeplatz 35 mal überschritten und damit wurden auch die maximal zulässigen 35 Überschreitungen im Jahr (24-Stunden-Grenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit) an der Ernst-Reuter-Allee deutlich

übertroffen. Der Tagesmittelwert Feinstaub PM_{10} wurde 2011 am Damaschkeplatz an 33 Tagen und an der Station Ernst-Reuter-Allee an 53 Tagen überschritten.

Der ab 2010 geltende Grenzwert $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert für Benzol wird an allen Messstationen in Sachsen-Anhalt eingehalten. Derzeit wird der Grenzwert der 39. BImSchV an der Station Magdeburg / Damaschkeplatz zu rund 32 % ausgeschöpft.

Die Kohlenmonoxidkonzentrationen an der höchstbelasteten Station Magdeburg / Damaschkeplatz liegen aktuell (2010) bei rund 20 % des Grenzwertes gemäß 39. BImSchV. Der Grenzwert wird damit sicher eingehalten.

Die Konzentrationen von Schwefeldioxid bewegen sich deutlich unter den Grenzwerten im Bereich der Nachweisgrenze.

Ozon wird im Untersuchungsgebiet kontinuierlich abgebaut, so dass die an der Messstation Magdeburg / Damaschkeplatz gemessenen Werte die niedrigsten im gesamten Messnetz Sachsen-Anhalt sind. Eine Erheblichkeit bzgl. der Zielwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit besteht nicht.

Die Konzentrationen von Blei, Arsen und Cadmium im Feinstaub liegen im Mittel deutlich unter den Grenzwerten / Zielwerten der 39. BImSchV (Jahresmittelwerte: Blei 2% des Grenzwertes, Arsen 13% des Zielwertes, Cadmium 5% des Zielwertes).

Der Zielwert für Nickel gemäß 39. BImSchV ($20 \text{ ng}/\text{m}^3$) wird im Jahresmittel zu rund 6% ausgeschöpft und liegt damit deutlich unter der Beurteilungsschwelle.

Der Zielwert gemäß 39. BImSchV von $1 \text{ ng} / \text{m}^3$ (Jahresmittelwert) für die Leitsubstanz Benzo(a)pyren (bzgl. der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK)) wird an der Station Magdeburg / Damaschkeplatz zu rund 35 % ausgeschöpft und damit sicher eingehalten.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gem. § 11 UVPG

Das Tunnelbauwerk hat Einfluss auf die Ausbreitung der Luftschadstoffe, neben der natürlichen Längslüftung führt die Schleppwirkung der Fahrzeuge zum Transport der emittierten Schadstoffe zum jeweiligen Ausgangsportal.

Im flüssigem und bei stockendem Verkehrsablauf ist der für die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte in den beiden Tunnelröhren (70 ppm CO und 0.005 m^{-1} Sichttrübung) notwendige Luftaustausch durch die Selbstlüftung durch den Verkehr bzw. durch den natürlichen Luftaustausch gegeben. Bei länger anhaltendem Stau und laufenden Motoren sowie komplett fehlendem natürlichem Luftaustausch kommt es zum Anstieg der Abgaskonzentrationen, wobei die maßgebenden Grenzwerte nach 35 Minuten erreicht werden. Gemäß Stellungnahme

des Landesamtes für Umweltschutz ist es ausreichend, sich bei der Ermittlung und Bewertung der lufthygienischen Situation auf NO₂ und PM₁₀ zu beschränken, da nur für diese Stoffe eine Grenzwertrelevanz besteht.

Die NO₂-Immissionen nehmen gemäß Luftschadstoffuntersuchung für das Prognosejahr 2025 deutlich ab, so dass der Grenzwert (39. BImSchV) von 40 µg/m³ im Jahresmittel an der Ernst-Reuter-Allee nicht überschritten wird. Gemäß Luftschadstoffuntersuchung führen auch die erhöhten Emissionen an den Tunnelausfahrten nicht zu Grenzwertüberschreitungen.

Der Äquivalentwert von 30 µg/m³ zur Beurteilung der Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀-Tagesmittelwerts wird laut Luftschadstoffuntersuchung im Prognosefall 2025 eingehalten.

Die höchsten PM₁₀-Konzentrationen treten im Prognosejahr 2025 an der Tunnelausfahrt Südost auf.

Der ab 2015 geltende Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ für das Jahresmittel der PM_{2,5} – Immissionen wird am Damaschkeplatz sowie in der Ernst-Reuter-Allee im Prognose-Planfall 2025 unterschritten, die höchsten PM_{2,5} – Konzentrationen treten an der Tunnelausfahrt Südost auf.

Für den Zeitpunkt ab erster Inbetriebnahme hat der Vorhabenträger sich zur rechtzeitigen Vorlage eines Maßnahmenprogramms zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV verpflichtet, die nach Beurteilung durch das Landesamt für Umweltschutz dafür Sorge tragen sollen, dass auch ab Inbetriebnahme die Grenzwerte eingehalten werden sollen.

Berechnungsergebnis Prognose Planfall 2025 in den Bereichen der Messstationen Magdeburg

Luftschadstoff	Damaschkeplatz	Ernst-Reuter-Allee
NO ₂	25 – 26 µg/m ³	35 – 37 µg/m ³
PM ₁₀	24 – 25 µg/m ³	27 – 30 µg/m ³
PM _{2,5}	14 – 15 µg/m ³	15 µg/m ³

Für den Zeitraum von der Inbetriebnahme des Vorhabens bis 2025 konnte bisher prognostisch nicht ausgeschlossen werden, dass es bei entsprechender Witterung zur Überschreitung von Luftschadstoffen kommt. Dafür wurden Nebenbestimmungen formuliert.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Die Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße soll zur Vermeidung längerer Wartezeiten optimiert werden.

Die Verkehrsbelastung wird durch Verkehrsleitsystem sowie durch Einführung einer Umweltzone reduziert.

Die ab dem 01. September 2011 geltende Umweltzone soll zur Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung im Untersuchungsgebiet beitragen.

Im Vorfeld des Vorhabens sind zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung durch NO₂ und durch Partikel verkehrsorganisatorische und technische Maßnahmen zu fixieren. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist vorab anhand von Modellrechnungen zu überprüfen und nachzuweisen.

Entsprechend den Abstimmungen im Erörterungstermin hat der Vorhabenträger einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten, der die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellt und der vor Baubeginn der für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörde (Landesamt für Umweltschutz LSA) vorzulegen ist (adäquat zur Vorgehensweise PFV Bergstraße Dresden), so dass nachweislich die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden.

U. a. sollen durch entsprechende Hinweise die Fahrzeuglenker darauf hingewiesen werden, dass im Stau-Fall die Motoren abzuschalten sind, damit es nicht zu einer CO-seitigen Grenzwertrelevanz kommen kann.

Es sind CO-Messungen und Transmissionsmessungen kontinuierlich zu überwachen.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Es bestehen weiterhin Einwände gegen das Vorhaben, welche das Schutzgut Luft betreffen. Insbesondere wird kritisiert, dass es im Zeitraum zwischen Inbetriebnahme des Vorhabens und dem Prognose Jahr 2025 keine ausreichenden Angaben zur Überschreitung von Luftschadstoffgrenzwerten gibt.

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV stellt keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für das gegenständliche Vorhaben, auch im Hinblick auf die bereits bestehende grenzwertrelevante Belastung dar, wenn nicht absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV mit den Mitteln der Luftreinhaltung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Der Vorhabensträger stimmt einen Maßnahmenkatalog zur Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vor Baubeginn mit der für die Luftreinhaltung zuständigen Behörde ab.

Eine Einhaltung der Grenzwerte für 2025 wird durch die Prognosen angenommen. Der Maßnahmenkatalog soll für die Zeit nach Inbetriebnahme für die Einhaltung der Grenzwerte Sorge tragen.

Es wird festgestellt, dass das geplante Vorhaben unter Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen / Verpflichtungserklärungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Schutzgut Luft vorliegt.

f) Schutzgut Tiere und Pflanzen

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Für den Untersuchungsraum sind im Landschaftsplan der Landeshauptstadt Magdeburg sowie den Datenbanken des Umweltamtes weder Vorkommen vom Aussterben bedrohter, von stark gefährdeter oder von gefährdeten bzw. potentiell gefährdeten Arten noch Bereiche mit besonderer Bedeutung für Tier- oder Pflanzenarten aufgeführt.

Spezielle faunistische Erhebungen liegen für den Bereich des Untersuchungsraumes nicht vor.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der starken anthropogenen Überformung sind für den Großteil des Untersuchungsraums keine besonderen Artenvorkommen zu erwarten. Allerdings können kleinflächige Sonderstandorte grundsätzlich auch in solchen Umgebungen einen Rückzugsraum für geschützte Arten bieten.

Erfasst wurden die Biotoptypen entsprechend der Kartieranleitung zur Kartierung und Bewertung der Offenlandlebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie im Land Sachsen-Anhalt.

Zu den Biotoptypen im Untersuchungsraum gehören straßenbegleitende Baumreihen entlang der Olvenstedter Straße, der Maybachstraße / Konrad-Adenauer-Platz, der Ernst-Reuter-Allee und der Brandenburger Straße sowie eine kleinere Baumreihe zur Gestaltung des Bahnhofvorplatzes. Diese Gehölzstrukturen stellen potentielle Lebensräume für Brutvögel dar.

Des Weiteren befinden sich Gehölzanzpflanzungen entlang der Stadtautobahn und ihrer Zu- und Abfahrten sowie spontaner Gehölzaufwuchs in Nutzungsrandbereichen sowie im Bereich stillgelegter Bahnanlagen. Diese Gebüschstrukturen sind Nahrungsraum und im geringen Maße auch Lebensraum für Brutvögel des Siedlungsbereichs. Außerdem stellen sie einen potentiell geeigneten Kleinsäugerlebensraum dar.

Die Künette als Fließgewässer befindet sich entlang der ehemaligen Glacisanlagen innerhalb einer Gehölzstruktur. Sie gehört zum Einzugsbereich des Gewässers der Klinke.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Kleingartenanlagen, welche insbesondere durch Ubiquisten und durch verschiedene Arten der Avifauna sowie Kleinsäuger als Lebensraum genutzt werden.

Als weiterer Biotoptyp befindet sich artenarme und mäßig deckungsreiche Ruderalvegetation auf Teilflächen im Südwesten des Untersuchungsraumes, zwischen Adelheidring und Maxim-Gorki-Straße. Die Gehölzstrukturen sind durch natürliche Sukzession aufgekommen. Es handelt sich um schnellwüchsige, anspruchslose Arten, insbesondere auch um Neophyten.

Die Ruderalflächen besitzen ein relativ arten- und strukturarmes floristisches Inventar. An den Bahngleisen dienen sie durch ihre linienhafte Ausprägung z. T. als Trittsteinbiotop zu den angrenzenden Kleingärten und Gehölzstrukturen, sind jedoch durch angrenzende Nutzungseinflüsse beeinträchtigt.

Teilweise mit Gehölz bestandene Grünflächen / -streifen an der Olvenstedter Straße, am Adelheidring, im Editharing, an der Maybachstraße / Konrad-Adenauer-Platz und an der Otto-von-Guericke-Straße sowie kleinere bepflanzte Rabatten am Bahnhofsvorplatz gehören zu den Siedlungsbiotopen (sonstige Grünanlagen). Die sonstigen Grünanlagen bieten mit ihren Gehölzbeständen nur eingeschränkte Rückzugsräume, Trittsteinbiotope und Vernetzungselemente für die Fauna und sind durch angrenzende Nutzungseinflüsse, wie stark befahrene Verkehrswege und intensive Pflege beeinträchtigt.

Zu den Parkanlagen mit altem Baumbestand gehören die Flächen zwischen Editharing und Magdeburger Ring und die Grünflächen entlang der Künette (Bestandteil der Parkanlage Glacis) sowie die Grünflächen am Ulrichsplatz. Der vorhandene Gehölzbestand stellt eine wertvolle Struktur im innerstädtischen Bereich dar und ist potentieller Lebensraum für Brutvögel und Kleinsäuger.

Im Untersuchungsgebiet sind Teile der ehemaligen Glacisanlagen als geschützter Park ausgewiesen.

Im Juli 2008 erfolgte eine Begehung (durch Vertreter der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) und MaaßConsult) des Bahngeländes nördlich des Kölner Platzes. Dabei wurde festgestellt, dass die Gebäude in diesem Bereich aufgrund des trockenen Klimas und der schlechten Zugänglichkeit nicht als Fledermausquartiere genutzt werden.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Durch das Vorhaben werden überwiegend bereits versiegelte Flächen beansprucht, auf denen keine Böden mit natürlicher Profildifferenzierung mehr vorhanden sind. Im geringen Umfang werden angrenzende Bereiche für geringfügige Trassenverschiebungen in Anspruch genommen. Auf diesen Flächen gehen die bestehenden Biotopstrukturen verloren, wodurch auch potentielle faunistische Lebensräume in geringem Umfang betroffen sind. In sehr geringem Umfang sind davon auch siedlungsnaher Erholungsräume betroffen (Teilbereiche der geschützten Parkanlage „Glacis“). Die Einbindung der Straßen-/Straßenbahnanlagen in die Stadtlandschaft hat den Verlust von Gehölzstrukturen mit lufthygienischer Funktion zur Folge. In der folgenden Tabelle wird die Eingriffsermittlung zusammenfassend dargestellt:

Eingriff gemäß LBP	Beschreibung der Auswirkungen
K1	Verlust von Einzelbäumen. Aufgrund der Anpassung bestehender Straßenführung und Zufahrten an die Tunnelführung finden Eingriffe in Einzelbäume statt. Umfang: 39 Stück
K2	Verlust von Parkanlagen mit altem Baumbestand (gut strukturiert). Umfang: 113 m ²
K3	Verlust von Gebüsch mit Bäumen (überwiegend heimische Arten). Umfang: 2.035 m ²
K4	Verlust einer mit Rasengitter befestigten Fläche. Umfang: 90 m ²
K5	Verlust einer sonstigen Grünanlage (Bestandteil Parkanlage „Glacis“). Umfang: 2.355 m ²
K6	Verlust von sonstiger Grünanlagen. Umfang: 1.572 m ²
K7	Verlust von stillgelegten Gleisanlagen. Umfang: 303 m ²
K8	Verlust von Gebüsch mit Bäumen (überwiegend nicht-heimischen Arten). Umfang: 340 m ²
Ksb1	Verlust einer Baumreihe. Umfang: 6 Stück

Insgesamt ergibt sich ein Verlust von 6.808 m² Biotop- bzw. Nutzungstypen und 45 Einzelbäumen.

Zu den lokalen Auswirkungen von Lichtemissionen gehören Blendung und die Reflektion von Fahrzeugscheinwerfern, Straßenlaternen und Sicherheitsbeleuchtungen. Die Störanfälligkeit der unterschiedlichen Tierarten unterliegt starken jahreszeitlichen Schwankungen. Des Weiteren können Fluchtdistanzen an Brutplätzen der Avifauna von denen im Nahrungs- und Überwinterungsrevier deutlich abweichen. Bei hoher und regelmäßiger Störfrequenz treten bei vielen Arten Gewöhnungseffekte ein, die die Fluchtdistanzen erheblich herabsetzen. Im Vergleich zur Bestandssituation ist nicht von einer erheblichen oder nachhaltigen Mehrbeeinträchtigung durch Lichtemissionen für die Fauna auszugehen.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Die Lage der Entwässerungseinrichtungen wurde unter weitestgehender Berücksichtigung der Parkanlage und des darin enthaltenen Baumbestandes gewählt. Die für die Durchführung der Baumaßnahmen notwendige Beseitigung von Gehölzen wird außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der Avifauna durchgeführt. Die Beeinträchtigungen für Pflanzen und Tiere sind auf das minimal notwendige Maß zu beschränken. Der Erhalt von Vegetationsstrukturen bzw. Lebensräumen hat oberste Priorität. Eine Beschränkung der Gehölzreduzierung auf das minimal notwendige Maß ist vorgesehen. Durch eine Fachfirma wird geprüft, ob durch entsprechende Kronenrückschnitte ein Totalverlust vermieden werden kann.

Bäume, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen werden bei Ausführung der Baumaßnahmen entsprechend der DIN 18920 (Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) sowie unter Anwendung der RAS-LG4 (Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen) geschützt. Der nach der Baumschutzsatzung geschützte Kronen- und Wurzelbereich wird von der Baustelleneinrichtung und Befahrung mit Baufahrzeugen frei gehalten. Die Baumgruppen werden in ihrer Gesamtheit geschützt, d.h. in der Flucht der äußeren Kronen – Traufbereiche wird ein Bauzaun gestellt.

Die nach dem Umbau der Ernst-Reuter-Allee nicht mehr benötigten Verkehrsflächen werden entsiegelt und die natürliche Bodenfunktion durch geeignete Rekultivierungsmaßnahmen (Gefügemelioration, Einbringen organischer Substanz, Landschaftsrasenansaat) aktiviert.

Es sind Anpflanzungen von Baumreihen und Baumgruppen von insgesamt 89 Einzelbäumen vorgesehen.

Die Ausgleichs-, Ersatz und Gestaltungsmaßnahmen werden zum Ablauf der Entwicklungsplanung abgenommen und bei der Feststellung von Mängeln, sind entsprechende Nachbesserungen umzusetzen. Neben der Entwicklungspflege wird ein dauerhafter Erhalt der Anpflanzungen (einschließlich fachlicher Unterhaltungspflege) gewährleistet.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Es ergeben sich nachteilige Auswirkungen durch das Entfernen von Bäumen. Des Weiteren werden in geringem Umfang Grünflächen in Anspruch genommen. Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen ist eine Kompensation dieser Auswirkungen möglich.

Es bestehen keine weiteren Einwende, Hinweise oder zusätzliche Erkenntnisse gegen das Vorhaben, die das Schutzgut Pflanzen und Tiere betreffen.

Es wird festgestellt, dass für das geplante Vorhaben unter Maßgabe der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen zur Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen vorliegt.

g) Schutzgut Grund- und Oberflächenwasser

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Im Untersuchungsgebiet befindet sich die Künette als Fließgewässer II. Ordnung. Sie verläuft von Norden nach Süden im Bereich der ehemaligen Glacisanlagen innerhalb einer Gehölzstruktur und mündet nach 2,2 km im Bereich der Carl-Miller-Straße in der Klinke. Die Künette dient vorwiegend der Funktion der Oberflächenentwässerung aus dem Bereich Hauptbahnhof / Damaschkeplatz und kann erhebliche Niederschlagsmengen aufnehmen. Das Grabenprofil hat eine Breite von 2 – 3 m, ist weitgehend unverbaut. Die Ökomorphologie des Gewässers ist als deutlich beeinträchtigt anzusehen. Die Fließgeschwindigkeit ist sehr gering bis mäßig schnell fließend. Das Gewässer wird hydrologisch nicht beobachtet (für die Künette existiert keine Gütemessstelle im Rahmen des Gewässerüberwachungssystems Sachsen-Anhalt (GÜSA)). Entsprechend der Gewässergütekarte der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand 1995/1996) ist die Gewässerqualität im Untersuchungsraum als „mäßig belastet“ einzustufen (Gewässergütekategorie II).

Die regionale Grundwasserfließrichtung nach Osten hin zur Elbe wird lokal durch die Künette beeinflusst. Daher fließt das Grundwasser am Standort i. W. in Richtung Künette (Westen / Südwesten) ab. Im Untersuchungsgebiet stellen die flächenhaft verbreiteten saaleiszeitlichen, glazifluviatilen Sande / Kiese den oberen Grundwasserleiter (Porengrundwasserleiter) dar. Die vorhandenen Grünsande sind ebenfalls wassererfüllt. Die klüftigen Rotliegendfestgesteine stellen den unteren Grundwasserleiter dar (Kluftgrundwasserleiter). Der stauende Horizont (Latorfnton) zwischen dem oberen und unteren Grundwasserleiter ist nicht durchgängig vorhanden, daher ist eine hydraulische Wechselwirkung zwischen beiden Grundwasserleitern lokal gegeben.

Das Grundwasserspiegelniveau in den Lockergesteinen stellt somit eine Kombination aus dem Porengrundwasser und dem Druckniveau aus dem Kluftgrundwasserleiter dar. Das Grundwasserspiegelniveau sinkt von ca. 49,5 m NHN

im Osten bis auf ca. 47,5 m NHN im Westen. Das Grundwasser ist jahreszeitlichen Schwankungen in Abhängigkeit von der Niederschlagsituation unterworfen. Im Bereich der ehemaligen Tankstelle Damaschkeplatz wurden MKW, aromatische Kohlenwasserstoffe (Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylol = BTEX-Aromaten) und leichtflüchtige hogenierte Kohlenwasserstoffe im Boden und Grundwasser nachgewiesen. Da eine Grundwasserfließrichtung nach West-Südwest ermittelt wurde, befindet sich der betreffende Teil des Planungsbereiches im Grundwasserstrom.

Im Untersuchungsgebiet existieren keine Grundwassergütemessstellen des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD), so dass keine aktuellen Aussagen von Seiten des GLD zur Grundwasserbeschaffenheit erfolgen konnten.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Der Tunnel selbst und die zum Tunnel führenden Rampen unterschneiden auf einer Länge von ca. 470 m den Grundwasserspiegelschwankungsbereich. Die Sohle des Tunnelbauwerkes unterschneidet im zentralen Abschnitt das Grundwasser im Lockergestein um bis zu 7 m und nähert sich bis auf 1 m der Oberkante des Stauers bzw. des Festgesteins an. Die Rampen als Trogbauwerke und der Tunnel selbst werden wasserdicht ausgebildet.

Im Rahmen der Lagerung von ausgebauten Tragschichten vor Ort kann es zu Einträgen von ausgewaschenen Schadstoffen in Boden und Grundwasser kommen (vgl. Kapitel 8.3 der ZD).

Zur Gewährleistung der Bauarbeiten sind Grundwasserabsenkungen in unterschiedlichem Umfang notwendig.

Die Einleitung der Förderwässer erfolgt über drei Einleitestellen in einen Regenwasserkanal der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM) und wurde separat durch die AGM beantragt (und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens).

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich im hydraulischen Einflussbereich der Baumaßnahmen Grundwasseraltlasten befinden und dass durch die geplante Bautätigkeit und die geplante Grundwasserbenutzung mit einer Mobilisierung und Verlagerung der Altlasten gerechnet werden muss.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee werden im Vorfeld vollständig verlegt bzw. innerhalb des Bauwerkes neu ausgebildet.

Nach Realisierung des Vorhabens wird das anfallende Niederschlagswasser der Ebene 0 über Kastenrinnen und Sinkkästen in die geplante Längsentwässerung abgeführt.

Die Entwässerung der Ebene -1 beinhaltet die Ableitung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn innerhalb der Trogsohle. Vor der Ableitung in den Vorfluter (Künette) wird das anfallende Niederschlagswasser mittels Pumpen in eine Abscheideanlage gefördert. Diese dient der Behandlung des Straßenoberflächenwassers. Darüber hinaus wurde die Obere Wasserbehörde (LVwA) im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Für die Grundwasserabsenkung im Zuge der bauzeitlichen Wasserhaltung wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (vgl. separater Teil der Begründung). Aufgrund des Vorhabenzusammenhangs hat die Obere Wasserbehörde den Entwurf der Erlaubnis am 22. Februar 2012 der Planfeststellungsbehörde zur Integration in den Planfeststellungsbeschluss zugeleitet. Die Inhalte der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls werden zusammengefasst auch hier wieder gegeben. Für detailliertere Ausführungen dazu wird auf den gesonderten Teil der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zur Gewährleistung der Bauarbeiten sind Grundwasserabsenkungen in unterschiedlichem Umfang notwendig. Der Umfang der gegenständigen Gewässernutzung ist entsprechend geplantem Bauablauf in drei Phasen zu gliedern:

- Für den Zeitraum Januar 2014 bis November 2015:
10 l/s über 23 Monate (25.200 m³ / Monat, insgesamt 579.600 m³)
- Für den Zeitraum Dezember 2015 bis Februar 2017:
72,2 l/s über 15 Monate (187.200 m³ / Monat, insgesamt 2.808.000 m³)
- Für den Zeitraum März 2017 bis Juni 2017:
10 l/s über 4 Monate (25.200 m³ / Monat, insgesamt 100.800 m³)

Die Einleitung der Förderwässer erfolgt über drei Einleitestellen in einen Regenwasserkanal der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM) und wurde am 11. Dezember 2010 bzw. am 18. Januar 2012 separat durch die AGM beantragt. Die AGM beabsichtigt das Wasser in die als Vorfluter fungierende Künette zu leiten. Seitens des LVwA Ref. Abwasser liegt ein Anhörungsexemplar der wasserrechtlichen Erlaubnis bzgl. des o.g. Antrags der AGM vor, das LVwA beabsichtigt demnach antragsgemäß zu entscheiden, so dass der Ableitung des Wassers aus der bauzeitlichen Wasserhaltung dem Grunde nach nichts entgegensteht.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Durch ein geeignetes Pegelnetz werden die bauphasenspezifischen Grundwasserabsenkungen innerhalb und seitlich der Baugruben vor sowie permanent innerhalb des Bauzeitraums gemessen.

Der Chemismus des geförderten und des seitlich abgesenkten Grundwassers wird im Vorfeld relevanter Grundwasserabsenkungen hinreichend geklärt sowie baubegleitend permanent überwacht, es wird ein entsprechendes Grundwassermonitoring eingerichtet.

Beim Ausbau von Altmaterialien (Asphalt, Aushubboden, Auffüllungen) sind gemäß Nebenbestimmungen kontaminierte Stoffe getrennt zu lagern und zu entsorgen; durch den Einsatz umweltverträglicher Baumaterialien sowie die fachgerechte Aufbereitung ist eine bau- und anlagenbedingte Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers auszuschließen.

Die Baumaßnahmen haben gemäß den Nebenbestimmungen grundsätzlich so zu erfolgen, dass Verunreinigungen von Grund- und Oberflächenwasser beim Umgang, der Lagerung und dem Transport wassergefährdender Stoffe ausgeschlossen sind. Dabei sind die Verordnungen über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (VAwS LSA) und die Bestimmungen der §§ 163 bis 167 WG LSA in der jeweilig letzten gültigen Fassung sowie die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen und die allgemeinen anerkannten Regeln der Technik (DIN-Vorschriften etc.) zu beachten.

Während der Bauphase hat ein sachgemäßer, den fachtechnischen Standards entsprechender Umgang mit Wasser gefährdenden Stoffen (Treibstoffe, schwermetallhaltige Verbindungen, Anstrichstoffe), die eine Beeinträchtigung des Grund- und Oberflächenwassers und des Bodenhaushalts herbeiführen können, zu erfolgen.

Als Beweissicherungsmaßnahmen für eventuelle Setzungen werden nach der Verpflichtungserklärung des Vorhabenträgers alle möglicherweise betroffenen Gebäude und Anlagen auf Vorschäden kontrolliert.

An vorgeschädigten Bauwerken werden Setzungsmarken (Gipsbinder) eingebaut und regelmäßig nachweislich kontrolliert.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls (Antrag der Landeshauptstadt Magdeburg auf Feststellung der UVP-Pflicht vom 09. März 2012) wur-

de seitens der Unteren Umweltbehörden (Bodenschutz, Naturschutz, Immissionschutz und Abfall) am 14. März 2012 im Rahmen eines Entscheidungsvorschlags festgestellt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwassers durch die bauzeitliche Wasserhaltung, verbunden mit den entsprechenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht zu erwarten ist. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde hiermit an. Damit stehen der bauzeitlichen Wasserhaltung keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen – die Inhalte und Nebenbestimmungen der Oberen Wasserbehörde vom 22. Februar 2012 für die Erlaubnis nach § 10 WHG wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss integriert und gewährleisten die Vereinbarkeit mit dem Umweltrecht.

Die Einleitung u. a. des bauzeitlich abzuleitenden Grundwassers war Gegenstand des Antrages der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM) vom 11. Oktober 2010 mit Ergänzungen vom 18. Januar 2012 (und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens), dazu liegt ein Anhörungsexemplar der wasserrechtliche Erlaubnis vom 12. März 2012 (LVvA, Referat Abwasser) vor. Das Referat Abwasser beabsichtigt antragsgemäß zu entscheiden, so dass der Einleitung der beantragten Mengen an Wasser aus der bauzeitlichen Wasserhaltung über Anlagen der AGM in die als Vorfluter fungierende Künette dem Grunde nach nichts entgegen steht.

Es bestehen keine weiteren Einwende, Hinweise oder zusätzliche Erkenntnisse gegen das Vorhaben die das Schutzgut Grund- und Oberflächenwasser betreffen. Es wird festgestellt, dass für das geplante Vorhaben unter Maßgabe der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Umweltmedium Wasser vorliegt.

h) Schutzgut Boden / Geologie

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Im Untergrund des Standortes streichen die Festgesteine des Oberrotliegend aus. Unmittelbar nördlich der Ernst-Reuter-Allee liegt eine markante Rückenstruktur mit einem steilen Anstieg nach Norden. Die Ernst-Reuter-Allee selbst und das sich südlich anschließende Gelände befinden sich in einer zwischen dieser Klippe und der südlich gelegenen Domfelsenfurt liegenden Mulde in welcher die Festgesteinsoberfläche bis auf 31 m NHN absinkt. Bei dem angetroffenen Festgestein handelt es sich um fein- bis mittelkörnige Sandsteine bzw. um eine Wechselfolge von schluffigen Sandsteinen bzw. sandigen Schluffsteinen mit gelegentlichen Tonsteinlagen (Homogenschicht 8: „Bausandstein“). Auf dem Festgestein kamen

die grauen Latdorfschluffe/-tone zur Ablagerung, die als Homogenschicht 7 - Latdorfton bezeichnet werden und als Wasserstauer zwischen dem Unteren und Oberen Grundwasserleiter fungieren.

Im Anschluss kam es zur Ablagerung stark schluffiger Feinsande, die aufgrund ihrer graugrünen Farbe auch als Grünsand (Magdeburger Sand, Rupelbasissand) bezeichnet werden und die Homogenschicht 6 bilden.

Die in Rinnen zur Ablagerung gekommenen Sande mit Mächtigkeiten von mehreren Metern werden als glazifluviale Ablagerungen - Homogenschicht 4 eingestuft. In einem schmalen, etwa SW – NO verlaufenden max. 100 m breitem Streifen unmittelbar südlich der Festgesteinsklippe wurden glazilimnische Beckenablagerungen (Homogenschicht 5) erbohrt. Innerhalb der glazifluviatilen Ablagerungen liegt lokal in inselartigen Resten erhalten der saaleiszeitliche Geschiebemergel - Homogenschicht 3. Unter natürlichen Bedingungen bildet der weichselzeitliche Löss-Homogenschicht 2 bzw. seine Derivate den oberflächlichen Abschluss im Untersuchungsgebiet. Im Laufe der Jahrhunderte langen intensiven Nutzung des Stadtgebietes von Magdeburg sind der Löss und auch der Geschiebemergel über weite Flächen vollständig der anthropogenen Überprägung zum Opfer gefallen bzw. stark in ihrer Mächtigkeit reduziert worden. Die anthropogenen, inhomogenen Auffüllungen - Homogenschicht 1 können bei beachtlichen engräumigen Schwankungen bis zu mehreren Metern mächtig werden. Sie resultieren aus früheren Bautätigkeiten (z. B. alte Festungsbauten) und zu einem gewissen Teil aus Kriegseinwirkungen (verfüllte Bombentrichter). Neben umgelagerten ortstypischen Erdstoffen (Löss, Sande u. ä.) können sie auch Fremdeinlagerungen z. B. in Form von Bauschutt enthalten. Die Schicht 1 umfasst auch den Straßenoberbau.

Das Untersuchungsgebiet liegt gemäß DIN 4149 (Fassung 2005) in keiner Erdbebenzone und keiner Untergrundklasse mit geologisch bedingten Schwächezonen.

Im Bereich der ehemaligen Tankstelle Damaschkeplatz wurden MKW, aromatische Kohlenwasserstoffe (Benzol, Toluol, Ethylbenzol, Xylol) und leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe im Boden und Grundwasser nachgewiesen.

Altlastenstandorte entsprechend Altlastenkataster in der Landeshauptstadt Magdeburg

DBA-Nummer	Flächenbezeichnung	Objektspezifikation
000367	Bahnhofsvorplatz	entlastet
000362	Feuerwehrzentrale	saniert
000490	DBS Chemie	saniert
000239	Ehemalige Tankstelle Maybachstraße	saniert
000491	Lokschuppen	saniert
000050	Ehemalige Tankstelle Damaschkeplatz	Altstandort

Für das Bahngelände wurde seitens der DB AG im Rahmen der flächenhaften Erkundung auf Altlasten im Jahr 1999 eine „Orientierende Untersuchung (OU) von Flächen der DB AG Standort 2137 – Magdeburg Mitte“ durchgeführt. Von diesem Standort befinden sich drei Verdachtsflächen innerhalb des Untersuchungsraumes. Im Bereich der Verdachtsfläche (AKF – Flächenbezeichnung auf dem Plan) 2137-62 wurden punktuell bis 2 m unter der Geländeoberkante eine erhöhte Mineralöl (MKW) – Kontamination festgestellt. Weitere Bodenbelastungen mit relevanten Schadstoffen wurden im Rahmen dieser Untersuchung nicht festgestellt. Die Einteilung der Verdachtsflächen erfolgte nach den Gefahrenklassen der Bahn.

Altlastenverdachtsflächen auf Flächen der DB AG Standort 2137 – Magdeburg Mitte

Strecke Nr.	Lage (km)	Flächennr. AKF (B-00...)	Bezeichnung der Fläche	Untersuchungs-		Kurzdarstellung der Ergebnisse
				Status	Kategorie	
6110	141,60	2137-034	Abstellgruppe Gleis 44 bis 46	OU	HK0	800 m ² , keine Bodenbelastung durch relevante Schadstoffe, Bodenmaterial Z0
6110	141,46	2137-042	Lockabstellplätze Gleis 38/39	OU	HK0	580m ² , keine Bodenbelastung durch relevante Schadstoffe, Bodenmaterial Z0
6110	141,70	2137-062	Draisinenschuppen	OU	HK 1.2	100m ² , MKW*-Belastung bis 2 m unter GOK, Bodenmaterial >Z2

*MKW = Mineralölkohlenwasserstoffe

Abkürzungen:

OU = orientierende Untersuchung, HKO = Handlungskategorie Null

Im Rahmen des Baugrundgutachtens wurden organoleptisch keine Auffälligkeiten festgestellt, außer dass sie neben umgelagerten Erdstoffen auch Bauschutt- und Besiedlungsreste enthielten. Aus diesem Grund wurden Mischproben ausgewählt und einer chemischen Untersuchung gemäß LAGA (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall) – Mindestuntersuchungsprogramm bei unspezifischen Verdacht, Boden – unterzogen. Demnach sind die analysierten Proben B8.1 und B9.1 aufgrund erhöhter Sulfatgehalte in die Verwertungsklasse > Zuordnungswert 2 (Z2) einzuordnen. Diese Proben umfassen Ablagerungen im Niveau der alten Festungsbauwerke. Als Ursache für die hohen Sulfatwerte können Mörtelreste angesehen werden (Gipsmörtel). Die Analyseergebnisse im Rahmen der Baugrunduntersuchung stellen eine Vororientierung dar.

Die Vorbelastung des Bodens im Untersuchungsraum wird insgesamt mit „hoch“ eingestuft.

Bereits heute ergeben sich Schwachpunkte in Hinblick auf die Standsicherheit des Baugrundes für den Bereich der Liegenschaft Otto-von-Guericke-Straße 5.

Das Gebiet wird als Kampfmittelverdachtsfläche (Bombenabwurfgebiet) eingestuft.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gem. § 11 UVPG

Durch die Baumaßnahmen Straße/Tunnel sind umfangreiche Auskofferungsarbeiten erforderlich. Der Bodenaushub für Tunnel, Tröge und Zufahrten liegt bei ca. 87.600 m³. Die Baumaßnahmen im Bereich der Straßenbahn erfordern die Erneuerung des Oberbaus. Für den Bau von Schächten, einem Leichtflüssigkeitsabscheider und einem Pumpwerk sowie für die Verlegung/Umverlegung wird weiterer Bodenaushub vorgenommen. Im Rahmen der Auskofferungsarbeiten für den Tunnel können archäologische Bodendenkmale beeinträchtigt werden.

Eine Zwischenlagerung des Baumaterials/Bodenaushubs ist aus bautechnologischen Gründen erforderlich. Diese erfolgen ausschließlich auf zu befestigenden Flächen in angrenzenden Bereichen. Es können zeitlich begrenzte Versiegelungswirkungen (Verringerung der Grundwasserneubildungsrate) durch eventuell notwendige Befestigungen von Baustelleneinrichtungsflächen entstehen.

Zur Durchführung der geplanten Bauarbeiten ist das Errichten von Baustelleneinrichtungsflächen und –zufahrten sowie Baumaterial- und Bodenlagerflächen erforderlich. Es werden Flächen in den angrenzenden Bereichen für Baustellenein-

richtung, Baustraße, Bodenlager- und –entnahmestellen beansprucht. Flächeninanspruchnahme bedeutet den Verlust von Biotopflächen (Baufreiheit herstellen). Hiervon sind in geringem Umfang Grünflächen betroffen, die innerhalb der geschützten Parkanlage „Glacis“ liegen. Die Baustellenzufahrt erfolgt über das öffentliche Straßen- und Wegenetz. Eine Verdichtung des Bodens kann durch den allgemeinen, auch kurzzeitigen Baustellenbetrieb erfolgen.

Die für den Untersuchungsraum von der Landeshauptstadt Magdeburg (Untere Bodenschutzbehörde) bzw. der DB AG (Sanierungsmanagement) erfassten Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen werden durch das Ausbauvorhaben nicht berührt.

Im Rahmen der Lagerung von ausgebauten Tragschichten Vorort kann es zu Einträgen von ausgewaschenen Schadstoffen in Boden und Grundwasser kommen. Das Vorhaben ist geeignet, schädliche Auswirkungen auf die Standsicherheit von Baugründen im Untersuchungsraum zu bewirken. Im Zuge der Fertigstellung und nach Vollendung des Vorhabens ist eine komplizierte Grundwasserabsenkung notwendig. Hierdurch ist eine Beeinträchtigung der Standsicherheit auch für die landeseigene Liegenschaft Otto-von-Guericke-Straße 5 anzunehmen. Ferner liegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen infolge von Ramm- und Erdarbeiten vor.

Im Rahmen von Tiefbauarbeiten und sonstige erdeingreifende Maßnahmen ist mit dem Auffinden von Kampfmitteln zu rechnen.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Es werden äußere und innere Beweissicherung an benachbarten Gebäuden zur Dokumentation etwaiger Schäden durchgeführt.

Beim Ausbau von Altmaterialien (Asphalt, Aushubboden, Auffüllungen) sind kontaminierte Stoffe getrennt zwischen zu lagern und zu entsorgen. Durch den Einsatz umweltverträglicher Baumaterialien sowie die fachgerechte Aufbereitung ist eine bau- und anlagenbedingte Gefährdung des Grund- und Oberflächenwassers auszuschließen. Dies wird durch Nebenbestimmungen sichergestellt.

Im Rahmen der Auskofferungsarbeiten ist eine Deklaration des Erdaushubs entsprechend der LAGA-Mitteilung vorzunehmen und dementsprechend die Entsorgungswege/Recyclingwege bzw. der Wiedereinbau festzulegen (entsprechend der ermittelten Einbauklasse).

Zwischenzulagernde Aushubmassen an Baumaterial (z.B. Ausbauasphalt, Bau-schutt, Erdstoffe) bzw. Boden sind außerhalb sensibler Bereiche auf befestigten

Flächen zu lagern. Flächen mit hohem biotischen Potential sind nicht zu belasten. Bei Verwendung von Füllböden sind die Grenzwerte für Bodenschadstoffe einzuhalten. Die Zwischenlagerung von kontaminiertem Aushub ist ausschließlich auf versiegelten Flächen vorzunehmen. Der Eintrag von ausgewaschenen Schadstoffen in angrenzenden Bereichen ist zu verhindern.

Im Rahmen vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen soll auch der Ausgleich für das Schutzgut Boden über die Benennung bodenfunktionsbezogener Maßnahmen verbessert werden.

Es findet eine Überprüfung hinsichtlich der Vorbelastung mit Kampfmittelaltlasten durch einen Kampfmittelbeseitigungsdienst statt.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Die Inanspruchnahme von Boden beschränkt sich im Wesentlichen auf bereits versiegelte Verkehrsflächen.

Unter der Maßgabe von Beweissicherungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie verschiedenen Auflagen wird festgestellt, dass für das geplante Vorhaben unter Maßgabe der Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Schutzgut Boden vorliegt.

i) Schutzgut Klima

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Die mittlere Lufttemperatur beträgt für den kältesten Monat (Januar) $-0,4^{\circ}\text{C}$ und für den wärmsten Monat (Juli) $17,5^{\circ}\text{C}$. Das langjährige Jahresmittel der Lufttemperatur beträgt $8,7^{\circ}\text{C}$.

Mit einer durchschnittlichen Summe der Jahresniederschläge von rund 494 mm gehört der Untersuchungsraum zu den mäßig feuchten Gebieten. Die relative Luftfeuchtigkeit beträgt im langjährigen Mittel 78 %.

Die Hauptwindrichtungen sind Nordwest-West sowie Südwest-Süd. Östliche und nördliche Windströme sind von geringer Bedeutung. Die mittlere Windgeschwindigkeit liegt bei 3,0 m/s. Lokal treten relief- und nutzungsbedingt erhebliche Modifikationen der Windverhältnisse auf.

Kleinklimatisch ist der Vorhabenstandort als bebauter Innenbereich im Wesentlichen den belasteten Siedlungsflächen zuzuordnen. Charakteristisch ist eine verstärkte Aufheizung der versiegelten Flächen am Tag und eine eingeschränkte Abkühlung in der Nacht, so dass ein Wärmeinseleffekt mit relativ niedriger Luft-

feuchtigkeit besteht. Eine eingeschränkte klimatische Ausgleichsfunktion kommt den vorhandenen Grünanlagen in Bezug auf Staubfilterung, Produktion von Frischluft und Erhöhung der Luftfeuchtigkeit zu.

Aufgrund der vorhandenen Baustruktur kommt es zu verschiedenen Windeffekten (Winddüseneffekt, Böen und Windzug).

Luftaustauschbahnen bzw. Leitbahnen für Frisch-/Kaltluftströmungen sind im Untersuchungsraum nicht wirksam. Die Eindringtiefe der Frisch-/Kaltluft in die Bebauung reicht nicht bis in den Vorhabenstandort hinein.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Insbesondere in den Sommermonaten kann es während der Bauphase bei trockener Witterung und entsprechendem Windaufkommen zu Staubeentwicklung im Nahbereich der Arbeitsflächen kommen. Betroffen davon sind die Anwohner und Nutzer der Ernst-Reuter-Allee sowie in geringerem Umfang die Nutzer der Parkanlage (Glacis).

In geringem Umfang gehen bestehende Biotopstrukturen / Gehölze verloren, womit auch relevante kaltluftproduzierende innerstädtische Freiflächen mit lufthygienischer Funktion betroffen sind. Trotz des prozentual geringen Umfangs ist von einer gewissen Veränderung der Mikroklimatischen Verhältnisse auszugehen.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung und Ausgleich sowie Kompensationsmaßnahmen

Zur Minderung baubedingter Staubbelastungen ist regelmäßiges Säubern und Befeuchten der Baustellenzufahrten durchzuführen.

Der Erhalt von Vegetationsstrukturen bzw. Lebensräumen hat oberste Priorität. Eine Beschränkung der Gehölzreduzierung auf das minimal notwendige Maß ist vorgesehen.

Es sind Anpflanzungen (Ausgleichsmaßnahmen) von Baumreihen und Baumgruppen von insgesamt 89 Einzelbäumen vorgesehen.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Das Klima wird durch Veränderungen kleinklimatisch bedeutender Vegetationsbestände (Baumfällungen) beeinträchtigt. Diesen Beeinträchtigungen kann durch Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen (entsprechend den Festsetzungen im LBP) entgegengesteuert werden. Gegenüber

dem Ist-Zustand ist insgesamt mit keiner erheblichen Veränderung der klimarelevanten Luftschadstoffe zu rechnen.

Es wird festgestellt, dass für das geplante Vorhaben unter Maßgabe der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Schutzgut Klima vorliegt.

j) Schutzgut Landschaft / Stadtbild

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Der Vorhabenbereich befindet sich im innerstädtischen Siedlungsbereich der Landeshauptstadt Magdeburg. Die anthropogenen Einflüsse führten weitestgehend zur Monotonisierung der optischen Eindrücke durch die Gestaltung der Flächen mit typischen Stadtelementen (z.B. Straßen, Bahnanlagen, Wohnquartiere mit Gewerbe).

Neben den Siedlungskernbereichen befinden sich mit Glacisanlagen und dem Ulrichplatz Park- bzw. Grünanlagen im Untersuchungsgebiet. Des Weiteren befinden sich Kleingartenanlagen im Bereich zwischen Maybachstraße und Magdeburger Ring.

Verschiedene Gehölzstrukturen (insbesondere Straßenbäume) sind als Landschafts-/Stadtbild prägende Elemente im Untersuchungsraum vorhanden.

Der Untersuchungsraum weist zahlreiche Vorbelastungen auf, die das Landschafts-/Stadtbild beeinträchtigen und zu einem nahezu flächendeckenden Verlust charakteristischer Naturraumelemente geführt haben.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Während der Bauphase (Baustellenbetrieb) ist mit einer vorübergehenden Beeinträchtigung des Landschafts-/Stadtbildes (Erholungsfunktion) aufgrund temporär erhöhter Lärm-, Erschütterungs- und Luftschadstoffimmissionen zu rechnen.

In sehr geringem Umfang werden siedlungsnahe Erholungsräume durch das Vorhaben in Anspruch genommen (Teilbereiche der geschützten Parkanlagen „Glacis“).

Mit dem Vorhaben sind tiefere und weitläufigere Einschnitte und Böschungen (Rampen zur Anbindung des Tunnelbauwerkes) verbunden, die in Bezug auf das Landschafts-/Stadtbild eine optische Vergrößerung der Trennwirkungen beinhalten.

Mit dem Abtrieb bzw. Rückschnitt von Gehölzen gehen Landschafts-/Stadtbild prägende Strukturen verloren.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Zur Minimierung baubedingter Staubbelastungen sind die Baustellenzufahrten regelmäßig zu Säubern / Befeuchten. Die Lärmbelastungen sind durch kurzfristige Bautätigkeit sowie die Anwendung aller relevanten fachtechnischen Standards auf ein umweltbeanspruchendes Minimum zu reduzieren.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Die Maßnahme wird zu umfangreichen Änderungen des Stadtbildes führen. Durch die Führung des MIV in der Ebene -1 ist jedoch nach Realisierung des Vorhabens eher mit einer Verbesserung der optischen Wahrnehmung des architektonischen Stadtbildes zu rechnen.

Es bestehen keine weiteren Einwende, Hinweise oder zusätzliche Erkenntnisse gegen das Vorhaben, die das Schutzgut Landschaft (insbesondere Stadtbild) betreffen. Es wird festgestellt, dass für das geplante Vorhaben unter Beachtung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts für das Schutzgut Landschaft einschl. Stadtbild vorliegt.

k) Schutzgut Kultur- und Sachgüter

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Die Glacis-Anlagen unterliegen den gartendenkmalpflegerischen Bestimmungen des Denkmalpflegegesetzes LSA.

Im unmittelbaren Vorhabenbereich befinden sich eine Reihe von Kulturdenkmälern.

Kulturdenkmale im Vorhabensbereich

ID	Straße	Haus-Nr.	Kulturdenkmal nach DenkmSchG LSA	§ 2 Abs. 2 Nr. 1-6
4088	Ernst-Reuter-Allee		Denkmal (Kindersturz)	6
4083	Ernst-Reuter-Allee		Park (mit Springbrunnen)	2
4060	Ernst-Reuter-Allee		Brücke (Brücken, Bahndamm, Stützmauerzug bis Maybachstraße)	1
3568	Ernst-Reuter-Allee	6	Wohn- und Geschäftshaus	1
3569	Ernst-Reuter-Allee	8	Wohn- und Geschäftshaus	1
3557	Ernst-Reuter-Allee	10	Wohn- und Geschäftshaus	1
3558	Ernst-Reuter-Allee	12	Wohn- und Geschäftshaus	1
3559	Ernst-Reuter-Allee	16	Wohn- und Geschäftshaus	1
3560	Ernst-Reuter-Allee	18	Wohn- und Geschäftshaus	1
3561	Ernst-Reuter-Allee	20	Wohn- und Geschäftshaus	1
3562	Ernst-Reuter-Allee	22	Wohn- und Geschäftshaus	1
3563	Ernst-Reuter-Allee	24	Wohn- und Geschäftshaus	1
3564	Ernst-Reuter-Allee	26	Wohn- und Geschäftshaus	1
3565	Ernst-Reuter-Allee	28	Wohn- und Geschäftshaus	1
3566	Ernst-Reuter-Allee	30	Wohn- und Geschäftshaus	1
3567	Ernst-Reuter-Allee	32	Wohn- und Geschäftshaus	1
4318	Ernst-Reuter-Allee	38	Hotel (nur Fachwerkgebäude im Innenhof)	1
4732	Ernst-Reuter-Allee	40	Hotel (nur Fachwerkgebäude im Innenhof)	1

Quelle: Denkmalverzeichnis der Landeshauptstadt Magdeburg (Stand: 01.10.2008)

Die Bahnbrücken (Viaduktbrückenanlage) sowie der Stützmauerzug unterliegen dem Denkmalschutz (Baudenkmal „Ernst-Reuter-Allee, Brückenanlage“).

Neben dem Baudenkmal „Brückenanlage“ befinden sich noch das Baudenkmal Park (Glacis) und das Baudenkmal Festung (Maybachstraße) im Untersuchungsgebiet.

Das geplante Vorhaben befindet sich im archäologischen Flächendenkmal der Magdeburger Altstadt und der historischen Festungsanlage. Das Vorhandensein von Bodendenkmalen kann im Bereich des geplanten Vorhabens nicht ausgeschlossen werden.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gemäß § 11 UVPG

Durch das Vorhaben wird ein Kulturdenkmal zerstört (Eingriff in die Viaduktbrückenanlage und in die Stützmauerzüge Ernst-Reuter-Allee / Maybachstraße), nach Erfüllung entsprechender Dokumentationsauflagen und unter Maßgabe der

Feststellung der Planrechtfertigung für das Vorhaben bestehen aus Sicht der Bau- und Kunstdenkmalpflege keine Bedenken gegen die Umsetzung des gegenständigen Vorhabens.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch das Vorhaben Bodendenkmale im Bereich des archäologischen Flächendenkmal der Stadt Magdeburg beeinträchtigt werden.

Aufgrund der entwässerungstechnischen Anforderungen sowie dem erforderlichen Platzbedarf für die Baugruben ist ein Eingriff in den Baumbestand im Bereich bestehender Grünanlagen und damit in das Baudenkmal Park Glacis erforderlich.

cc) Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung sowie Kompensationsmaßnahmen

Das Kulturdenkmal (Viaduktbrückenanlage) wird vor dem Eingriff umfassend dokumentiert.

Im Rahmen der denkmalrechtlichen Genehmigung des Vorhabens wird vor Baubeginn eine Grabungsvereinbarung mit dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt zur Dokumentation des Eingriffs abgeschlossen und der unteren Denkmalschutzbehörde zur Kenntnis gegeben.

Die historischen Überbauten einschließlich der Widerlager sind durch detaillierte Baubeschreibungen zu dokumentieren.

Im Rahmen des Vorhabens aufgefundene Sachen, die möglicherweise als archäologische Bodenfunde eingeordnet werden können, sind zu erhalten und der Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

Es bestehen keine weiteren Einwende gegen das Vorhaben, welche das Schutzgut Kultur- und Sachgüter betreffen. Das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie hat festgestellt, dass keine Bedenken unter Maßgabe der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen gegen das Vorhaben bestehen und unter diesen Voraussetzungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umwelt- und Denkmalrechts vorliegt.

I) Wechselwirkungen

aa) Beschreibung Ist-Zustand

Die Gesamtheit der Umweltmedien beeinflusst sich gegenseitig und bestimmt die typischen Standortgegebenheiten maßgeblich. Es entstehen somit komplexe Wechselbeziehungen. Aufgrund dieser Komplexität kann das Fehlen oder die Belastung eines Teiles der Umwelt zu mannigfaltigen Funktionsverlusten des Naturhaushaltes führen.

Die Beschreibung der Umweltbereiche in den vorangegangenen Kapiteln hat dargelegt, dass der Standort wegen seiner jahrelangen innerstädtischen Nutzung vorbelastet ist und sich auf der Fläche nur wenige besonders relevante Wechselbeziehungen zwischen den Schutzgütern, wie z.B. die wechselseitige Abhängigkeit der Lebensräume (Standortbedingungen) von Flora und Fauna von kleinklimatischen Veränderungen, entwickeln konnten.

Vegetationsflächen, die neben der Bedeutung für das Stadt-/Landschaftsbild auch eine wichtige lufthygienische und mikroklimatische Ausgleichsfunktion haben, sind am Standort und im Untersuchungsraum nur sehr begrenzt vorhanden.

Das Landschaftsbild als wesentlicher Faktor der Landschaft bedingt einerseits die Qualität einer Wohnlage bzw. der Erholungseignung, andererseits bewirkt innerhalb des Siedlungsraumes die Wohn- und Gewerbenutzung eine Veränderung des Landschaftsbildes und bedingt damit die Qualität des Erholungspotenzials.

Vor allem in Siedlungsbereichen wird das Lokalklima wie auch die Luftqualität umfassend durch die Flächennutzung, die Strukturierung der Bodenoberfläche und die Produktions- und Verarbeitungsaktivität beeinflusst.

Wechselbeziehungen liegen sicherlich zwischen Klima und Luft sowie Mensch und Wohnqualität und zwischen Boden und Wasserhaushalt sowie Lärm und Wohnqualität vor. Bei den jeweiligen Schutzgütern wurden entsprechende Querbeziehungen und Wechselwirkungen jeweils angesprochen.

bb) Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen gem. § 11 UVPG

In Ökosystemen stehen die einzelnen Schutzgüter in engem funktionellen Zusammenwirkungen, so dass Auswirkungen in der Regel nicht nur auf ein Schutzgut beschränkt sind. Dennoch gibt es vorhabensbezogenen Schwerpunkte, welche entsprechend zu beachten sind (z. B. Bauarbeiten mit Grundwasserabsenkung oder Verkehr mit Staub / Luftschadstoffbelastung). Die folgende Darstellung gibt Schwerpunkt-Wechselwirkungen beispielhaft wieder, wobei andere Wechselbeziehungen dadurch nicht ausgeschlossen sind. Die Grafik soll nur verdeutlichen,

an welchen Stellen signifikante Wechselbeziehungen vom Vorhaben betroffen sind.

Zuordnung der wesentlichen Auswirkungen zu den betroffenen Schutzgütern

Schutzgut / Auswirkungen	Mensch	Luft	Tiere / Pflanzen	Oberflächen- / Grundwasser	Boden / Geologie	Klima	Landschaft / Stadtbild	Kultur- / Sachgüter
Bauphase:								
Lärm	+		+					
Erschütterung	+		+					
Staub	+	+						
Sperrungen	+							
Verkehrsverlagerung	+		+					
Bodenaushub				+	+			
Abriss							+	+
Grundwasserabsenkung	(+)			+	+			
Umverlegungen				+	+		+	
Vorhabensbedingt:								
NO2	+	+	+					
Feinstaub	+	+	+			+		
CO	+	+						
Schall	+		+				+	
Erschütterungen	+		+		+		+	+
Verkehr	+	+	+				+	
Grundwasserabsenkung				+	+			

cc) Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation

Weitere Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Kompensation, die über die bereits schutzgutbezogenen dargestellten Maßnahmen hinausgehen, sind nicht vorgesehen. Die jeweiligen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation werden bei den jeweiligen Schutzgütern angesprochen und stellen auch Maßnahmen gegen oder zur Kompensation von Wechselwirkungen dar.

dd) Bewertung nach § 12 UVPG

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

Es wird festgestellt, dass für die Wechselwirkungen zum geplanten Vorhaben unter Maßgabe der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Umweltrechts vorliegt.

m) Zusammenfassung der wesentlichen Ausgleichsmaßnahmen / Ersatzmaßnahmen

Im Ergebnis der Eingriffs- / Ausgleichsermittlung liegt für den Bereich Straße / Tunnel eine negative Bilanz vor. Unter Berücksichtigung der Schutz-, Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der innerhalb der technischen Planung vorgesehenen Rückbaumaßnahmen verbleiben nach der Umsetzung des Vorhabens erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt, die durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren sind.

Der Umfang sowie die Qualität der Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen richtet sich nach dem innerhalb der Eingriffs- und Ausgleichsermittlung festgestellten Ausgleichsbedarfs. Entsprechend des anzuwendenden Numerischen Bewertungsschemas für Natur und Landschaft (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt) bzw. der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg besteht bei der Realisierung des Vorhabens folgender Ausgleichsbedarf:

- 50.496 Wertpunkte
- 80 Einzelbäume (Straße/Tunnel) + 9 (Straßenbahn)

Für die Kompensation der vorhabensbedingten Eingriffe sind folgende Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

tabellarischer Überblick der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen

	Art der Maßnahme	Lage der Maßnahme	Umfang der Maßnahme
A 1	Rückbau, teilweise Entsigelung, Oberbodenandeckung, Ansaat von Landschaftsrasen und Anpflanzungen von Bäumen und Sträuchern (Baumreihen, Baumgruppen und Hecken)	die Maßnahme ist Bestandteil der Kompensationsmaßnahme Gröperstraße, die sich in der LH Magdeburg befindet	4,4 ha
A 2	Flächenentsiegelung, Oberbodenandeckung und Ansaat von Landschaftsrasen mit Initialpflanzungen von Gebüsch trockenwarmer Standorte	nördlich der Ernst-Reuter-Allee (ehemalige Bahnpost), in der LH Magdeburg	0,29 ha
A 3	Anpflanzung von Einzelbäumen	Ersatzpflanzungen am Rand der E.-Reuter-Allee, an der Bahnhofsstraße, im Bereich Konrad-Adenauer-Platz und am Damaschkeplatz	35 Bäume
A 4	Anpflanzung von Baumreihen und Baumgruppen entlang der Trasse	entlang des Tunnelbauwerks, der angrenzenden Straßenzüge und im Bereich des Grünen Rings in der LH Magdeburg	61 Bäume

n) Medienübergreifende Gesamtbewertung

Das Vorhaben ruft nicht unerhebliche Konfliktpotentiale insbesondere während der Bauphase hervor. Im engeren Umfeld ergeben sich signifikante Beeinträchtigungen insbesondere auf Anwohner und Geschäfte sowie verschiedene Umweltmedien.

Für alle negativen Auswirkungen, die durch das Vorhaben verursacht werden, konnten schutzgutbezogen geeignete Vermeidungs- und Verminderungsmaß-

nahmen sowie Kompensationsmaßnahmen festgelegt werden, die diese Auswirkungen temporär begrenzen oder unter die Erheblichkeitsschwelle minimieren bzw. unter Maßgabe der Nebenbestimmungen eine Vereinbarkeit mit dem Umweltrecht herstellen. Nur in wenigen Fällen ergeben sich dauerhafte Auswirkungen über die Bauphase hinaus, für die jedoch Maßnahmen festgelegt und in Nebenbestimmungen verankert wurden. Der Vorhabenträger hat darüber hinaus sich auch zu Maßnahmen verpflichtet, die über das vom Gesetzgeber geforderte Regime hinausgehen (z.B. Unterwerfung unter die Allgemeine VwV Baulärm). Damit wird dem Prinzip der Umweltvorsorge Rechnung getragen.

Mit Realisierung der genannten Vermeidungs- und Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen und bei Umsetzung der umfangreichen Nebenbestimmungen können sowohl schutzgutbezogen als auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen erhebliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens wirksam minimiert, vermieden oder ausgeglichen werden.

Nicht vermeidbare oder nicht kompensierbare Beeinträchtigungen wurden aufgezeigt. Das Vorhaben ist daher mit dem umweltbezogenen Maßstäben der Fachgesetze und auch mit den Maßstäben des § 12 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge vereinbar.

6. Städtebauliche Belange

a) Bebauungsplan

Das dem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Vorhaben liegt teilweise im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 237-1 „Bahnhofsvorplatz“, 3. Änderung, veröffentlicht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Magdeburg Nr. 38 vom 03. November 2006.

Der vorgenannte Bebauungsplan setzt im nördlichen Bereich des Willy-Brandt-Platzes eine doppelreihige Baumbepflanzung fest.

Aufgrund der nach den Planunterlagen zu ändernden Tiefgaragenausfahrt entfällt in diesem Bereich eine Baumreihe, weil die vorhandene Einfahrt in die Tiefgarage an die neu zu errichtende Tunnelebene anzupassen ist. Die sich daraus ergebenden baulichen Zwangspunkte lassen keinen Raum mehr für die im B-Plan festgesetzte zweite Baumreihe.

Zwar wird insoweit von der ursprünglich verfolgten Freiraumplanung des Bahnhofsvorplatzes abgewichen. Von einer völligen Entwertung dieses Konzeptes ist im Ergebnis jedoch nicht auszugehen. Gemessen daran ist der nach den vorliegenden Planunterlagen geänderten Einfahrtssituation eine höhere Abwägungsgewichtung beizumessen. Denn lediglich durch die geänderte Einfahrtssituation kann eine Anbindung der Tiefgarage überhaupt gewährt werden. Mit der weiter aufrechtzuerhaltenden Einfahrt in die Tiefgarage werden ferner private Belange des Betreibers entsprechend berücksichtigt. Die geänderte Ausfahrtsituation beseitigt darüber hinaus ebenfalls eine derzeit bestehende unbefriedigende verkehrliche Situation.

Die Planunterlagen beinhalten im Weiteren die Verlegung des Taxiplatzes in den südlichen Bereich des Willy-Brandt-Platzes. Damit weichen die Planunterlagen von § 3 Abs. 3 der textlichen Festsetzungen des B- Planes ab, wonach ein Fahrrecht für Taxen im nördlichen Bereich vorgesehen ist.

Grund für die Verlegung des Taxiplatzes in den südlichen Teil des Bahnhofsvorplatzes ist die neue Verkehrsplanung für den motorisierten Individualverkehr, der komplett in die – 1-Ebene verlegt wurde. Höhenmäßig kann der derzeit vorhandene Taxiplatz damit nach der Baumaßnahme nicht mehr aus Richtung Westen erreicht, sondern nur noch von der Hasselbachstraße / Bahnhofstraße angefahren werden. Im Zuge der Neuordnung des Entwässerungssystems muss der derzeitige Taxiplatz ferner für eine große Ziel- und Startgrube für längere Zeit gesperrt werden, so dass die Umverlegung des Taxiplatzes ohnehin bereits vor Beginn der Umverlegung der Entwässerungsleitungen erfolgen muss.

Die Gestaltung des Taxiplatzes soll entsprechend der derzeitigen Gestaltung vorgenommen werden. Der verbleibende Bereich des vorhandenen Standortes für Taxen wird in die Neugestaltung der Baumaßnahme einbezogen und soll mit Gestaltungselementen, wie z.B. Fahrradständern, Bänken und Pflanzgefäßen ausgestattet werden.

Soweit von einzelnen Festsetzungen des B-Plans abgewichen wird, begründet dies keinen Widerspruch zu zwingendem Recht, sofern die mit den betreffenden Festsetzungen verfolgten Belange in die Abwägung eingestellt und gegenüber den mit dem planfestzustellenden Vorhaben verfolgten Zielen zurückstehen müssen.

Zudem gestattet § 37 Abs. 4 StrG LSA ausdrücklich die Abweichung von Festsetzungen des Bebauungsplanes.

Entgegenstehende Festsetzungen des Bebauungsplanes sind als öffentliche Belange des Städtebaues in die fachplanerische Abwägung einzubeziehen und entsprechend ihrer Gewichtung zu berücksichtigen; sie können also nur abwägend überwunden werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 03. Juli 1998, 5 S 1/98, juris).

Unter Anwendung der genannten Grundsätze und aufgrund der o. g. Erwägungen stehen die abweichenden Festsetzungen des B- Plan Nr. 237-1 „Bahnhofsvorplatz“ dem Vorhaben nicht entgegen. Dieser sollte jedoch perspektivisch angepasst werden.

Eine dem planfestzustellenden Vorhaben entgegenstehende Festsetzung des B-Plans könnte jedoch einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit darstellen.

Von einer Beeinträchtigung der gemeindliche Planungshoheit nach Art. 28 Abs. 2 GG ist hier jedoch schon deshalb nicht auszugehen, weil der Vorhabenträger als kommunale Gebietskörperschaft „Landeshauptstadt Magdeburg“ zugleich auch Träger der Planungshoheit ist.

Somit ist bereits aus dem Inhalt der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen ein vom Planungswillen des Bebauungsplanes abweichender Planungswille ersichtlich. Der sich aus den entgegenstehenden Festsetzungen ergebende ursprüngliche, nunmehr geänderte Planungswille sollte durch eine Änderung des B-Planes angepasst werden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Vorhaben dem Planungswillen der Trägers der kommunalen Planungshoheit entspricht.

b) Stadtbild

Eine durchgreifende Beeinträchtigung städtebaulicher Belange lässt sich nicht aus der „Zerschneidung“ des Stadtbildes im Bereich der Tunnelrampen schließen. Die optische Zerschneidung der Ernst-Reuter-Allee bzw. des Damaskheplatzes im Bereich der Tunnelein- und ausfahrten ist eine notwendige Folge der Verlegung

des motorisierten Individualverkehrs in die – 1 Ebene. Die Trennung der einzelnen Verkehrsarten in verschiedene Ebenen entspricht der Zielstellung des Vorhabens. Die mit der Trennung der Verkehrsarten verbundenen Vorteile rechtfertigen den im Bereich der Tunnelrampen entstehenden „städtebaulichen Einschnitt“.

Dem „städtebaulichen Einschnitt“ im Bereich der Tunnelrampen steht im Übrigen die städtebauliche Aufwertung im Bereich der 0- Ebene gegenüber. In diesem Bereich entsteht mit der Verlegung des Kfz- Verkehrs in die – 1-Ebene eine höhere Aufenthaltsqualität. Durch den Anschluss an die weitläufige Fußgängerzone des Willy-Brandt-Platzes lässt dieser Bereich Raum für eine hochwertige städtebauliche Gestaltung. Nach den Planungen des Vorhabenträgers ist darüber hinaus auch eine optisch ansprechende Gestaltung der Tunnelrampen vorgesehen, die jedoch nicht planfeststellungsrelevant ist. Zu der Gestaltung der Tunnelrampe sowie zur Freiraumgestaltung des gesamten Umfeldes wurde im Übrigen durch die Landeshauptstadt Magdeburg ein architektonischer Wettbewerb durchgeführt.

Die Querungen für Fußgänger bleiben gegenüber dem Bestand erhalten. Entsprechende Querungen sind im Bereich westlich und östlich des Damaschkeplatzes sowie in Höhe der Brandenburger Straße und der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße weiterhin möglich. Hier stellt sich gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Verbesserung dar, weil durch den Wegfall des Kfz-Verkehrs das Queren für Fußgänger und Radfahrer auf der Null-Ebene zwischen dem östlichen Damaschkeplatz und der Brandenburger Straße barrierefrei erfolgen kann.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Viertels „Brandenburger Straße“ werden durch die Maßnahme nicht negativ beeinflusst, weil die Erreichbarkeit über die Otto-von-Guericke-Straße weiterhin uneingeschränkt bestehen bleibt.

Nach alledem ergeben sich nach Abwägung der dargestellten städtebaulichen Belange keine gegen das Vorhaben sprechenden Gründe.

c) Ausgestaltung der Geh- und Radwege

Für Radfahrer und Fußgänger werden neu geordnete separate Rad- und Gehwege geplant. Zwischen dem Damaschkeplatz und der Brandenburger Straße verläuft

ein Zweirichtungsradweg. Zwischen der Brandenburger Straße und der Otto-von-Guericke-Straße teilt sich dieser Radweg in je einen Einrichtungsrads auf jeder Fahrbahnseite. Die Querschnittsaufteilung wurde den örtlichen Gegebenheiten angepasst. An den signalisierten Einmündungen von Straßen werden abmarkierte Radfahrstreifen und Fußgängerfurten hergestellt. Der in Nord-Süd-Richtung verlaufende Künetteradweg wird in veränderter Lage angebunden. Der Anschluss an den Willy-Brandt-Platz bleibt wie im Bestand erhalten. Die Brandenburger Straße wird nur als Geh- und Radweg angeschlossen.

Grundlage für die Planungsbreiten der Rad- und Gehwege ist die RASSt 06. Danach erwachsen Nutzungsansprüche des Radverkehrs aus der Bedeutung und der Lage der Straße innerhalb des gesamtgemeindlichen und überörtlichen Radverkehrsnetzes. Die Ausprägung der Nutzungsansprüche wird vorrangig bestimmt durch Verbindungsbedeutung, Sicherheitsaspekte (vor allem an Knotenpunkten) und angestrebtem Fahrkomfort. Bei der Ermittlung der Nutzungsansprüche muss berücksichtigt werden, dass durch Änderungen in Art und Maß der Umfeldnutzung punktuelle oder abschnittsweise Unterschiede in den Ansprüchen des Radverkehrs entstehen können.

Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe eines Radfahrers sowie den erforderlichen Bewegungsspielräumen zusammensetzen. Zu den Verkehrsräumen des Radverkehrs sollen zusätzlich jeweils Sicherheitsräume bei der Bemessung der Radverkehrsanlage berücksichtigt werden (vgl. Ziffer 4.6 der RASSt 06).

Bei der Straßenplanung der Ernst-Reuter-Allee wurden die wesentlichen Nutzungsansprüche unter Berücksichtigung der nach Fertigstellung der Baumaßnahme vorliegenden Gesamtbelegungszahlen (ca. 690 Fußgänger, ca. 200 Radfahrer, 34 Straßenbahnen je Spitzenstunde und Richtung sowie insgesamt ca. 31.000 Kfz/24 h) beachtet.

Nach den Vorgaben der RASSt 06 sind die vorgegebenen Planungsbreiten jeweils für den Zweirichtungsradweg und den Gehweg eingehalten. Im Bereich zwischen der Brandenburger Straße und der Otto-von-Guericke-Straße wird die erforderliche Breite für den Geh- und Radweg abschnittsweise nicht eingehalten. Nach Punkt 6.1.7.5 der RASSt 06 dürfen bei straßenbegleitenden Radwegen jedoch die Regelbreiten auf kurzen Abschnitten unterschritten werden. Aufgrund der vorgegebenen

geringen Gesamtbreite des vorhandenen Straßenraums zwischen dem Büro- und Einkaufscenter City Carré und der Ballustrade, welche sich vor dem Wohngebäude der Ernst-Reuter-Allee der Nordseite befindet, ergibt sich jedoch nur eine begrenzte Baubreite für die Errichtung der Gesamtverkehrsanlage, welche aus Geh- und Radwegen, Trogrampen mit Fahrbahnen, Notgebahnen und Stützwänden sowie der Straßenbahnanlage besteht. Unter voller Ausnutzung der gesamten Straßenraumbreite und bei Einhaltung aller sicherheitsrelevanter Mindestbreiten ist eine Aufweitung der Geh- und Radwege in diesem Bereich nicht möglich.

Vorliegend beträgt der nördliche Einrichtungsrادweg durchgängig 2,05 m inklusive Sicherheitstrennstreifen. Der Gehweg beträgt zwischen 1,70 m und 9,00 m inklusive Sicherheitstrennstreifen. Die Gesamtbreite an der nördlichen Engstelle beträgt 3,60 m inklusive der Sicherheitstrennstreifen. Die geplante Gehwegbreite inklusive Sicherheitstrennstreifen mit 1,70 m entspricht an diesem Punkt somit nicht der geforderten Mindestbreite von 2,35 m inklusive Sicherheitstrennstreifen. An der Station etwa 727.325 in der Achse 20 liegt eine punktuelle Engstelle der Planungsbreite auf einer Länge von ca. 9,00 m vor.

Durch eine Gebäudeaufkantung von ca. 35 cm an der Fassade des City Carrés kommt es zu einer lokalen Engstelle auf einer Länge von ca. 70 cm in diesem Bereich. Hinter dieser Engstelle weitet sich die Gehwegbreite von 1,30 m wieder auf 1,65 m auf und kommt dann wieder zu der Regelbreite von 2,05 m für den Gehweg.

Unter Abwägung der mit dem Projekt verfolgten öffentlichen Belange und der vergleichsweise nur auf dem kurzen Abschnitt bestehenden Engstelle überwiegen vorliegend die Interessen für die vorgelegte Planung mit den entsprechend gewählten Rad- und Gehwegbreiten.

Dies auch vor dem Hintergrund, dass sich der Planfeststellungsbehörde eine andere Lösung nicht aufdrängt. Es bestünde allenfalls die Möglichkeit den Fahrradweg über den Willy-Brandt-Platz, um das Gebäude des City-Carrés herum, durch die Hasselbachstraße zu führen. Dies widerspricht dem üblicherweise zu erwartenden Verhalten der Fahrradfahrer, sodass nicht davon auszugehen ist, dass die Radfahrer dieser Wegführung folgen würden. Aus diesen und den oben genannten Gründen fällt die Abwägung daher zugunsten der vorgesehenen Planungsbreiten aus.

Die Ausgestaltung der Geh- und Radwege stellt sich nach alledem als sachgerecht dar.

Städtebauliche Zielstellungen stehen der geplanten Ausführung der Geh- und Radwege nicht entgegen.

7. Begründung der Entscheidungen über Stellungnahmen

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

a) Behörden / Träger öffentlicher Belange

aa) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Verkehrswesen, (Reg.-Nr.02)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Das Landesverwaltungsamt, Referat Verkehrswesen, hat mit Schreiben vom 03. Februar 2011 zum Planfeststellungsverfahren die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben.

- 1)** Der verkehrliche Nutzen der Maßnahme sei insgesamt nicht erkennbar und damit die Planrechtfertigung nicht gegeben.

Hierzu äußert sich die Planfeststellungsbehörde wie folgt:

Der Hinweis ist für die Planfeststellung nicht bindend, wird jedoch als sachverständige Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

Der Vorwurf der fehlenden Planrechtfertigung ist nicht nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat die Planrechtfertigung geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese vorliegend gegeben ist. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IV verwiesen.

- 2)** Der Hinweis betreffend der Luftschadstoffbelastung wurde nach dem Erörterungstermin mit Schreiben vom 12. Januar 2012 für erledigt erklärt, so dass insoweit eine Entscheidung entbehrlich ist.

- 3) Es sei eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte zu erwarten, wobei keine Aussage darüber getroffen wurde, ob diese Werte eine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand oder dem Prognose-Nullfall darstellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus dem ergänzenden schalltechnischen Gutachten vom 31. August 2011 wurden Immissionsgrenzwertüberschreitungen festgestellt. Diese Ergebnisse und die sich daraus ergebenden Lärmschutzmaßnahmen werden mit diesem Beschluss verbindlich festgeschrieben (vgl. Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 b).

- 4) Im Erörterungstermin wurde durch den Vertreter des Landesverwaltungsamtes die Frage der Notwendigkeit der Lage der Doppelhaltestelle am Kölner Platz als Einwand nachgeschoben.

Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die Umsetzung der ÖPNV-Haltestelle am Kölner Platz ein weiteres beschlossenes Ziel der Verkehrskonzeption Innenstadt darstellt. Der Neubau einer zentralen Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz als Doppelhaltestelle ergibt sich aus der Planung als zukünftiger Umsteigeknoten für die westlichen Stadtgebiete und dem Umstieg zum Hauptbahnhof und zum Zentralen Omnibus-Bahnhof. Die Schaffung einer Treppenanlage von der Ernst-Reuter-Allee / Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz zu den Bahnsteigen 1 – 9 der DB AG rechtfertigen die geplante Lage dieser Straßenbahnhaltestelle. Die Straßenbahnhaltestelle wird im Jahr 2025 mit 34 Bahnen pro Spitzenstunde angefahren und zählt mit sechs verschiedenen Straßenbahnlinien mit zu den am stärksten belasteten Straßenbahnhaltestellen in der Stadt. Der derzeitige Umsteigepunkt am Damaschkeplatz wird mit der Maßnahme auf eine zweigleisige Einfachhaltestelle zurückgebaut.

Ein abwägungsrelevanter Sachverhalt ergibt sich damit nicht.

**bb) Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Referat Denkmalschutz
(Reg.-Nr. 60)**

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Obere Denkmalschutzbehörde hat mit Schreiben vom 12. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren und insbesondere zu der denkmalrechtli-

chen Genehmigung hinsichtlich des Abbruches der Brücke telling genommen.

Grundsätzlich hätte die denkmalrechtliche Genehmigung betreffend den Abbruch des Brückenzuges einschließlich der Stützmauern in das Planfeststellungsverfahren und den Beschluss integriert werden können. Nach telefonischer Mitteilung der Oberen Denkmalschutzbehörde sei zwischen der Oberen Denkmalschutzbehörde, dem Vorhabenträger und der DB AG Einigkeit darüber erzielt worden, dass die DB AG, als Eigentümerin der abzubrechenden Anlagen, einen eigenen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 14 Abs. 1 DSchG LSA bei der Oberen Denkmalschutzbehörde stellt. Die Genehmigung wurde durch die Obere Denkmalschutzbehörde am 07. März 2012, Aktenzeichen 502.1.4-57721-5226, erteilt. Ein planfeststellungsrelevanter Hinweis liegt somit nicht vor.

cc) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Naturschutzbehörde (Reg.-Nr. 64)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Untere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 03. Februar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Forderungen erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

1) Zuordnung Ersatzmaßnahmen

Die flächenmäßige Zuordnung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Gegenstand entsprechender Ausweisungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Aufgrund der bestehenden komplexen Leitungsverhältnisse kann naturgemäß eine konkrete Zuordnung erst im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen, weil durch die Lage der einzelnen Versorgungsleitungen punktuelle Verschiebungen der geplanten Bäume durchaus zu erwarten sind. Der Vorhabenträger hat mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt, dass die konkrete Zuordnung einvernehmlich im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgt.

Im Rahmen des Erörterungstermines ergab sich daher für die Untere Naturschutzbehörde kein weiterer Klärungsbedarf.

2) Abgrenzung der abwassertechnischen Maßnahmen

Die Untere Naturschutzbehörde bat um Klarstellung, welche abwassertechnischen Maßnahmen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und welche Gegenstand eines gesonderten, vorgezogenen Verfahrens seien. Der Vorhabenträger hat im Rahmen des Erörterungstermines die konkrete Abgrenzung der planfestzustellenden Maßnahme zu der im Vorfeld von der Abwassergesellschaft Magdeburg mbH durchzuführenden Verlegung des Mischwasserkanals nachvollziehbar erläutert, sodass sich damit der Hinweis erledigt hat und keiner Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde bedarf.

dd) Landeshauptstadt Magdeburg, Untere Immissionsschutzbehörde (Reg.-Nr. 64 a)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Untere Immissionsschutzbehörde hat mit Schreiben vom 11. Februar 2011 und vom 29. September 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Forderungen erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

- 1) Es komme zu erheblichen Überschreitungen der Emissionsgrenzwerte betreffend Lärm, woraus sich ein Anspruch der Anlieger ergäbe. Ebenso wurde auf den Lärmschutz während der Bauphase hingewiesen.

Der Forderung wird durch die erteilte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 b, und Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 a) dieses Beschlusses stattgegeben.

- 2) Den fachlichen Hinweisen und Forderungen der Unteren Immissionsschutzbehörde hinsichtlich der Luftschadstoffgutachten wurde im laufenden Planfeststellungsverfahren größtenteils Rechnung getragen, indem insbesondere ergänzende Untersuchungen durch den Vorhabenträger vorgelegt wurden. Dies erfolgte in Abstimmung zwischen den Gutachtern des Vorhabenträgers und dem für die Luftreinhalteplanung zuständige Behörde, dem Landesamt für Umweltschutz.

Der Forderung der Einhaltung der Grenzwerte wurde durch die erteilte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a, Rechnung getragen. Auch innerhalb des Erörterungstermins ergab sich für die Untere Immissionsschutzbehörde kein weiterer Klärungsbedarf.

b) Versorgungsunternehmen

Im Planbereich der Baumaßnahme befinden sich Versorgungsleitungen nachfolgender Versorger:

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

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

Den in den jeweiligen Stellungnahmen der Versorgungsträger erhobenen Forderungen wurde in diesem Beschluss Rechnung getragen (vgl. verfügte Nebenbestimmungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 dieses Beschlusses und / oder in den Planunterlagen vorgenommene Änderungen bzw. Ergänzungen), sofern sie nicht aus den nachfolgenden Gründen zurückgewiesen wurden bzw. für erledigt erklärt wurden.

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

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH hat mit Schreiben vom 07. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachfolgende Forderung erhoben.

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 Telekom erfolgen und es wird darauf hingewiesen, dass die Aufrechterhaltung der Versorgung der in Betrieb befindlichen Telekommunikationslinien in der nördlichen Nebenanlage in der Ernst-Reuter-Allee vom Editharing bis zur Otto-von-Guericke-Straße zwingend notwendig ist.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

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

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

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG hat mit e-mail vom 09. November 2010 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 c) dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

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

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die E.ON Avacon AG hat mit Schreiben vom 24. November 2010 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachfolgende Forderung erhoben.

Es wird auf die Fernmeldekabel 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 d) dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen wird verwiesen.

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

Erörterungstermin vom 28. November 2011

Die SWM GmbH und die AGM mbH haben mit einem gemeinsamen Schreiben vom 21. Januar 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 GmbH und die AGM mbH mitgeteilt, dass sich ihre Einwände mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers, welche von der Planfeststellungsbehörde mit der Einladung zu dem Erörterungstermin übersandt wurde, erledigt haben.

Den Forderungen wurde entsprochen, die Hinweise wurden beachtet.

Auf die in Teil A, Kapitel IV, Punkt 11 e) und 11 f) dieses Beschlusses erteilten Nebenbestimmungen und auf die Änderungen durch die Deckblätter in den planfestgestellten Unterlagen wird verwiesen.

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

Erörterungstermin vom 28. November 2011

Die KID Magdeburg GmbH hat mit Schreiben vom 19. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen. Darin wurde auf ein Lichtwellenleiter-Kabelnetz hingewiesen und ein Baustellenkabel gefordert.

Mit e-mail vom 22. Februar 2012 wurde diese Forderung zurückgenommen und auf die Verlegung der Kabelschutzrohranlage in der gleichen Trasse wie die Kabelschutzrohranlage der Lichtsignalanlagen hingewiesen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

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

c) Werbeträger

Ströer Deutsche Städte Medien GmbH (Reg.-Nr. 49)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Ströer Deutsche Städte Medien GmbH hat mit Schreiben vom 05. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und darauf hingewiesen, die in dem betroffenen Baubereich vorhandenen Werbeträger hinsichtlich Standorterhalt bzw. Standortanpassung zu berücksichtigen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme erwidert, dass der Hinweis beachtet wird und die Ströer Deutsche Städte Medien GmbH zur Ausführungsplanung berücksichtigt wird. Dementsprechend ergibt sich kein abwägungserheblicher Einwand.

d) Körperschaften

aa) Industrie- und Handelskammer Magdeburg (Reg.-Nr. 50)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die IHK Magdeburg hat mit Schreiben vom 22. November 2010 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 d) verwiesen.

bb) Handwerkskammer Magdeburg (Reg.-Nr. 51)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Die Handwerkskammer Magdeburg hat mit Schreiben vom 19. Januar 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. d) verwiesen. Weitere abwägungsrelevante Punkte ergeben sich somit nicht.

e) Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Landesverband Sachsen-Anhalt e. V. (Reg.-Nr. 13)

Erörterungstermin am 28. November 2011

In seinen Stellungnahmen vom 22. Januar 2011 und vom 04. Oktober 2011 hat der BUND folgende nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet:

aa) Identität Vorhabenträger, Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde
Unabhängig von der Frage, ob es sich insoweit um einen Belang handelt, den ein anerkannter Naturschutzverein gemäß § 64 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 2 Abs. 1 UmwRG überhaupt geltend machen kann, ist die Einwendung ohnehin unter Hinweis auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel I, Punkt 1 zurückzuweisen.

bb) Verfehlte Planung / Planrechtfertigung

Die vorgetragenen Bedenken gegen die Planrechtfertigung wurden von der Planfeststellungsbehörde umfassend geprüft. Insoweit wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

cc) Alternativenprüfung

Die Ausführungen des BUND hinsichtlich der Variantenauswahl wurden im Rahmen der Variantenabwägung (vgl. Teil C, Kapitel IX, Punkt 2) berücksichtigt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass keine Bedenken gegen die planfestzustellende Variante bestehen.

Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die untersuchten Varianten in den Erörterungsterminen am 28. November 2011 und am 30. November 2011 ausführlich dargestellt wurden.

Vom BUND wurde im Rahmen des Erörterungstermins die Auffassung vertreten, dass eine Höhe von 4,50 m für die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee nicht gefordert werden müsse. Der BUND vertrat dazu die Auffassung, dass eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m keine rechtliche Festlegung sei. Sie beruhe lediglich auf einer Richtlinie. Sofern der Vorhabenträger ein anderes Planungskonzept verfolgen würde, nämlich in diesem Bereich eine erhebliche Verkehrsabsenkung und eine Herabstufung der Straße in ihrer Bedeutung vorzusehen, könne von der Durchfahrtshöhe von 4,50 m abgewichen werden, da die Richtlinie nicht zwingend für jede Straßenkategorie diese Höhe einfordere. Der Vorhabenträger habe hier einen planerischen Gestaltungsspielraum. Die Stadt könne selbst festlegen, dass sie diese Brücke nicht für jeglichen Kfz-Verkehr, aber für jeglichen Straßenbahnverkehr freigebe, so dass dann auf die Durchfahrtshöhe von 4,50 m verzichtet werden könne.

Vom Vorhabenträger wurde darauf hingewiesen, dass die Funktion der Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung im verkehrlichen Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg festgeschrieben ist und diese Hauptverkehrsstraße auch in dieser Form im Bestand gehalten werden muss. Damit werde es auch notwendig, eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu gewährleisten.

Durch den Vertreter des BUND wurde als Beispiel für ein Planungskonzept, auf dessen Grundlage eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m nicht gefordert werden müsse, die Situation einer Brücke im Bereich Bahnhof Köpenick herangezogen. Dort sei es nicht mehr vorgesehen, die bisherige Hauptverkehrsstraße mit einer solchen Durchfahrtshöhe zu versehen. Vielmehr habe die Stadt als Straßenbaulastträger eine Umfahrung an dieser Stelle geplant, die eine lichte Höhe von 4,50 m haben wird. Auf die Situation an der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee übertragen, werde ein Planungskonzept gewünscht, nach dem die Ernst-Reuter-Allee, die bisher nicht die volle lichte Höhe gehabt habe, aus verkehrlichen Gründen – weil der Individualverkehr dort herausgehalten werden soll – keine 4,50 m Durchfahrtshöhe erhalten solle.

Von Seiten des Vorhabenträgers wurde dazu dargelegt, dass in einem Planfeststellungsverfahren zahlreiche Rechtsgüter zu beachten sind, so auch die Interessen von Gewerbetreibenden und Bürgern, den Innenstadtbereich an dieser Stelle erreichen zu können. Ein Planungskonzept, das den Individualverkehr an dieser Stelle herausnehmen würde, käme mit diesen Rechtsgütern in Konflikt.

Darüber hinaus wurde in dem als Beispiel herangezogenen Bereich des Bahnhofs Köpenick tatsächlich über die Hauptverkehrsstraße - die sogenannte Ost-West-Trasse - eine neue Eisenbahnbrücke mit 4,50 m Durchfahrtshöhe gebaut, die bisher die Bahn unterquerende Straße wurde in diese neue Überführung mittels davorliegender Kreuzung eingebunden.

Dies bedeutet indes, dass auch bei diesem Beispiel eine der Kategorie der Ernst-Reuter-Allee entsprechende Straße mit 4,50 m Durchgangshöhe unter einer Strecke der DB AG hindurchgeführt wurde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Vorhabenträger bei der vorgegebenen Straßenkategorie auch

anhand des vom BUND herangezogenen Beispiels eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m realisieren muss.

dd) Verkehrsprognose

Der BUND verweist in seiner Stellungnahme auf den fehlerhaften Prognosehorizont für das Jahr 2015, der den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen zugrunde lag. Dieser Prognosehorizont würde in den geplanten Bauzeitraum fallen und stelle damit keine geeignete Grundlage für das Planfeststellungsverfahren dar.

Da die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung teilte, wurde dem Vorhabenträger aufgegeben, die auf den Prognosehorizont 2015 abgestellte Verkehrsuntersuchung zu aktualisieren. Mit dem sodann untersuchten Prognosehorizont für das Jahr 2025 wurde ein geeigneter und von der Rechtsprechung für Verkehrsuntersuchungen anerkannter Prognosehorizont gewählt, so dass sich die Einwendung insoweit erledigt hat.

Die vom BUND mit Stellungnahme vom 04. Oktober 2011 vorgebrachten Bedenken zu der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung waren ausführlich Gegenstand des Erörterungstermins vom 28. November 2011. Insbesondere wurden im Erörterungstermin die vom BUND bemängelte Plausibilität und die Methodik des Gutachtens umfassend erörtert. Danach besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass für durchgreifende Bedenken. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 b) verwiesen.

ee) Lärmimmissionen

Der Hinweis zur Fehlerhaftigkeit des Lärmschutzkonzeptes ist nicht durchgreifend. In der Planunterlage 11.1.1.A sind die ebenfalls aktualisierten Berechnungen der Emissionspegel zu den Lärmwerten für die Ernst-Reuter-Allee erfasst. Diese Ergebnisse und der Anspruch der sich daraus ergebenden Lärmschutzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist nach den gesetzlichen Grundlagen (§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV) vorzunehmen. Dies ist erfolgt und die entsprechenden Maßnahmen werden mit dem Be-

schluss festgestellt. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Ziffer 3 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 a) und Punkt 6 b) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Berücksichtigung lärmindernder Fahrbahnbeläge wurde in dem Erörterungstermin ausführlich besprochen. Im Ergebnis der Aussagen des Gutachters können diese Fahrbahnbeläge nicht berücksichtigt werden, da sich diese erst bei Geschwindigkeiten über 60 km/h auswirken, auf der Ernst-Reuter-Allee jedoch 50 km/h zugelassen sind.

Für die anderen im Erörterungstermin angesprochenen Beläge gibt es derzeit noch keine Langzeitversuche.

ff) Erschütterungen

Den Bedenken des BUND zur Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungen ist nicht zu folgen.

Die Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungen erfolgte auf der Grundlage der DIN 4150-1 sowie - für den Straßenbahnverkehr - auf der Grundlage der VDI 3837 (Verein Deutscher Ingenieure – Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen).

Konkrete Messungen im Vorfeld der Maßnahme waren entbehrlich, weil sich nach Fertigstellung des Vorhabens die Ausbreitungssituation der Wellen aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr vollständig ändert. Denn durch die in die –1 Ebene herabgesetzte Fahrbahn mit abgegrenzten Bohrpfahlwänden und die Verlegung der Straßenbahntrasse auf die Tunnelebene ändern sich die Voraussetzungen für die zu erwartenden Erschütterungen maßgeblich. Insofern würden Messungen des derzeitigen Zustandes keine hinreichend verlässliche Grundlage für die zukünftig zu erwartenden Erschütterungen bieten.

Aus diesem Grunde ist die vorgenommene Verfahrensweise, wonach vorhandene Ausbreitungsmodelle aus Messungen ermittelt und für die konkrete Bausausführung Annahmen getroffen wurden, nicht zu beanstanden.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass erschütterungstechnische Untersuchungen zu Auswirkungen in der Bauphase ohnehin erst abschließend

ermittelt und bewertet werden können, wenn genaue Informationen über die Art und Weise der baulichen Abläufe vorliegen. Da diese Vorgänge bisher nicht bekannt sind, weil sie erst in der Ausführungsplanung festgelegt werden, konnte eine entsprechende Begutachtung nicht erfolgen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde können erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen durch die Einhaltung der DIN 4150-2 jedoch vermieden werden, was durch die festgelegte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 b) sichergestellt wird.

Die durch den BUND in Bezug genommene Entscheidung des BGH vom 30. Oktober 2009, AZ: V ZR 17/09, wendet die in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu Entschädigungsansprüchen im Hinblick auf den Betrieb einer planfestgestellten Verkehrsanlage auf die Bauphase an. Ein Planfeststellungsbeschluss hat rechtsgestaltende Wirkung im Hinblick auf Nachbarrechte. Die Nachbarrechte richten sich dann ausschließlich nach §§ 74 Abs. 2, 75 Abs. 2 VwVfG.

Eine Bezugnahme auf die AVV Baulärm ist demnach ausreichend, um die betroffenen Belange in der Bauphase zu schützen. Außergewöhnliche oder spezifische Betroffenheiten wurden durch den BUND weder vorgetragen noch sind diese ersichtlich.

gg) Luftschadstoffe

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Vorhabens beachtet, entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen wurden erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung und der Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenkataloges durch den Vorhabenträger möglich ist. Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil C, Kapitel VI, Punkt 6 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

hh) Bauzeitliche Belastungen

Der Hinweis auf bauzeitliche Beeinträchtigungen wird mit dem Verweis auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 zurückgewiesen.

Danach wird durch die Erteilung einer Nebenbestimmung sichergestellt, dass entsprechende Beeinträchtigungen weitestgehend vermieden werden.

ii) Fehlerhafte Umweltverträglichkeitsprüfung / Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden entgegen dem Vorbringen des BUND umfassend ermittelt. Auf die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG sowie die Bewertung gemäß § 12 UVPG unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 5 wird verwiesen.

jj) Baugrund/ Entwässerungsplanung

Der Hinweis, dass Baugrund- und sonstige Untersuchungen unzureichend und daher nicht geeignet seien, mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser wie auch auf angrenzende Gebäude zu beurteilen, wird zurückgewiesen.

Auf etwaige geotechnischen Auswirkungen auf angrenzende Gebäude kann sich der BUND schon deshalb nicht berufen, weil dies allenfalls eigentumsrechtliche Ansprüche der betroffenen Anlieger selbst betrifft.

Soweit der BUND die Entwässerungssituation insgesamt für unzureichend geklärt sieht, wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerungssituation in der Planunterlage 13 umfassend dargelegt wurde. Weitergehende Ausführungen wurden dazu im Erörterungstermin vom 28. November 2011 (S. 91 f. Protokoll des Erörterungstermins) gemacht. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

Entgegen den insoweit vorgetragenen Bedenken des BUND wird dem wasserrechtlichen Besorgnisgrundsatz und den Anforderungen aus den Bewirtschaftungszielen für das Grundwasser gemäß § 47 WHG und für Aufschlüsse gemäß § 49 WHG hinreichend Rechnung getragen (vgl. hierzu Ausführungen unter Teil A, Kapitel III, Punkt 1).

kk) Einheitliches Planfeststellungsverfahren nach § 78 VwVfG

Der BUND hat weiter eingewendet, dass § 78 VwVfG ein einheitliches Planfeststellungsverfahren gebiete und dass das eisenbahnrechtliche und das straßenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren einander dergestalt bedin-

gen, dass eine nicht einheitliche Entscheidung wegen Nichtberücksichtigung der Zusammenhänge abwägungsfehlerhaft und daher rechtswidrig sei.

Dieser Einwand war nicht Gegenstand der Stellungnahme des BUND, sondern wurde erstmals im Rahmen des Erörterungstermins vorgebracht. Ungeachtet der Frage einer etwaigen Verfristung hat sich die Planfeststellungsbehörde inhaltlich mit dem Einwand auseinandergesetzt.

Der Einwand bezieht sich auf das Planfeststellungsverfahren, welches durch das Eisenbahnbundesamt gemäß § 18 Abs. 1 AEG für den Umbau des Spurplans Mitte nahezu zeitgleich durchgeführt wird. Beantragt wurde es im Januar 2011 durch die DB Netz AG.

Lägen die Voraussetzungen des § 78 VwVfG vor und wäre daher eine einheitliche Planfeststellung für den eisenbahnrechtlichen und straßenrechtlichen Teil des Gesamtvorhabens Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee geboten, so könnte sich die Rechtswidrigkeit eines der beiden Planfeststellungsbeschlüsse bereits aus der Unzuständigkeit einer der entscheidenden Behörden ergeben.

Abgesehen von der – wohl zu verneinenden – Frage, ob sich der BUND überhaupt auf eine eventuelle Unzuständigkeit der Planfeststellungsbehörde berufen kann, stellt sich materiell – rechtlich die Frage, ob die Verletzung des durch § 78 VwVfG für bestimmte Fälle normierten Einheitlichkeitsgebots grundsätzlich zur Abwägungsfehlerhaftigkeit der jeweils isolierten Planfeststellungsbeschlüsse führt.

Der BUND knüpft seine entsprechende Schlussfolgerung an seine Rechtsauffassung an, wonach vorliegend durch den eisenbahnrechtlichen Teil des Gesamtkomplexes Zwangspunkte für das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren gesetzt wurden, die im (isolierten) straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren vorausgesetzt würden und daher einer rechtlichen Überprüfung unzugänglich seien.

Die Durchführung eines einheitlichen Verfahrens, das zu einer einheitlichen Planfeststellungsentscheidung führt, ist vorliegend unter Berücksichtigung

der durch das Bundesverwaltungsgericht entwickelten Grundsätze jedoch nicht notwendig im Sinne § 75 Abs. 1 VwVfG.

Die Notwendigkeit einer nur einheitlichen Entscheidung besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes dann nicht, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens im anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung – etwa im Rahmen planerischer Abwägung – angemessen erfasst werden. Ein nur materielles Interesse an der planerischen Koordination verschiedener Belange rechtfertigt für sich nicht, die gesetzliche Verfahrenszuständigkeit zu ändern. Hingegen ist lediglich dann, wenn jeder der Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzeptes darauf angewiesen ist, das über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird, ein einheitliches Verfahren gemäß § 78 VwVfG geboten (vgl. BVerwGE 101, 73, 78).

Das nicht in jedem Falle, indem sowohl der Schienenweg als auch die Straße einer Änderung bedarf, eine einheitliche Entscheidung geboten ist, folgt auch aus der Begründung zur Streichung des ehemaligen § 9 EKrG. § 9 a. F. EKrG sah für bestimmte Fälle der Änderung von Eisenbahnkreuzungen mit Straßen eine einheitliche Entscheidungskompetenz vor. Der Begründung der Streichung ist jedoch zu entnehmen, bei verschiedenen Verkehrswegen sei gegebenenfalls – nicht jedoch jedenfalls – nach § 78 VwVfG zu verfahren (vgl. Marschall/Schweinsberg, EKrG – Kommentar, 5. Auflage, Seite 134).

Ob eine einheitliche Entscheidung geboten ist, ist daher nach den oben genannten Kriterien im Einzelfall zu entscheiden. Das heißt, es ist zu prüfen, ob (lediglich) Koordinationsbedarf besteht. Dann besteht keine Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung. Oder es wird festgestellt, ob darüber hinausgehend ansonsten die Verwirklichung der Planungskonzepte in Frage gestellt wäre.

Zwar ist bei Verkehrsbauten eine räumliche Überschneidung der Trassen eine starkes Indiz für die Anwendbarkeit von § 78 VwVfG (BVerwGE a. a. O.).

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts betrifft allerdings einen Neubau und nicht – wie hier – eine Ausbaumaßnahme.

Hinzu kommt, dass hinsichtlich der Durchführung der jeweiligen baulichen Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich des Bauzeitenplanes, vorliegend sicherlich Koordinationsbedarf besteht. Dieser ist indes ohne Weiteres durch jeweilige Verfahrensbeteiligung zu bewältigen. Die Details des Bauablaufes sind – auch hinsichtlich der einen Koordinationsbedarf auslösenden Berührungspunkte – im Planfeststellungsbeschluss ohnehin lediglich einer groben Lösung zugänglich, die durch gegebenenfalls vertragliche Feinabstimmung in der Bauphase konkretisiert werden muss. Ausweislich der Planungsunterlagen ermöglichen vorliegend beide Ausbauvorhaben hinsichtlich der Bauausführung eine voneinander getrennte Durchführung. Die jeweiligen Planungskonzepte bedürfen demnach keiner einheitlichen Entscheidung.

Der Behauptung des BUND, das eisenbahnrechtliche Verfahren setze bestimmte Zwangspunkte für das straßenrechtliche Verfahren und löse den Ausbaubedarf aus, ist entgegen zu halten, das sich die durch die Deutsche Bahn AG gesetzten „Zwangspunkte“ im wesentlichen auf das Änderungsverlangen hinsichtlich der Eisenbahnüberführung beschränken.

Demgegenüber hat der Vorhabenträger entschieden, und war auch objektiv gehalten zu entscheiden, dass im Zuge der Änderung die lichte Durchfahrts Höhe auf ein Maß von 4,50 m zu erhöhen sei. Dies stellt somit eine dem Vorhabenträger zuzurechnende und von ihm entsprechend den Richtlinien für den Straßenbau unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Ernst-Reuter-Allee getroffene Entscheidung dar, die er im Falle einer Anordnung nach § 12 Nr. 2 EKrG auch hätte verlangen müssen.

Die dadurch entstandene planungsrechtliche Ausgangslage für den Vorhabenträger, die Notwendigkeit der Absenkung der Fahrbahn um rund einen Meter, ist daher Ausfluss ihrer eigenen Planungshoheit als Trägerin der Straßenbaulast. Die Tatsache, dass das Eisenbahnkreuzungsrecht eine Verknüpfung beider Planungsträger im Falle der Änderung einer Eisenbahnüberführung jedenfalls in kostentragungsrechtlicher Hinsicht herstellt, setzt jedenfalls

keinen „fremden“ Zwangspunkt, der zur Notwendigkeit einer Planung und Entscheidung in einem einheitlichen Verfahren führen würde.

Vor dem Hintergrund dieser erforderlichen Grundsatzentscheidung hat der Vorhabenträger die Variantenuntersuchung vorgenommen und ist im Wesentlichen unter den Gesichtspunkten der Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Funktionen sowie der Koordination der verschiedenen Verkehrsarten und aus Kostengesichtspunkten zur Auswahl der Variante 3 gelangt, deren Planfeststellung vorliegendem Beschluss zugrunde liegt.

Diese Variante zeichnet sich auch dadurch aus, dass die Bauausführung für Schiene und Straße weitgehend getrennt voneinander durchgeführt werden kann. Dies belegt zusätzlich, dass die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne des § 78 VwVfG begründende gesteigerte Koordinierungsbedarf vorliegend nicht gegeben ist. Auch die auf der Ebene der Planrechtfertigung beschriebene eisenbahnkreuzungsrechtliche Verknüpfung beider Maßnahmen begründet nach den vorstehenden Ausführungen diese Notwendigkeit nicht. Die gebotene inhaltliche und bautechnische Koordination beider Planungsträger ist vielmehr durch jeweilige Verfahrensbeteiligung zu gewährleisten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ferner verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen im Teil C, Kapitel I, Punkt 1 c) zur Zuständigkeit.

II) Raumordnung und Landesplanung

Weiterhin wurde vom BUND vorgetragen, dass für das zugrunde liegende Verfahren § 34 Abs. 1 StrG LSA einschlägig sei und daher die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu befolgen seien.

Auch dieser Einwand war nicht Gegenstand der Stellungnahme des BUND und wurde erstmals im Rahmen des Erörterungstermins vorgebracht. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde den Einwand ebenfalls inhaltlich geprüft.

§ 34 Abs. 1 StrG LSA ist weder unmittelbar einschlägig, noch gebieten sonstige planungsrechtliche Rechtsnormen eine zwingende Bindung an Grundsätze der Landesplanung. Darüber hinaus verlieren Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung ihren Charakter als bloße Vorgaben für nachfolgende Abwägungsgedanken oder Ermessensentscheidungen (§ 3 Abs.1 Nr. 3 ROG) nicht dadurch, dass ihre Beachtung fachgesetzlich angeordnet ist.

§ 34 Abs.1 StrG LSA betrifft Planungen, welche den Bau neuer oder die wesentliche Änderung bestehender Straßen von überörtlicher Bedeutung beinhalten.

Der Tatbestand der überörtlichen Bedeutung dürfte vorliegend zu verneinen sein. Die Ernst-Reuter-Allee stellt eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar. Sie ist jedoch nicht dazu bestimmt, überörtliche Verkehrsströme aufzunehmen. Auch bietet sie sich - unabhängig von ihrer Zweckbestimmung - nicht dazu an, überörtlichen Verkehr anzuziehen und abzuwickeln.

Selbst wenn man dieser innerörtlichen Ost-West-Achse eine überörtliche Funktion beimessen sollte, so würde dies jedenfalls nicht dazu führen, dass hinsichtlich der landesplanungsrechtlichen Grundsätze eine strikte Bindungswirkung im Sinne einer Befolgungspflicht wie an ein Ziel der Raumordnung und Landesplanung bestünde. Auch wenn § 34 Abs.1 StrG LSA für die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung gleichermaßen eine Beachtungspflicht normiert, ist damit keine strikte Bindung an Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung verbunden.

Anders als Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die als letztabgewogene Entscheidungen bei der Umsetzung im Rahmen der Fachplanung strikt zu beachten sind (vgl. § 3 Abs.1 Nr. 2 i. V. m. § 4 Abs. 1 ROG), sind Grundsätze der Raumordnung bereits begrifflich lediglich Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. Die Verwendung des Begriffes „beachten“ in § 34 Abs. 1 StrG LSA bedeutet nichts anderes, als das Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung als solche, nämlich als eine der Abwägung zugängliche Vorgaben zu berücksichtigen sind.

Die vom BUND vertretene Auffassung, aus dem Wort „beachten“ in § 34 Abs. 1 StrG LSA sei eine strikte Bindungswirkung abzuleiten, stellt dagegen

eine nicht zutreffende, da systemwidrige Auslegung, dar. Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung verlangen bereits deshalb keine strikte Befolgung, weil sie als allgemeine Aussagen zu räumlichen Entwicklungen keine letztverbindlichen Aussagen treffen und daher nicht nur einer Abwägung zugänglich sind, sondern überhaupt erst durch Abwägung im Einzelfall eine hinreichende Bestimmtheit erlangen.

Selbst wenn § 34 Abs. 1 StrG LSA also einschlägig wäre – was mangels überörtlicher Bedeutung des Straßenbauvorhabens nicht der Fall ist – wären die vom BUND als verletzt gerügten Grundsätze der Landesplanung lediglich als abwägungserhebliche Belange zu berücksichtigen.

Andererseits könnte sich die Pflicht, im Rahmen der Planung die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen, auch aus § 4 Abs. 1 Nr. 1 ROG ergeben, soweit die Raumbedeutsamkeit der Planung bejaht werden würde.

Die in § 3 Abs.1 Nr. 6 ROG definierte Raumbedeutsamkeit einer Planung kann sich einerseits aus deren Inanspruchnahme von Raum und andererseits daraus ergeben, dass die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird.

Die Tatbestandsalternative der Inanspruchnahme von Raum scheidet vorliegend offenkundig aus, da eine bestehende Straße verändert und somit nicht weitergehender Raum in Anspruch genommen wird.

Auch die obere Behörde für Raumordnung und Landesentwicklung stützt ihre Stellungnahme zur Raumbedeutsamkeit vom 03. Februar 2011 auf den funktionalen Aspekt (Beeinflussen der Funktion eines Gebietes i. S. des § 3 Abs.1 Nr. 6 ROG), indem sie darauf abstellt, die Raumbedeutsamkeit des Vorhabens sei vorliegend im Sinne von raumbeeinflussend zu verstehen und ergebe sich aus der Funktion der Eisenbahnüberführung über die Ernst-Reuter-Allee als Teil des in der Landeshauptstadt Magdeburg liegenden Eisenbahnknotens, dem eine hohe Bedeutung im mitteldeutschen Raum sowie für internationale Transitverbindungen im europäischen Eisenbahnnetz zukommt.

Angesprochen ist hier der Eisenbahnschienenweg in seiner Bedeutsamkeit und seiner Funktion über die lokale Überführung hinaus. Abgestellt wird auch auf den Eisenbahnknoten und dessen Bedeutung für das gesamte Eisenbahnnetz.

Eine Aussage zur Raumbedeutsamkeit des Umbaus der Ernst-Reuter-Allee ist damit jedoch nicht ausdrücklich verbunden. Es lässt sich im Gegenteil zur Stellungnahme der oberen Raumordnungsbehörde entnehmen, dass dem Ausbau der Ernst-Reuter-Allee für sich genommen gerade keine Raumbedeutsamkeit beigemessen wird. In der Stellungnahme heißt es, dass die Ernst-Reuter-Allee selbst ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems der Landeshauptstadt Magdeburg ist. Insoweit ist in erster Linie die lokale Bedeutung angesprochen, nicht jedoch eine darüber hinausgehende Bedeutung für einen größeren Raum.

Dementsprechend lässt sich eine eigenständige und spezifische Raumbedeutsamkeit des Vorhabens Ausbau der Ernst-Reuter-Allee aus der Stellungnahme der oberen Raumordnungsbehörde nicht herleiten. Zutreffend ist vielmehr, den Umbau dieser innerstädtisch wichtigen Hauptverkehrsstraße als das aufzufassen, was er funktional bewirken soll: nämlich die Verbesserung des innerstädtischen Straßenverkehrsnetzes.

Der weitere Einwand des BUND, dass das verfahrensgegenständliche Straßenbauvorhaben gegen den Grundsatz 4.8 und den Grundsatz 5.2.11 des regionalen Entwicklungsplanes (REP) der Planungsregion Magdeburg verstoße, wird ebenfalls zurückgewiesen.

Das Referat Raumordnung des Landesverwaltungsamtes bestätigt in der Stellungnahme vom 03. Februar 2011 die Vereinbarkeit der geplanten Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee mit dem einschlägigen Ziel des Landesentwicklungsplanes (LEP) für das Land Sachsen-Anhalt. Einschlägig ist nunmehr der zwischenzeitlich in Kraft getretene Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010. Dieser legt die Sicherung und den weiteren Ausbau des Eisenbahnknoten Magdeburg als Ziel der Raumordnung fest (Z 71). Insofern bleibt die Rechtslage gegenüber dem LEP LSA 1999, auf welchen das Landesverwaltungsamt in der Stellungnahme vom 03. Februar 2011 Bezug nimmt, unverändert.

Das Landesverwaltungsamt bestätigt darüber hinaus die Übereinstimmung der Ausbauplanung (Trennung des Fußgänger-, Fahrrad – und Straßenbahnverkehrs vom motorisierten Individualverkehr) mit diesem Ziel der Raumordnung. Hierzu ist anzumerken, dass der LEP LSA insoweit keine spezifischen Vorgaben für die Gestaltung der Ernst-Reuter-Allee normiert und sich die Vereinbarkeit bestätigende Feststellung des Landesverwaltungsamtes folglich primär auf den Aspekt der Leistungsfähigkeit des Eisenbahnknotens bezieht.

Der vom BUND gerügte Verstoß gegen den Grundsatz 4.8 des REP MD ist nicht gegeben.

Der Grundsatz 4.8 des REP MD enthält unter Bezugnahme auf den LEP LSA, die Vorgaben, den Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sicherzustellen sowie nachteiligen Veränderungen des Klimas entgegenzuwirken und die dazu notwendigen Verringerungen der Emissionen von Treibhausgasen mindestens in dem Maße zu erreichen, zu dem sich die Bundesrepublik Deutschland international verpflichtet hat.

Nicht nur die Kennzeichnung als Grundsatz, sondern auch der Inhalt dieser Vorgabe verdeutlicht, dass es sich insoweit nicht um ein letztabgewogenes und inhaltlich abschließend bestimmtes Ziel der Raumordnung, sondern um eine im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigende Planungsvorgabe handelt. Eine spezifische Gewichtung ist diesen Vorgaben indes nicht zu entnehmen. Die immissionsschutzrechtlichen Regelwerke zum Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen, die in Form eingehender Analysen und Untersuchungen in die Planung eingebracht worden sind, sind als spezifische Konkretisierung der genannten Grundsätze aufzufassen.

Die Leitgedanken des Immissions- und Klimaschutzes werden folglich durch die entsprechenden Regelwerke konkretisiert. Eine zwingende Höhergewichtung und damit einhergehend weitergehende Anforderungen an den Immissions- und Klimaschutz, lassen sich aus den zitierten Grundsätzen des REP MD nicht herleiten.

Der Einwand des BUND, die Planung verstoße gegen Ziffer 4.8 des REP MD, ist daher ebenso unzutreffend, wie die Auffassung, es handele sich insoweit um eine landesplanungsrechtliche Vorgabe, die wie ein Ziel der Raumordnung unbedingt Beachtung verlange.

Gleiches gilt hinsichtlich des vom BUND als angeblich verletzt gerügten Grundsatzes Nr. 5.2.11 Nr. 5 REP MD, der folgenden Inhalt hat: „Öffentliche Mittel sollen in den zentralen Orten schwerpunktmäßig eingesetzt werden, insbesondere zur Revitalisierung der Innenstädte und Stadtteilzentren, vorrangig durch die Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsstätten und zentralen Einrichtungen sowie von Freizeit- und Naherholungseinrichtungen durch umweltschonende Verkehrserschließungen, insbesondere durch Sicherung und Ausbau mit integrierter Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, von Fuß- und Radwegennetzen für den nichtmotorisierten Individualverkehr und seiner Verkehrssicherheit.“ Dass es sich insoweit nicht um ein Ziel der Raumordnung handelt, ergibt sich bereits aus der Allgemeinheit des Inhalts der zitierten Vorschrift.

Abgesehen davon, sind die durch das Ausbauprojekt Ernst-Reuter-Allee angestrebten Planungsziele vollständig übereinstimmend mit dem zitierten Grundsatz 5.2.11 Nr. 5 REP MD. Das Vorhaben dient ausdrücklich der Revitalisierung der Innenstadt durch Verbesserung der Wegebeziehungen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie für den Fuß- und Radfahrverkehr. Die Entflechtung dieser Verkehrsarten vom motorisierten Individualverkehr dient ausdrücklich der in dem Grundsatz angesprochenen Verkehrssicherheit. Die zutreffende Aussage der regionalen Planungsgemeinschaft Magdeburg, in der Stellungnahme vom 18. Januar 2011, der REP MD enthalte hinsichtlich des mit dem Ausbau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee verbundenen Tunnelbaus keine Festlegungen, ist folglich dahingehend zu verstehen, dass der REP MD soweit keine spezifischen Festlegungen enthält. Diese Aussage könnte dahingehend ergänzt werden, dass auch die allgemeinen Grundsätze des REP MD durch das Vorhaben nicht tangiert werden bzw. diesen Grundsätzen entspricht.

Aus den oben genannten Darlegungen ist die Einwendung des BUND, betreffend die Unvereinbarkeit des Vorhabens mit Zielen und Grundsätzen in der Raumordnung und Landplanung, in jeder Hinsicht zurückzuweisen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Einwendungen aus den unter aa) bis ll) sowie in den entsprechenden Verweisungen genannten Gründen zurückgewiesen werden.

**f) Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt
(Reg.-Nr. 26)**

Erörterungstermin am 28. November 2011

Das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt hat mit Schreiben vom 28. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Forderungen erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

Für den zerstörungsgleichen Eingriff im Bereich der Viaduktbrückenanlage sei eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung erforderlich.

Hierzu wird mitgeteilt, dass die DB AG, als Eigentümerin der abzubrechenden Anlage einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 14 Abs. 1 DenkmSchG LSA gestellt hat. Ferner wird auf den Hinweis dieses Beschlusses unter Teil A, Kapitel V, Punkt 2 d) hingewiesen.

g) Landesamt für Geologie und Bergwesen (Reg.-Nr. 27)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Das Landesamt für Geologie und Bergwesen hat mit Schreiben vom 13. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen, nachfolgende Forderungen erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

aa) Zu den im Zusammenhang mit der Baufeldfreimachung vorgesehenen Aufschlüssen wird um rechtzeitige Information gebeten, um eine Dokumentation der dann aufgeschlossenen geologischen Schichtenfolge zu gewährleisten.

Der Forderung wird stattgegeben. Auf die erteilte Nebenbestimmung in Teil A, Kapitel IV, Punkt 1 f) dieses Beschlusses wird verwiesen.

- bb) Die vorliegenden Unterlagen würde keine Prüfung hinsichtlich der Bodenbelange zulassen. Die Einsichtnahme in die UVS wäre hier nötig, insoweit seien die Schutzgutbetrachtungen Boden zu abgekürzt dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde äußert sich wie folgt:

Eine entsprechende Einsichtnahme in die UVS wäre insbesondere während der Auslegung der Planunterlagen möglich gewesen. Dies hat die Planfeststellungsbehörde dem Vertreter des Landesamtes für Geologie und Bergwesen auch telefonisch am 21. Januar 2011 mitgeteilt. Nach Aussage des Bearbeiters sind Verluste natürlich gewachsener Böden jedoch in keinem Fall zu erwarten. Somit ist der Hinweis nicht abwägungsrelevant.

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

Erörterungstermin am 28. November 2011

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. Ferner wird darauf hingewiesen, die topografische Karte auf dem Deckblatt gegen eine aktuellere Karte auszutauschen.

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

Auf Grund der Stellungnahme und des Abschlusses des Geoleistungspaketes für kommunale Gebietskörperschaften, hier die Lizenzvereinbarung über die Bereitstellung und Nutzung von Geobasisdaten und Diensten des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation vom 07. Juli 2009 hat der Vorhabenträger jedoch zugesagt, den Quellenvermerk auf den Plänen mit Geobasisdaten anzubringen.

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

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

Erörterungstermin am 28. November 2011

Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) hat mit Schreiben vom 16. November 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachstehende Einwendung erhoben.

Der Neubau der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee berühre Belange des Landes Sachsen-Anhalt als Flächeneigentümer der Liegenschaft Otto-von-Guericke-Straße 5 in Magdeburg. Nach einem vorgelegten Gutachten des Ingenieurbüros für Baustatik Beyer ergäben sich für die Liegenschaft bereits heute Schwachpunkte im Hinblick auf die Standsicherheit des Baugrundes. Durch das Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee drohe eine weitere Verschlechterung der Situation. Daher wird für die o. g. Liegenschaft eine Beweissicherung gefordert.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass sich aus dem vorgelegten Gutachten eine Gefährdung der Standsicherheit des Baugrundes, des Gebäudes oder einzelner Teile davon nicht ergibt. Dennoch werden in dem Gutachten Sanierungsmaßnahmen ausdrücklich empfohlen. Der Vorhabenträger hat eine Beweissicherung zugesagt, sodass festzustellen ist, dass ein abwägungsrelevanter Hinweis nicht gegeben ist. Die entsprechenden Sanierungsmaßnahmen sollten jedoch vorab durch den LHW umgesetzt und nachgewiesen werden.

j) Landeshauptstadt Magdeburg, Behindertenbeauftragter (Reg.-Nr. 70)

Erörterungstermin am 28. November 2011

Der Behindertenbeauftragte hat mit Schreiben vom 12. Januar 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Forderungen erhoben und begründet sowie Hinweise gegeben.

aa) Es wird eingewendet, dass das geplante Quergefälle der Haltestellenanlagen und der Nebenanlagen (Geh- und Radwege) mit 2,5 % relativ groß sei. Im Hinblick auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollstuhlfahrer, Roll-

tornutzer, Gehbehinderte, ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen oder Handgepäck usw.) sowie Menschen mit Orientierungsschwierigkeiten (vor allem Blinde und Sehbehinderte) seien maximal 1,5 % Querneigung zu empfehlen. Die Rampen sollten ohne Quergefälle realisiert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Entsprechend Punkt 6.1.4, Tabelle 20 der RAS 06 wird für die Entwässerung der Fahrbahn und Nebenanlagen eine Mindestquerneigung von 2,5 % vorgegeben. Damit ist die Querneigung regelkonform. Die Rampenquerneigung an den Haltestellenrampen der MVB GmbH wurde im Übrigen mit mindestens 1,5 % festgelegt. Die geplante behindertengerechte Rampe am Kölner Platz muss mit mindestens 1,5 % Quergefälle ausgebildet werden, um eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleisten zu können. Notwendig wird dies auch dadurch, da das Längsgefälle auf den beiden Zwischenpodesten der Rampe nur ein Mindestgefälle 0,5 % beträgt.

bb) Für die Haltestellenanlagen müssten ausreichende Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden sowie optisch sichtbare und taktil wahrnehmbare Restbordhöhen erhalten bleiben.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Forderungen in der weiteren Planung umzusetzen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen, so dass eine abwägungsrelevante Forderung nicht besteht.

cc) Die Höhe der Kasseler Borde an den Haltestellen sei unbefriedigend.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Auf Grund der vorgegebenen Geometrie des Formsteines „Kasseler Bord“ ist eine Einbauhöhe zwischen Schienenoberkante und Haltestellenoberkante von mehr als 0,20 m technisch nicht möglich.

dd) Ferner wird an den Haltestellen ein Blindenleitstreifen plus Begleitstreifen und Einstiegspunkte aus Rippenplatten gefordert.

Der Forderung wird seitens des Vorhabenträgers entsprochen, indem er zusicherte, die Forderung in der weiteren Planung entsprechend dem Entwurf der DIN 32984 vom Februar 2010 detailliert in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen.

de) Es wird ein Blindenleitsystem aus Bodenindikatoren gefordert.

Der Forderung wird seitens der Zusicherung des Vorhabenträgers, die Forderung in der weiteren Planung umzusetzen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen, entsprochen.

ff) Die Behindertenstellplätze des zu verschiebenden Taxistandes sollen in Richtung Intercity-Hotel verschoben werden und die angrenzenden Borde seien abzusenken.

Der Forderung wird entsprochen. Der Vorhabenträger sicherte zu, diese Forderung in der weiteren Planung zu berücksichtigen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen.

gg) Im Weiteren werden ausreichend große Fahrgastinformationen und akustische Informationen sowie Beschilderungen und Markierungen gefordert.

Der Forderung wird mit der Zusage des Vorhabenträgers, diese Forderungen in der weiteren Planung umzusetzen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen, stattgegeben.

hh) Die Lichtsignalanlagen sollen mit akustischer Signalisierung ausgestattet werden und die Bodenbeläge auf den Haltestelleninseln, Geh- und Radwegen rutschhemmend ausgestaltet werden.

Der Vorhabenträger sicherte zu, die Forderungen in der weiteren Planung umzusetzen und mit dem Behindertenbeauftragten abzustimmen, womit der Forderung entsprochen wird.

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

k) Eisenbahnbundesamt, Reg.-Nr. 56

Erörterungstermin am 28. November 2011

Das Eisenbahnbundesamt (EBA), Außenstelle Halle, hat mit Schreiben vom 13. Januar 2011 und vom 21. November 2011 zum Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen und Forderungen erhoben.

aa) Der Zeitpunkt des Baubeginns und der Fertigstellung der Eisenbahnbetriebsanlagen sind dem EBA frühzeitig schriftlich bekanntzugeben.

Dieser Forderung wurde durch die verfügte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 1 h) Rechnung getragen.

bb) Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV Bau) und der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV Bau-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle, sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Hierzu ist ein Bauvorlageberechtigter zu beauftragen. Für die Benennung des Bauvorlageberechtigten sind die Maßstäbe der VV Bau-STE heranzuziehen.

Diesen Forderungen wurde durch die verfügte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 f) stattgegeben.

cc) Die Bauausführung muss den festgestellten Plänen entsprechen, was durch geeignete Maßnahmen der Bauüberwachung sicherzustellen ist. Bei erforderlichen Abweichungen ist ein Antrag auf Planänderung zu stellen.

Dieser Forderung wurde durch die verfügte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 c) und dem verfahrensrechtlichen Hinweis unter Teil E, Punkt 6 dieses Beschlusses stattgegeben.

dd) Bei der Ausführungsplanung sind die Anforderungen der Verwaltungsvorschrift für die Verfahrensweise bei der Inbetriebnahme struktureller Teilsys-

teme des Transeuropäischen Eisenbahnsystems für den Bereich ortsfester Anlagen (VV IST) zu beachten.

Dieser Forderung wurde durch die verfügte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 g) stattgegeben.

ee) Die Eisenbahnanlagen sind entsprechend den Vorschriften des Eisenbahnrechts sowie unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst sicher herzustellen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die eisenbahnspezifische Liste technischer Baubestimmungen (Stand 09/2009) zu beachten.

Der Forderung wurde durch die erteilte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 h) Rechnung getragen.

ff) Bei der Bauausführung ist sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahme die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt wird

Der Forderung ist durch die verfügte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 i) stattgegeben.

gg) Im Bauwerksverzeichnis sind auf den Blatt-Nr. 71 bis 78 in der Spalte 4 anstelle der allgemeinen Angabe DB AG die konkreten, betroffenen Konzernanteile zu nennen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt dazu mit, dass es zwischen der DB AG und dem Vorhabenträger eine Festlegung gebe, dass die Eigentumsverhältnisse innerhalb der DB AG durch diese geklärt werden. Dies wurde ferner im Erörterungstermin durch den Vertreter der DB AG bestätigt.

l) Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Technische Aufsichtsbehörde (TAB), Reg.-Nr. 35

Erörterungstermin vom 28. November 2011

Die TAB hat mit Schreiben vom 20. Januar 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und folgende Einwände und Forderungen erhoben und begründet.

- aa)** Der Forderung zur Brückenfahrdrathöhe wurde entsprochen, sodass die Forderung gegenstandslos geworden ist, was seitens der TAB mit Schreiben vom 28. Oktober 2011 bestätigt wurde.
- bb)** Der Forderung, hinsichtlich des Leichte-Feder-Massesystems die Auflagen aus dem Erschütterungsgutachten nachzuweisen, ist mit der Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 j) dieses Beschlusses stattgegeben.
- cc)** Der Forderung, die Ausführungsanlagen für die Betriebsanlagen der Straßenbahn der TAB zur Zustimmung vorzulegen, wird mit der Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 1 g) stattgegeben.
- m) Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, Reg.-Nr. 55**
Erörterungstermin am 28. November 2011

Die MVB GmbH hat mit Schreiben vom 18. Januar 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und nachfolgende Einwendungen abgegeben und begründet:

- aa)** Der Forderung nach einer erschütterungstechnischen Beurteilung des Straßenbahnoberbaus und dem entsprechenden gutachterlichen Nachweis im Rahmen der Ausführungsplanung ist durch die erteilte Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 j) stattgegeben.
- bb)** Der Forderung der erschütterungstechnischen Beurteilung für die Konstruktion der Straßenbahntrasse wurde mit der Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 j) stattgegeben.
- cc)** Die Forderung betreffend der Sicherungsmaßnahme für den Radweg in Nord-Süd-Richtung und die Forderung des Entfalls des Drängelgitters wurde erfüllt. Die Radwegeführung wurde in den Planunterlagen entsprechend geändert. Durch die veränderte Führung des Radweges kann das von der MVB GmbH geforderte Drängelgitter entfallen. Die Dunkelampel bleibt jedoch erforderlich zur Sicherung der Querungsstelle. Hierfür liegt die Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde vor. Eine weitere abwägungsrelevante Forderung ergibt sich somit nicht.

n) Landesamt für Umweltschutz (LAU), Reg.-Nr. 36

Erörterungstermin vom 28. November 2011

Das Landesamt für Umweltschutz hat mit Schreiben vom 19. Januar 2011, 17. Februar 2011 und 16. September 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Forderungen erhoben.

- aa)** Die Hinweise zum Schutzgut Boden wurden zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel V, Punkt 2 e) dieses Beschlusses verwiesen.
- bb)** Die Hinweise hinsichtlich des Schutzgutes Wasser werden zur Kenntnis genommen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel III, Punkt 1 und Teil A, Kapitel IV, Punkt 4 dieses Beschlusses verwiesen.
- cc)** Den fachlichen Hinweisen und Forderungen des LAU wurde im laufenden Planfeststellungsverfahren größtenteils Rechnung getragen, indem insbesondere ergänzende Luftschadstoffuntersuchungen durch den Vorhabenträger vorgelegt wurden. Dabei erfolgten enge Abstimmungen zwischen dem entsprechenden Gutachter des Vorhabenträgers und dem LAU.

Den Forderungen hinsichtlich der Aufrechterhaltung der verschiedenen Messstationen des Luftüberwachungssystems Sachsen-Anhalt wurde durch die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) dieses Beschlusses stattgegeben.

- dd)** Der Forderung der Einhaltung der Grenzwerte, insbesondere für NO₂, wurde durch die Nebenbestimmung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) Rechnung getragen.
- ee)** Die Forderung, die Verlagerungseffekte durch die veränderte Verkehrsführung, wodurch voraussichtlich auch das Schleinufer stark betroffen sei, sodass es dort zu einer Zunahme der Luftbelastung kommen wird, anhand von Modellrechnungen zu analysieren und Minderungsmaßnahmen zu prüfen, um Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden, wird zurückgewiesen.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die Einhaltung der Grenzwerte durch die Mittel der Luftreinhalteplanung möglich. Es ist nicht verhältnismäßig, die mögliche Verlagerung von Verkehrsströmen grenzüberschreitend zu modellieren. In die lufthygienische Untersuchung wurden Straßenabschnitte aus dem erweiterten Untersuchungsgebiet mit einbezogen, die eine für die lufthygienische Bewertung relevante durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aufweisen. Die Emissionen der anderen Straßenabschnitte mit geringer Verkehrsbelastung fanden in der Hintergrundbelastung Eingang.

Im Übrigen beinhaltet die geplante verkehrliche Entlastung des Straßenabschnittes in der Ernst-Reuter-Allee den Bereich zwischen dem Magdeburger Ring und der Otto-von-Guericke-Straße. Die Entlastung erfolgt über eine Verkehrssteuerung des Kfz-Durchgangsverkehrs in Fahrtrichtung Ost über Wegweisungen auf dem Magdeburger Ring und Hinweisen bei erhöhter Feinstaubkonzentration unter Nutzung der vorhandenen Vario-Tafeln. Als Ausweichtrassen sind hierbei vorgesehen der Magdeburger Ring in nördlicher und südlicher Richtung, die Walther-Rathenau-Straße mit dem Universitätsplatz, die Albert-Vater-Straße, der Europa-Ring und das Schleinufer. Diese Verkehrslenkung beinhaltet jedoch keine Sperrung der Ernst-Reuter-Allee. Die Auslösung und Aufhebung der Information auf den Vario-Tafeln erfolgt durch die zuständige Behörde der Landeshauptstadt Magdeburg. Grundlage dafür sind Informationen des Landesamtes für Umweltschutz zur aktuellen Luftbelastung.

Während der Baumaßnahme wird es zwangsläufig zur Verlagerung von Verkehrsströmen kommen. Diese Verlagerung der Verkehrsströme ist indes zeitlich begrenzt. Modellrechnungen sind jedoch lediglich für dauerhaft verdrängten Verkehr sinnvoll. Baumaßnahmen nehmen dagegen nur temporär Einfluss auf die Grenzwertrelevanz hinsichtlich NO_2 . Sind Überschreitungen im Bereich des Standortes Schleinufer zu verzeichnen, sind dort die entsprechend vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung durchzuführen.

- ff) Der Hinweis auf die Rückstaueffekte im Tunnel und die damit verbundenen erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen sowie die fehlende aktive Tunnellüftung wird zurückgewiesen. Nach der RABT 2006 ist bei Tunneln unter 400 m Länge die natürliche Längslüftung ausreichend.

In dem Gesamtsicherheitskonzept (vgl. Planunterlagen 15.8.1) wird aus brandschutztechnischen Belangen zudem ausdrücklich von aktiven Lüftungsmaßnahmen abgeraten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

o) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC), Reg. Nr. 57

Erörterungstermin vom 28. November 2011

Der ADFC hat mit Stellungnahme vom 15. Januar 2011 zu dem Planfeststellungsverfahren Stellung genommen und einzelne Hinweise und Anregungen erteilt.

Der ADFC sieht an mehreren, jeweils konkret aufgeführten Standorten Optimierungsbedarf hinsichtlich der konkreten Lage und der Ausgestaltung der Radwege. Weiterhin werden Anregungen für die Versetzung von einzelnen Oberleitungsmasten für den Fahrdraht der Straßenbahn gegeben.

Die einzelnen Hinweise wurden im Rahmen des Erörterungstermins vom 28. November 2011 umfassend erörtert. Vom Vorhabenträger wurde zu jedem einzelnen Standort dargelegt, inwieweit entsprechende Vorgaben der RAST 06 bzw. bauliche Zwangspunkte keine andere Gestaltung des Radweges zulassen. Ebenso wurde hinsichtlich der Lage der vom ADFC angeführten MVB-Masten klargestellt, dass sich diese nicht in der Mitte des Gehweges, sondern direkt auf der außen liegenden Stützwand befinden.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den nachvollziehbaren Erläuterungen des Vorhabenträgers, denn es haben sich keine Anhaltspunkte dafür finden lassen, die begründete Zweifel an einer sachgerechten Ausgestaltung und Lage der Radwege rechtfertigen würden.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen zur Gestaltung der Geh- und Radwege unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c verwiesen.

8. Begründung der Entscheidung über private Einwendungen

a) Allgemeines

aa) Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb

Einzelne Einwender befürchten Umsatzeinbußen und deutliche Erschwernisse im Geschäftsbetrieb. Umsatzeinbußen bis hin zur Existenzgefährdung werden insbesondere während der Bauzeit wegen einer schlechten Erreichbarkeit bzw. der geringeren Attraktivität dieses Bereiches für den Zeitraum der Bauarbeiten befürchtet. Ein Einwender macht eine nach Fertigstellung der Maßnahme verschlechterte Ausfahrtmöglichkeit aus einer Tiefgarage geltend.

Als betroffenes Recht kommt das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb im Sinne des Art. 14 GG in Betracht.

Der Eigentumsschutz für den Gewerbebetrieb bezieht sich nicht nur auf den Gewerbebetrieb im Sinne der Gewerbeordnung, sondern auf jedes auf Erwerb ausgerichtetes Unternehmen, soweit es einen durch die Zusammenfügung sachlicher und persönlicher Mittel geschaffenen Betrieb aufweist.

Der Schutz reicht aber nicht weiter als der seiner wirtschaftlichen Grundlage, so dass u. a. bloße Chancen, beabsichtigte Betriebserweiterungen, Produktausgestaltungen und rechtlich unzulässige Grundstücksnutzungen nicht vom Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb geschützt werden. Es stellt auch keinen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar, wenn eine gewisse Reduzierung des Kundenstamms möglich erscheint. Ein solcher Eingriff wäre somit allenfalls dann zu bejahen, wenn die Geschäfte vollständig vom Straßenverkehr abgeschnitten würden.

Die Erstreckung des Eigentumsschutzes des Gewerbebetriebes auf alles das, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Betriebs ausmacht, führt nicht dazu, dass alle rechtlichen und faktischen Gegebenheiten von Art. 14 GG erfasst würden, die sich irgendwie wertsteigernd, wertbegründend oder werterhaltend auf den Gewerbebetrieb auswirken. Art. 14 GG schützt nicht die gewerbliche Tätigkeit als solche, ebenso nicht bloße Verdienstmöglichkeiten, allgemeine Gegebenheiten innerhalb derer der Unternehmer seine Tätigkeit entfaltet und die

keinen Bezug zu dem einzelnen Gewerbebetrieb haben, auch wenn sie für das Unternehmen und seine Rentabilität von erheblicher Bedeutung sind.

Daher wird vom Schutzbereich des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb kein Schutz vor Veränderungen äußerer Gegebenheiten und situationsbedingter Erwerbschancen erfasst; eher zufällige Vorteile, die im Allgemeinen rechtlich nicht schutzwürdig sind. Das Risiko der Kundenabwanderung durch Umfeldverteilungen haben die Betriebsinhaber selbst als unternehmerisches Risiko zu tragen. Art. 14 GG schützt den Gewerbebetrieb in seiner jeweiligen, von den normativen, politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und den Marktverhältnissen geprägten Situationsgebundenheit, gewährt jedoch keinen Schutz vor Veränderungen der äußeren Gegebenheiten und situationsbedingten Erwerbschancen und –vorteilen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von den betroffenen Gewerbeanliegern vorgetragenen Beeinträchtigungen des Vorhabens und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den jeweiligen Gewerbebetrieb ermittelt, entsprechend bewertet und im Rahmen einer Gesamtschau den mit der Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verfolgten Zielstellungen gegenübergestellt.

Dabei ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dem öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein weitaus höheres Gewicht beizumessen ist.

Darüber hinaus haben sich auch im Rahmen der Variantenabwägung (vgl. Teil C, Kapitel IX, Punkt 2) keine alternativen Varianten finden lassen, die unter Berücksichtigung der Zielstellung des Vorhabens zu geringeren Eingriffen in die Rechte der Betroffenen führen würden.

Von einem Einwender wird geltend gemacht, dass durch die Maßnahme künftig die Ausfahrtssituation aus dem von ihm betriebenen Parkhaus eingeschränkt werde.

Von der Rechtsprechung ist anerkannt, dass der straßenrechtlich geschützte Anliegergebrauch nur die Zugänglichkeit des Grundstückes unmittelbar von und zur Straße umfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 27 April 1990, NVwZ 1990, 1165, 1165). Der Anliegergebrauch garantiert keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf

den Fortbestand einer Verkehrsanbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Mai 1999, NVwZ 1999, 1341, 1342).

Gemessen an den vorgenannten Grundsätzen ist nicht zu beanstanden, dass mit der zukünftigen Ausfahrt aus der Tiefgarage die Möglichkeit des Linksherausfahrens entfällt. Zukünftig kann die Tiefgarage aus der Tunnelebene in einer gesonderten Abbiegespur angefahren werden. Aus diesem Grund ist die weitere Zufahrt der betreffenden Tiefgarageneinfahrt gewährleistet. Darüber hinaus ist durch eine Wendespur an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Straße sichergestellt, dass unter Nutzung dieser Wendemöglichkeit ein Abfahren des aus der Tiefgarage stadtauswärts fahrenden Fahrzeugverkehrs möglich ist. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde durch den Gutachter im Einzelnen dargelegt, dass durch die geplante Wendemöglichkeit eine funktionierende Abfahrtssituation gewährleistet ist.

Nach alledem bleibt allenfalls zu prüfen, ob für die Betroffenen ein Anspruch auf Schutzvorkehrungen bzw. finanziellen Ausgleich für eine eventuelle Beeinträchtigungen besteht.

Aufgrund der im Planfeststellungsbeschluss verfügten Schutzauflagen zur Vermeidung unzumutbarer Beeinträchtigungen während der Bauphase (vgl. Teil A, Kapitel IV, Punkt 3) ist sichergestellt, dass keine betroffenen privaten Belange in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter den für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden.

Auch im Hinblick auf die Einwendungen von drohenden Existenzgefährdungen ergibt sich kein anderes Ergebnis. Denn zumindest bei einem Einwender, dessen wirtschaftliche Existenz durch die baubedingten Auswirkungen der Maßnahme gefährdet ist, ist durch den verfügten Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach sichergestellt, dass beim späteren Eintritt einer wirtschaftlichen Existenzgefährdung ein angemessener Ausgleich erfolgen wird.

Nach den von der Rechtsprechung entwickelten enteignungsrechtlichen Grundsätzen ist darauf abzustellen, ob die Folgen der Baumaßnahmen für den Gewerbebetrieb so erheblich sind, dass dem Inhaber eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zuzumuten ist (BGH, Urteil v. 07. Juli 1980, III ZR 32/79 juris).

Für Nachteile, die sich als Sonderopfer darstellen und hinsichtlich ihrer Schwere die Schwelle des Zumutbaren im Sinne des Art. 14 GG überschreiten, ist eine Entschädigung zu leisten. Aus der höchstrichterlichen Entschädigungsrechtsprechung ergibt sich allerdings auch, dass auf Umbauarbeiten ursächlich zurückzuführende Umsatzverluste und die daraus gegebenenfalls folgenden Ergebnisminderungen im wirtschaftlichen Erfolg eines eingerichteten Handels- oder Gewerbebetriebes nicht schlechthin zu Lasten eines Vorhabenträgers liquidiert werden können. Vielmehr kommt es auf die jeweiligen Besonderheiten eines Betriebes an, um Feststellungen darüber treffen zu können, ob Umsatzrückgänge tatsächlich im Einzelfall über die Opfergrenze hinausgehen.

Umsatzverluste können von Betrieb zu Betrieb jedenfalls unterschiedlich zu bewertende Auswirkungen zeigen. Insoweit lässt sich nicht schon mit pauschalisierten Ansätzen, wie etwa einer bestimmten Prozentzahl des Umsatzrückganges, ein Entschädigungsanspruch herleiten. Zu sehen bleibt in diesem Zusammenhang letztlich die Schicksalsgemeinschaft, in der sich die Eigentümer von Grundstücken und darauf eingerichteten Gewerbebetrieben und der Vorhabenträger befinden, und zwar auch soweit die Straßenfläche eine Verkehrsmittlerfunktion für die betroffenen Grundstücke zu erfüllen hat. Dabei entspricht es einem angemessenen Interessenausgleich, dass grundsätzlich Änderungen am Verkehrsweg vorgenommen werden können und die Auswirkungen der dazu erforderlichen Bauarbeiten von den Betroffenen hinzunehmen sind, wenn sie zeit- und sachgerecht durchgeführt werden und mit keinen außergewöhnlichen Nachteilen verbunden sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich eingehend mit den Einwendungen zu den vorgetragenen Existenzgefährdungen befasst. Um die wirtschaftliche Situation und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Existenz der betroffenen Gewerbebetriebe beurteilen zu können, wurden die Einwender aufgefordert, entsprechende Unterlagen beizubringen.

Im Rahmen der Auswertung der Unterlagen und der Würdigung der konkreten jeweiligen Gesamtumstände ist die Planfeststellungsbehörde zu unterschiedlichen Ergebnissen gelangt.

Bei einem Einwender ist konkret zu befürchten, dass es im Zuge der Durchführung des Vorhabens zu baubedingten Beeinträchtigungen kommen wird, die die Exis-

tenz dieses Betriebes gefährden. Bei diesem Betrieb sind die absehbaren Auswirkungen derart schwerwiegend, dass die Voraussetzungen für eine entschädigungsauslösende Existenzbedrohung des Betriebes vorliegen.

Zu diesem Ergebnis kam die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme und einer umfassenden Würdigung der den Gewerbebetrieb betreffenden wirtschaftlichen Situation.

Dem Einwender steht somit ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zu. Die Ermittlung der Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Demgegenüber kam die Planfeststellungsbehörde bei einem anderen Einwender zu dem Ergebnis, dass derzeit nicht abschließend geklärt werden kann, ob es im Zuge der Durchführung des Vorhabens zu bauzeitlichen und längerfristigen Auswirkungen kommen wird, die die Existenz des Betriebes insgesamt gefährden könnten.

Die mit dem oben genannten Einwender in keiner Weise vergleichbare Gesamtsituation des Betriebes kann aufgrund der derzeit nicht absehbaren Auswirkungen auf die Existenz des Gewerbebetriebes auch nach Einholung einer gutachterlichen Stellungnahme nicht verlässlich abgeschätzt werden. Aus diesem Grund ist auf der Grundlage des § 74 Abs. 3 VwVfG eine abschließende Entscheidung über das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Entschädigung vorzubehalten. Es ist zu erwarten, dass eine abschließende Entscheidung bei Vorliegen weiterer Erkenntnisse über das konkrete Ausmaß der Auswirkungen auf den Gewerbebetrieb möglich ist.

Das insoweit offengehaltene Entschädigungsproblem steht dem Abwägungsergebnis insgesamt nicht entgegen, weil es als eigenständiges, von anderen Belangen losgelöstes Problem einer gesonderten Lösung zugänglich ist.

bb) Bauzeitliche Beeinträchtigungen

Während der gesamten Bauzeit ist naturgemäß mit Einschränkungen in der Verkehrsführung zu rechnen. Hierzu äußerte sich der Vorhabenträger, dass die Gesamtbauzeit für die Absenkung der 0-Ebene sowie den Ausbau des Tunnels 38

Monate beträgt. Danach werden noch sechs Monate bis zur Fertigstellung der Eisenbahnüberführung durch die Deutsche Bahn AG benötigt. In dieser Phase kann der Verkehr bereits ungehindert fließen. Die vollständige Absenkung der 0-Ebene erfordert einen Zeitraum von 37 Monaten. Während dieser Phase erfolgt der ÖPNV einspurig im Beidrichtungsverkehr, der motorisierte Individualverkehr ist einspurig möglich, der Geh- und Radverkehr wird ebenfalls mitgeführt. Für den Ausbau des Tunnels werden innerhalb der Gesamtbauzeit nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich zehn Monate benötigt. In diesem Zeitraum ist die Ernst-Reuter-Allee vom Damaschkeplatz bis zur Otto-von-Guericke-Straße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Zufahrt zur Tiefgarage City Carré Nord erfolgt während der Vollsperrung des motorisierten Individualverkehrs über eine Baustraße auf dem Bahnhofsvorplatz in die Tiefgarage. Es ergeben sich aus technologischen Gründen ferner zwei Sperrpausen von jeweils sechs Wochen für die Zufahrt zur Tiefgarage City Carré Nord. Für den ÖPNV, den Fußgänger- und Radverkehr treten keine längerfristigen Sperrungen auf. Während der Vollsperrung und für die Fahrtrichtung von Osten nach Westen ist eine Umleitung entlang des City-Ringes vorgesehen. Der genaue Bauablauf sowie die erforderlichen Bauzeiten werden jedoch erst in der weiteren Bearbeitung der Ausführungsunterlagen ermittelt und festgelegt.

Im Zuge der Ausführungsplanung werden u. a. in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde auch notwendig werdende Straßensperrungen für den jeweiligen Bauabschnitt abgestimmt.

Erst in der Baubeschreibung und in den Ausschreibungsunterlagen werden der endgültige Baubeginn und die Dauer der Baumaßnahme festgelegt.

Die Dauer der Baumaßnahme sowie der genaue Bauablauf können nicht in diesem Verfahren geregelt werden.

b) Einzelne 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 Gewährleistung des Rechts auf informelle Selbstbestimmung der betrof-

fenen 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:

aa) Einwender Reg.-Nr. 01

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 29. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet und Hinweise gegeben.

Zur Koordinierung der Verantwortung der Deutschen Bahn AG und der Stadtverwaltung sollten Generalplaner und Generalauftragnehmer für den Gesamtkomplex mit ausreichender praktischer Leitungserfahrung eingesetzt werden, insbesondere zur Abstimmung der allgemeinen Leistungsverzeichnisvorbemerkungen für alle Lose und Bauabschnitte.

Die geplanten Grundwasserabsenkungen vor, während und nach der Bauausführung, insbesondere für die Ableitung von besonders hohen Regenwassermengen, sollten ausreichend sicher und funktionstüchtig sein – auch bezüglich der Bauzeiträume.

Falls der Bau der Ulrichskirche mit dem Bauende 2017 genehmigt werden sollte, sei die Parallelität zum Bau der DB-Leistungen und des Tunnels 2017, insbesondere der Baustofftransporte Ulrichskirche, gesondert zu beachten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den vorgenannten Hinweisen auseinandergesetzt und nimmt diese zur Kenntnis. Sie sind nicht planfeststellungsrelevant. Hinsichtlich der wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Teil A, Kapitel III, Punkt 1 verwiesen.

- 1) Für die vom Kölner Platz vorgesehenen Personenaufzüge wären Rolltreppen eine bessere Lösung auch für einen möglichen Stromausfall.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die vorhandenen Personenaufzüge am Kölner Platz sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

- 2)** Der Taxiverkehr am Kölner Platz solle nochmals geprüft werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass der Bereich um die Doppelhaltestelle Kölner Platz ausschließlich für Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahnen freigegeben wird. Aus verkehrsrechtlicher Sicht sowie unter Abschätzung der Verkehrssicherheit ist eine Befahrung für Taxis bis zum Kölner Platz nicht möglich.

Taxis haben Vorfahrt am Willy-Brandt-Platz Haupteingang Hauptbahnhof und Konrad-Adenauer-Platz auf der Westseite des Hauptbahnhofes.

- 3)** Fraglich sei, wie der Baumassentransport in den Tunnelbauebenen gewährleistet werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die zu bergenden Erdmassen über die vier Tunnelrampen im Zuge der Ernst-Reuter-Allee abtransportiert werden. Die Einbindung des Baustellenverkehrs in den fließenden Verkehr erfolgt unter temporärer Anpassung der jeweiligen Lichtzeichenanlage. Dies ist kein planfeststellungsrelevanter Einwand, sondern Teil der Baulogistik.

- 4)** Zur Stauentlastung der Ausfahrtsrampe an der Otto-von-Guericke-Straße als ständige Verbindung zur Halberstädter Straße/ Hasselbachplatz solle die Bahnhofstraße ausgebaut werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die Bahnhofstraße im Bereich des Hauptbahnhofes Willy-Brandt-Platz als Fußgängerzone umgestaltet wurde. Es ist nicht Ziel, die Bahnhofstraße wieder mit einer Fahrbahn zu versehen. Des Weiteren erfolgt eine Verkehrsbeschilderung mit dem Hinweis auf den City-Ring in den jeweiligen Zufahrtsstraßen.

Es handelt sich um keinen planfeststellungsrelevanten Einwand. Der genaue Bauablauf wird erst in der Ausführungsplanung ermittelt.

- 5)** Es wird eine Zwangsbe- und -entlüftung im Tunnel gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Mit dem Gutachten zur Tunnellüftung (vgl. Planunterlage 15.6) ist eine ausreichende natürliche Lüftung nachgewiesen worden. Aus Brandschutzgründen wird von aktiven Lüftungsmaßnahmen (Ventilation) ausdrücklich abgeraten.

bb) Einwander Reg.-Nr. 02

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 30. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Stadteinwärts sei für den Autoverkehr eine Spur vorgesehen, stadtauswärts seien zwei Spuren geplant. Mit jeweils einer Spur sei der komplette Verkehr in einer Ebene zu bewältigen. Die Straßenbahnhaltestellen seien gut zu erreichen. Auf den Tunnel könne verzichtet werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Variantenabwägung wird auf Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen. Zu der Planung nur einer stadtauswärtigen Fahrspur hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die bestehende Leistungsfähigkeit in diese Fahrtrichtung mit dieser Baumaßnahme nicht verändert werden kann, weil der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke baulich nicht verändert wird und damit auch die Durchlassfähigkeit nicht erhöht werden kann.

Um einen leistungsfähigen Abfluss der Verkehre aus der Innenstadt in Richtung Magdeburger-Ring/ Stadtfeld zu ermöglichen, erhält die nördliche Fahrbahn von der Otto-von-Guericke Straße bis Damaschkeplatz zwei Fahrspuren.

Am Kölner Platz soll zur besseren Verknüpfung des Hauptbahnhofes, des zentralen Omnibusbahnhofes und der Straßenbahn eine Zentralhaltestelle Kölner Platz realisiert werden. Diese Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz ist ein Ziel der Verkehrskonzeption Innenstadt 1995, welche mit dieser Maßnahme umgesetzt werden soll.

- 2) Der weitere Einwand bezieht sich auf die Panikreaktionen der Verkehrsteilnehmer im Tunnel bei Wassereinbruch oder im Brandfall.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass für die Tunnelanlage gemäß der RABT 2006 ein Gesamtsicherheitskonzept erarbeitet wurde. Im Konzept sind alle erforderlichen technischen Ausstattungen für eine Tunnelanlage mit einer Länge kleiner als 400 m festgelegt. Der Tunnel wird z. B. mit Hydranten, Feuerlöschern, Fluchtwegkennzeichen, Notrufeinrichtungen uvm. ausgestattet. Im Brandfall wird der Tunnel durch die Polizei gesperrt. Für die Flucht aus dem Tunnel stehen Notgebahnen und Fluchttüren in die benachbarte Tunnelröhre zur Verfügung. Die jeweils möglichen Havarieszenarien wurden im Rahmen des „Gesamtsicherheitskonzeptes mit Brandschutznachweis“ (Quelle: Brandschutz Consult Leipzig, BCL, 30. September 2010) für die geplante Verkehrsanlage untersucht und bewertet. Die erforderlichen Maßnahmen wurden im Rahmen der Planung umgesetzt. Die Feuerwehr wurde im Zuge der Erarbeitung des oben genannten Gesamtsicherheitskonzeptes eingebunden.

cc) Einwander Reg.-Nr. 04

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 08. Dezember 2011 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Durch den geplanten Verkehrsfluss stadteinwärts mit einspuriger Fahrbahn sowie Beibehaltung der jetzigen Verkehrssituation am Verkehrsknotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße würde keine Verbesserung an der jetzigen Verkehrssituation stadteinwärts für den Autoverkehr gegenüber dem Ist-Zustand erreicht werden.

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

- 2) Der Kölner Platz sei für den Autoverkehr abgehängt und nicht Bestandteil der Planung, so dass für die Stadt zusätzliche Kosten entstehen würden.

Der Hinweis wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat darauf erwidert, dass sich der Kölner Platz im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet. Die weitere Gestaltung des Kölner Platzes erfolgt außerhalb der Kreuzungsmaßnahme auf der Grundlage der Ergebnisse und Empfehlungen des durchgeführten Realisierungswettbewerbes der Landeshaupt-

stadt Magdeburg. Mit der Errichtung der neuen Straßenbahnhaltestellen am Kölner Platz wird eine zentrale Schnittstelle zwischen den Verkehrssystemen Straßenbahn, Deutsche Bahn sowie Fußgängern und Radfahrern geschaffen.

Ein planfeststellungsrelevanter Hinweis liegt nicht vor.

- 3) Bei hohem Verkehrsaufkommen in Richtung Stadt sei ein Stau im Tunnelbereich vorprogrammiert und durch das Bremsen und Anfahren würde sich die Ozonbelastung durch Abgase erhöhen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Verkehrsanlage wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet (vgl. Planunterlage 15.1). Aus dieser ergibt sich, dass der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße mit seiner Lichtsignalanlage maßgeblich die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems beeinflusst. Der Knotenpunkt selbst wird baulich nicht verändert und befindet sich stadteinwärts (Westzufahrt) an der Leistungsgrenze. Daher wird in der Spitzenstunde voraussichtlich ein zeitweiser Rückstau entstehen, der auch im Tunnel und darüber hinaus zu stockendem Verkehr führen kann. Anlass für die Erneuerung der Straße ist die Erforderlichkeit der Erneuerung der Eisenbahnbrücken und nicht der Umbau des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße (vgl. Teil C, Kapitel IV).

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Vorhabens beachtet. Die Einhaltung der Grenzwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich. Für die Ozonkonzentration gibt es keine grenzwertrelevanten Überschreitungen (vgl. Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 b).

- 4) Die Grundwasserverhältnisse würden nur eine „Weiße Wanne“ als Gründung des Tunnels zulassen. Aufwendige Umverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen im Baufeld würden die Baukosten in die Höhe treiben.

Der Hinweis wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat dazu mitgeteilt, dass das Tunnelbauwerk nach dem Prinzip der Weißen Wanne als wasserundurchlässige (WU) Konstruktion konzipiert ist. Hierfür gibt es klare technische Regelungen und Vorschriften (ZTV-ING, Richtlinien, Ril853), die in der Entwurfsplanung umgesetzt wurden. Durch die Tieferlegung der Nullebene müssen notwendigerweise alle Ver- und Entsor-

gungsleitungen umverlegt werden. Ein abwägungsrelevanter Sachverhalt liegt nicht vor.

- 5) Die laufenden Kosten für die Tunnelunterhaltung und Beleuchtung würden einen nicht zu unterschätzenden zusätzlichen Kostenfaktor für den Stadthaushalt bedeuten.

Der Hinweis wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger teilt dazu mit, dass die Erhaltungskosten für die neuen Anlagen höher sind als für die alten Anlagen. Damit liegen Mehrkosten für die Landeshauptstadt Magdeburg vor, welche die Deutsche Bahn AG ablösen muss. Diese Mittel können für die anfallenden Betriebsmehrkosten verwendet werden.

Ein abwägungsrelevanter Sachverhalt liegt nicht vor.

- 6) Die aufwendigen Baumaßnahmen für die Tunnelvariante würden hohe Kosten verursachen, weshalb diese Variante in Frage gestellt wird.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zu der Variantenabwägung wird auf Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Finanzierbarkeit des Vorhabens ist realisierbar (vgl. Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 k). Über die Kostentragung wird in der Planfeststellung grundsätzlich nicht entschieden.

- 7) Eine Einsichtnahme in die Planunterlagen der Variante „Null-Ebene“ sei nicht möglich gewesen, da für die Planfeststellung die Tunnelvariante favorisiert wurde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Variantenabwägung war nicht Inhalt der Planunterlagen. Diese ist jedoch Inhalt der der Öffentlichkeit zugänglichen Drucksache DS 0110/26 vom 22.03.2006. Ferner wurden die Varianten im Laufe des Anhörungsverfahrens erörtert und auch im Erörterungstermin ausführlich dargelegt. Für die Variantenabwägung wird ergänzend auf Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

- 8) Da für die Errichtung der Widerlager, die Bohrpfähle straßenseitig vor die vorhandenen Widerlager gesetzt würden, sei der Straßenquerschnitt unter den Eisenbahnbrücken von der Deutschen Bahn AG eingeengt. Bei Anordnung der Bohrpfähle hinter den vorhandenen Widerlagern und Abbruch

derselben, ergäbe sich ein breiterer Straßenquerschnitt. Bei Wegfall der Haltestelleninseln City Carré wäre die Beibehaltung der Nullebene, selbst bei Absenkung der Straßenlage machbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Variantenabwägung wird auf Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

dd) Einwander Reg.-Nr. 05

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 09. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Die Notwendigkeit des Vorhabens sei nicht überzeugend dargestellt.

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

- 2) Die Wohnqualität wäre über viele Jahre in Frage gestellt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der bauzeitbedingten Belastungen wird auf Nebenbestimmungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 dieses Beschlusses verwiesen, womit nachteilige Wirkungen soweit wie möglich vermieden werden sollen.

- 3) Die Bäume vor dem Fenster des Einwenders müssten im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden, wodurch das einzige Grün im Blick auf das City Carré entfalle.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Bäume, die im Zuge der Baumaßnahme entfernt werden müssen, haben Ausgleichsmaßnahmen zu erfolgen. Diese sind in dem landschaftspflegerischen Begleitplan, der Inhalt der Planunterlage ist, dargestellt.

Die konkreten Standorte der Ersatzpflanzungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung unter Beachtung des Leitungsbestandes sowie der geplanten Leitungen abschließend festgelegt.

- 4) Das Einrammen der Spundwände, der Baustellenschmutz, die Lärmbelästigung bei 15 m Entfernung zwischen Schlafplatz und Baustelle wären die Grenze der Zumutbarkeit.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt 2 dieser Einwendung verwiesen.

- 5) Beim Bau des City Carrè sei es zu Bauschäden gekommen, die nun vermieden werden sollen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die gewählte Bautechnologie mittels Bohrpfahlwänden und die im Zusammenhang mit der dichten Bebauung ausgewählte Technologie der Grundwasserhaltung ein nahezu setzungsfreies Bauen ermöglichen.

Die gesamte Baumaßnahme erfolgt innerhalb eines wasserdichten Verbaus aus überschnittenen Bohrpfählen. Bohrpfähle sind hinsichtlich der Erschütterungen beim Einbringen wesentlich vorteilhafter als gerammte Spundwände oder Rammpfähle.

Vor Beginn der gesamten Baumaßnahme hat eine Beweissicherung an allen umliegenden Gebäuden zu erfolgen (vergleiche die Nebenbestimmungen zur Bauausführung unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 2 dieses Beschlusses).

Ein abwägungsrelevanter Tatbestand liegt somit nicht vor.

Der Vorhabenträger hat sich zudem mit der Verwaltung des Büro- und Einkaufscenters City Carré abgestimmt und die Ursachen für die dortige Situation analysiert und ausgeschlossen.

- 6) Wie lange muss der Autofahrer erhebliche Umwege in Kauf nehmen?

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 8 a), (bb) dieses Beschlusses verwiesen.

- 7) Nach Fertigstellung des Tunnels werden durch die steilen Rampen und das Halten und Anfahren am Berg sowie durch Abgase aus dem Tunnel eine nicht zumutbare Schadstoffbelastung vermutet.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Straßenbauvorhabens beachtet und entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich ist. Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a, verwiesen.

- 8) Bei der geringen Verkehrsverbesserung und der langen Bauzeit werden die Kosten als unangemessen hoch angesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zu der Planrechtfertigung wird auf Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

ee) Einwander Reg.-Nr. 06

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 16. Dezember 2011 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Den Tunnel würde eine Wasserader kreuzen und es bestünde die Gefahr des Grundwassereinbruches. Der Schutz durch eine wasserdichten Wanne würde das Projekt erheblich verteuern.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Grundwassersituation wurde untersucht und in der Planung berücksichtigt. Das Tunnelbauwerk steht im Grundwasser und wird wasserdicht hergestellt.

- 2) Durch den Klimawandel würden Extremniederschläge erwartet. Die Straße unter den Brücken habe schon unter Wasser gestanden, dieses würde auch dem Tunnel drohen. Eine Pumpanlage sei vorzusehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Niederschlagsmengen wurden entsprechend den gültigen Vorschriften ermittelt und die erforderlichen Pumpenanlagen gemäß den Anforderungen an Tunnelbauwerke bemessen.

- 3) Durch die Ampelkreuzung bedingt, würde sich der Stau bis in den Tunnel hinein verlagern und es würden sich Abgase ansammeln. Daher sei eine Entlüftung sowie Rettungsschächte erforderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Gemäß RABT 2006 Tabelle 9a genügt bei Tunneln mit einer Länge kleiner als 400 m die natürliche Lüftung. Die betriebstechnische Ausstattung des Tunnels erfolgt entsprechend den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT). Das Bauwerk wird mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen (Beschilderung, Lichtzeichenanlage mit Wechsellichtzeichen) und Sicherheitseinrichtungen (beidseits der Fahrbahn Notgebahnen, Kameras zur Überwachung, Lautsprecheranlage, Fluchtwegkennzeichnung und Brandnotbeleuchtung) ausgestattet.

Die jeweiligen möglichen Havarieszenarien wurden im Rahmen des „Gesamtsicherheitskonzept mit Brandschutznachweis“ (Quelle: BCL, 30.9.2010) für die geplante Verkehrsanlage untersucht und bewertet. Die erforderlichen Maßnahmen wurden im Rahmen der Planung umgesetzt.

- 4) Während der mehrere Jahre dauernden Bauphase, würde es ein Verkehrschaos geben. Wenn sich der Tunnelbau nicht vermeiden lasse, sollte man als Entlastung eine weitere Querung der Bahn schaffen. Diese würde man schaffen, in dem man die Maybachstraße öffne und am Polizeipräsidium eine Unterführung für PKW schaffe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 8 a), (bb) verwiesen. Zu der weiteren Querung teilt der Vorhabenträger mit, dass gemäß Richtlinie 815 „Bahnübergangssicherungsanlagen planen und instand halten, 2 (4) ist die Einrichtung von neuen Bahnübergängen (BÜ) grundsätzlich nicht erlaubt. Bei Ausnahmen wegen zeitlich befristeter Bauvorhaben bedarf es der Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 2 EKrG. Die Kosten für ein solches zeitlich begrenztes Vorhaben stehen in keinem Kostennutzenverhältnis.

Die für die Planung der Unterführung und das Planrechtsverfahren erforderliche Zeit (ca. 3 Jahre) würde den Baubeginn verzögern. Eine Genehmigungssicherheit ist nicht gegeben.

- 5) Vor Jahren sei eine alte Bogenbrücke durch eine moderne Flachstrecke ersetzt worden, ohne die Straße einzuengen. Diese Möglichkeit bestünde vorliegend ebenso.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die bilanzielle Nutzungsdauer der Brückenbauwerke erreicht ist. Ein Ersatzneubau der Brücken ist erforderlich. Die Standsicherheit der vorhandenen Widerlager kann für die derzeitigen und künftigen Lasten aus dem Eisenbahnverkehr nach aktueller Normung nicht nachgewiesen werden.

Es ist eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m zu sichern. Diese wird durch Absenkung der Fahrbahn hergestellt. Ein Abbruch der Widerlager, zur Beibehaltung der Breite, wird durch die DB AG aus finanziellen Gründen abgelehnt.

- 6) Um die Widerlager zu stabilisieren, könnte man diese von oben anbohren und Eisenbetonsäulen hinein gießen. In diesem Fall würde man die Breite der Straße beibehalten und ein Tunnel wäre nicht mehr nötig.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Abriss und der Ersatzneubau der Brückenbauwerke sind nicht allein bedingt durch die Notwendigkeit einer Erneuerung der Brücken, sondern auch durch die Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs von Fußgängern, Radfahren und dem öffentlichen Personennahverkehr. Mit der Errichtung der zentralen Haltestelle Kölner Platz wird eine verbesserte Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Schienenpersonennahverkehr hergestellt. Durch die Herstellung der Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz als zentraler Umsteigepunkt, ist die vorhandene Verkehrsraumbreite nicht ausreichend für alle Verkehrsarten (Fahrbahn, Straßenbahn mit Haltestelle, Gehweg und Radweg). Hierzu wird auch auf die Ausführung unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung verwiesen.

- 7) Würde man dem Brückenbau der Deutschen Bahn AG zustimmen und den Fußweg in einem Tunnel unter die Gleise verlegen, würde man neben der Straßenbahn eine Fahrspur in jeder Richtung dazu gewinnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Einen Tunnel für Fußgänger in der Ernst-Reuter-Allee zu errichten, entspricht nicht den Zielen des Innenstadtkonzeptes und schafft keine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr am Kölner Platz.

ff) Einwender Reg.-Nr. 07

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 15. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Jedes Kraftfahrzeug, das den Tunnel nutze, müsse generell einen Höhenunterschied von 4,50 m überwinden. Aufgrund von Ampelsteuerungen in den Kreuzungsbereichen komme es an den Tunnelausfahrten zu Rückstaus und somit bei Rampen mit einer Neigung von 8 % zu einem ständigen Anfahren „am Berg“, was zu erhöhtem Verschleiß und Energieverbrauch und somit erhöhten Emissionsbelastungen führt, was der Minderung von Immissionen durch Errichtung von Umweltzonen im Stadtgebiet widerspricht.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierauf erwidert, dass die geplante Längsneigung gemäß der RAS 06, Tabelle 19, den gültigen Empfehlungen entspricht.

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich, hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a dieses Beschlusses verwiesen.

Die Umweltzone ist unabhängig von dem Planfeststellungsverfahren zum 1. September 2011 in Kraft getreten und dementsprechend auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu beachten.

- 2) Die Grundwasserverhältnisse im Tunnelbereich würden für die Entwässerung des Tunnels den Bau einer Pumpstation sowie die Vorhaltung von Notstromaggregaten für den gesamten Nutzungszeitraum erfordern. Hinzu würden vermutlich noch Aggregate für die Be- und Entlüftung sowie die Beleuchtung kommen. Diese Kosten sollten für den Nutzungszeitraum hochgerechnet werden, zumal abzusehen ist, dass die Energiekosten in der Zukunft steigen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass es während der Bauzeit eine Grundwasserabsenkung geben wird (vgl. zu der wasserrechtlichen Erlaubnis Teil A, Kapitel III, Punkt 1 dieses Beschlusses).

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee werden infolge des Tunnelbauwerkes vollständig verlegt und innerhalb des Tunnelbauwerkes neu ausgebildet.

Die Niederschlagsmengen wurden entsprechend den gültigen Vorschriften ermittelt und die erforderlichen Pumpenanlagen gemäß den Anforderungen an Tunnelbauwerke bemessen.

Die jährlichen Betriebsmehrkosten für die Unterhaltung der Anlage wurden durch den Ansatz der zu bewirtschaftenden Fläche und Kostenkennwerten von vergleichbaren Bauwerken ermittelt. Für diesen Nachteil, den die Landeshauptstadt Magdeburg zu tragen hat, erhält die Landeshauptstadt Magdeburg von der Deutschen Bahn AG einen Ablösebetrag.

- 3)** Auf Grund der Tiefenlage wären Veränderungen und der Neubau von Widerlagern der Bahnbrücken erforderlich.

Die für eine Vertiefung eingesparten Kosten könnten für eine Verschiebung, z. B. der südlichen Widerlager verwendet werden, um genügend Raum für die Führung von Straßenbahn, Kraftverkehr, Fußgänger und Radfahrer zu gewinnen. Dies bedeutet zwar eine größere lichte Weite und somit größere Konstruktionshöhen der Brücken, welche aber durch eine Vertiefung von Straße und Gleisen unter den Brücken ausgeglichen werden könne, sodass die Höhen der Bahntrassen eingehalten werden können. Denkbar sei auch der Bau von Zweifeldbrücken. Die geplante Straßenbahnhaltestelle unter den Bahnbrücken könne entfallen, da sich in unmittelbarer Nähe die Haltestelle Damaschkeplatz befinde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Variantenabwägung wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

- 4)** Der Bau des Tunnels zwischen den vorhandenen Widerlagern der Bahnbrücken lasse im Querschnitt keine zweispurige Verkehrsführung in Richtung Innenstadt zu. Im Bereich der westlichen Tunneleinfahrt komme es dann, wie auch zurzeit, zu Staus. Diesen Zustand sollte man bei einem Straßenneubau beseitigen. Da sich der Beginn der Engstelle mit der südlichen Einmündung im Rampenbereich der Tunneleinfahrt befinde, stelle dies eine psychische Belastung der Kraftfahrer dar und demzufolge seien Unfälle vorprogrammiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass Anlass der Baumaßnahme die Erneuerung der Eisenbahnbrücken und nicht der Knoten Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke-Straße ist. Ferner wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

- 5) Statt eines Neubaus von Straßenbahnhaltestellen unter den Bahnbrücken solle die Straßenbahnhaltestelle Damaschkeplatz entsprechend 4-gleisig ausgebaut werden. Zur Verknüpfung Straßenbahn, Bus und Bahn könne östlich der Straßenbahnhaltestelle ein Fußgängertunnel gebaut werden, welcher auch in nördliche Richtung die Straßenfahrbahn unterquert.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass ein beschlossenes Ziel der Verkehrskonzeption Innenstadt aus dem Jahr 1997 die Umsetzung einer Zentralhaltestelle Hauptbahnhof am Kölner Platz sei. Damit soll eine bessere Verknüpfung zwischen dem Hauptbahnhof, dem ZOB und den Straßenbahnhaltestellen erreicht werden. Durch die Verlagerung des zentralen Umsteigepunktes in den Bereich des Kölner Platzes ist der Umfang der derzeitigen MVB Haltestelle Damaschkeplatz nicht mehr erforderlich und ein 4-gleisiger Ausbau am Damaschkeplatz deshalb nicht vertretbar. Der Bau eines neuen Fußgängertunnels ist aus Gründen der hohen Betriebs- und Sicherheitskosten (hoher Verschmutzungsgrad, Überwachungssystem erforderlich) nicht empfehlenswert. Der vorhandene Fußgängertunnel am Damaschkeplatz zeigt, dass dieser sehr wenig genutzt und häufig verschmutzt wird.

gg) Einwander Reg. Nr. 08

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 20. Dezember 2011 ihn durch die Baumaßnahmen betreffende Fragen gestellt. Diese wurden durch den Vorhabenträger schriftlich beantwortet. Planfeststellungsrelevante Hinweise liegen nicht vor.

hh) Einwander Reg.-Nr. 09

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 18. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Als Radfahrer müsse man stadteinwärts mehrfach die Gleisanlagen der Straßenbahn queren (Ampeln). Dieses bedeute einen Zeitverlust und ein erhöhtes Unfallrisiko. Die Radwegebeziehung Maybachstraße / Busbahnhof in Richtung nördliche Glacis-Anlagen wäre unterbrochen und bedeute einen erheblichen Umweg.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die geplante Radwegführung, vom motorisierten Individualverkehr getrennt, erhöht die Verkehrssicherheit.

Die Gesamtmaßnahme wurde durch einen Sicherheitsauditor auditiert. Entgegen der ursprünglichen Planung wurde aus diesem Grund die Radwegequerung der Straßenbahnschienen am Damaschkeplatz / ZOB geändert. Diese Radwegeverbindung in Richtung nördliches Glacis erfolgt wie im Bestand mit einer verbesserten Querung, ohne Kreuzung von Kfz-Fahrspuren.

Die Querung im Bereich City Carré / Brandenburger Str. wird unsignalisiert errichtet. An dieser Stelle sind die Sichtbeziehungen auf die Straßenbahnen in allen Richtungen ausreichend gegeben. Insbesondere am Willy-Brandt-Platz wird die Querung der Straßenbahnlinien gegenüber dem Bestand, mit Querung des Gleisdreieckes, der Taxi- und Parkhauszufahrten, deutlich vereinfacht. Für die Planrechtfertigung wird im Weiteren auf Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

- 2) Durch den Bau eines Kfz-Tunnels gäbe es erheblich mehr Kraftfahrzeugverkehr in der Innenstadt. Der Anteil von Durchgangsverkehr würde erheblich zunehmen. Dieses bedeute letztendlich mehr Abgasbelastung und erheblich mehr Lärmemission / -immission. Mehr Lärm würde es besonders im Bereich der östlichen Tunnelausfahrt (Rampe/ Steigung mit Ampelregelung) geben.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Verkehrsanlage wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet, die zu dem Ergebnis kommt, dass das für das Untersuchungsgebiet prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann.

Im Weiteren wird auf die Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV verwiesen. Die Einhaltung der Luftschadstoffwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

Es wurde eine Schalltechnische Untersuchung für den Straßen- und Schienenverkehr auf der Ernst-Reuter-Allee und angrenzenden Straßen im Bereich der Bau-
maßnahme erarbeitet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass Immissionsgrenzwert-
überschreitungen vorliegen. Diese werden durch passive Maßnahmen an den be-
troffenen Gebäuden umfassend kompensiert. Hierzu wird auf die Ausführungen un-
ter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 b) dieses Beschlusses verwiesen.

- 3) In den westlich vom Planfeststellungsbereich gelegenen Stadtgebieten
(Stadtfeld) würde es auch eine erhebliche Zunahme von Kfz-Verkehr und be-
sonders von Durchgangsverkehr geben, wenn eine bessere Durchlässigkeit
am jetzigen „Engpass“ Bahnhofsbrücken bestehen würde.

Die Planfeststellungsbehörde weist diesen Einwand zurück. Der Vorhabenträger
teilt hierzu mit, dass die Verkehrsuntersuchung auch den Untersuchungsraum der
angrenzenden Straßen aus dem Stadtgebiet Stadtfeld beinhaltet:

- Olvenstedter Straße (Abschnitt Freiligrathstr. bis Damaschkeplatz)
- Maxim-Gorki-Straße (Abschnitt Michael-Lotter-Str. bis Olvenstedter Str.)
- Adelheidring (Abschnitt Gr. Diesdorfer Str. bis Damaschkeplatz)
- Editharing (Abschnitt Damaschkeplatz bis Freiligrathstraße).

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das prognostizierte Ver-
kehrsaufkommen abgewickelt werden kann.

- 4) Das während des Tunnelbaus abgepumpte Grundwasser habe bei der Einlei-
tung in die Künette erhebliche negative Auswirkungen auf das biologische
und chemische Gleichgewicht dieses Gewässers.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil A,
Kapitel III, Punkt 1 zur wasserrechtlichen Erlaubnis verwiesen.

- 5) Der Bau des Tunnels sei auch unter finanzieller Betrachtung grundsätzlich
abzulehnen, da der hohe Verschuldungsstand von Bund, Land Sachsen-
Anhalt und Landeshauptstadt Magdeburg mit diesem Projekt unvereinbar sei,
weil Kosten und Nutzen in keinem vertretbarem Verhältnis stehen würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 k) verwiesen.

ii) Einwender Reg.-Nr. 10 und Einwender Reg.-Nr. 11

Erörterungstermin am 30. November 2011

1) Baugrundgutachten

Die Einwender befürchten im Zuge der Maßnahme Schädigungen an der Bausubstanz ihres Gebäudes und verweisen insoweit auf eigene Baugrunduntersuchungen.

Sowohl in der Stellungnahme des Vorhabenträgers als auch im Erörterungstermin wurden den Einwendern die Ergebnisse der für das Vorhaben durchgeführten Baugrunduntersuchungen umfassend dargestellt. Es wurde deutlich gemacht, dass die geplanten, durch die Tunneldecke gegeneinander ausgesteiften Bohrpfahlwände schädliche Untergrundbewegungen für die angrenzende Bebauung verhindern sollen. Im Rahmen des Erörterungstermin vom 30. November 2011 wurde auch die Grundwassersituation im gesamten Bereich ausführlich erläutert (vgl. S. 54 ff. Protokoll des Erörterungstermins vom 30. November 2011).

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger Beweissicherungsmaßnahmen am Grundstück der Einwender zugesichert.

Dem Hinweis wurde durch Erteilung einer Auflage zur Beweissicherung (vgl. Teil A, Kapitel IV, Punkt 2) entsprochen.

2) Lärmimmissionen

Hinsichtlich des Hinweises der Einwender zur Unzumutbarkeit der Lärmimmissionen wird auf die Planunterlage 11.1 a verwiesen. In der Unterlage sind die Berechnungen der Emissionspegel betreffend der Lärmwerte für die Ernst-Reuter-Allee erfasst.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist nach den gesetzlichen Grundlagen (§ 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV) vorzunehmen. Dies ist erfolgt und die entsprechenden Maßnahmen werden mit dem Beschluss festgestellt.

Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 a) und Punkt 6 b) dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwender haben danach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

3) Luftschadstoffuntersuchungen

Die Einwender machen Gesundheitsgefahren aufgrund der Luftschadstoffe geltend. Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Vorhabens beachtet, entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen wurden erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung und der Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenkataloges durch den Vorhabenträger möglich ist. Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil C, Kapitel VI, Punkt 6 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

4) Gesundheitliche Gefahren während der Bauzeit

Zum Hinweis der Einwender auf gesundheitliche Gefahren durch bauzeitliche Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel VI, Punkt 3 verwiesen.

Danach wird durch die Erteilung einer Auflage sichergestellt, dass entsprechende Beeinträchtigungen weitestgehend vermieden werden.

5) Wirtschaftliche Beeinträchtigungen

Die Einwender tragen vor, dass sie durch die Baumaßnahme wirtschaftlich erheblich beeinträchtigt werden würden, so dass die Gefahr einer Existenzgefährdung bestehe.

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahme auf den Gewerbebetrieb der Einwender eine gutachterliche Stellungnahme der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) eingeholt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt unter Einbeziehung der gutachterlichen Stellungnahme und der von den Einwendern vorgelegten Unterlagen im Rahmen einer Gesamtwürdigung der konkreten wirtschaftlichen Standortbedingungen zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Existenzgefährdung hier vorliegen.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Belange der Einwender den mit der Realisierung des Vorhabens verfolgten Zielstellungen gegenübergestellt und im Ergebnis festgestellt, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein weitaus höheres Gewicht beizumessen ist.

Unter Anwendung der unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 8 a), (aa) genannten Grundsätze steht den Inhabern des auf dem Grundstück Ernst-Reuter-Allee 38 / 40 ansässigen Gewerbebetriebes daher ein Anspruch auf Entschädigung für maßnahmebedingte Vermögensschäden dem Grunde nach zu, was in der Nebenbestimmung Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 d) verfügt wurde und im Übrigen durch den Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt wurde.

Die Feststellung der Höhe der Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Entschädigungsfragen werden in den nachfolgenden Entschädigungsverfahren geregelt.

6) Planrechtfertigung

Die von den Einwendern vorgetragenen Bedenken gegen die Planrechtfertigung wurden von der Planfeststellungsbehörde umfassend geprüft und im Ergebnis zurückgewiesen. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV verwiesen.

7) Öffnung Brandenburger Straße / Bahnhofstraße

Auf die Anregung der Einwender zur Öffnung der Brandenburger Straße wurde vom Vorhabenträger vorgetragen, dass es dadurch zu unkontrollierten und ungewollten Schleichverkehren kommen würde. Eine Öffnung der Bahnhofstraße für den Fahrzeugverkehr würde die Aufenthaltsfunktion des Willy-Brandt-Platzes erheblich einschränken.

Diesen gegenüber der planfestzustellenden Maßnahme als Alternativvarianten vorgeschlagenen Lösungen liegt jeweils die Annahme zugrunde, dass der Ist- Zustand der Eisenbahnüberführung erhalten bleibt.

Insoweit wird auf die Ausführungen zur Variantenabwägung (vgl. Teil C, Kapitel IX, Punkt 2) verwiesen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass keine Bedenken gegen die planfestzustellende Variante bestehen.

Der weiteren Anregung der Einwender nach Verlegung der Haltestelle Brandenburger Straße zum Kölner Platz wird durch die Maßnahme entsprochen.

- 8) Die weiteren von den Einwendern vorgetragenen Bedenken (Kosten, Bauzeit) waren Gegenstand des Erörterungstermins vom 30. November 2011. Der Vorhabenträger hat dazu umfassend Stellung genommen. Im Ergebnis ist festzustellen, dass keine abwägungsrelevanten Gesichtspunkte offen geblieben sind.

Soweit den Einwendungen aus den unter 1) bis 8) genannten Gründen nicht gefolgt wird, werden diese zurückgewiesen.

jj) Einwender Reg.-Nr. 12

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 19. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Für die Haltestelle Kölner Platz sollte ein Halteplatz je Richtung auf 65 m verlängert werden um zum zentralen Anschluss der MVB GmbH drei 30 m Straßenbahnzüge pro Richtung aufzustellen zu können.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass am Kölner Platz zwei Haltestellen mit einer Gesamtlänge von je 120 m erforderlich sind, um den Nachtanschluss auch in Zukunft abwickeln zu können. Die geplante Gesamtlänge der Haltestelle beträgt 120 m inklusive der geplanten Querungsstelle. Die abgesenkte Querungsstelle ist für Rettungsfahrzeuge und für eine barrierefreie Querung erforderlich. Nur im Nachtverkehr kann es vor-

kommen, dass Teile der Straßenbahn bzw. Busse an diesem abgesenkten Haltestellenbereich zum Stehen kommen. Unproblematisch ist die Situation im Tagverkehr, da unterschiedliche Halteplätze entsprechend der Zuglänge festgelegt werden können.

- 2) Für die Lichtsignalanlage Knoten Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke Straße sind verlängerte Freiphasen für die Straßenbahn oder Weichen mit vorgezogenen Zungen nötig um den geplanten Straßenbahnverkehr funktionieren zu lassen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass der hoch belastete Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße leistungsbestimmend für das Gesamtsystem und insbesondere für die einzelnen Verkehrsströme an diesem Knoten ist. Da sich dieser an der Leistungsgrenze befindet, ist eine Änderung der Freigabezeiten für alle Verkehrsteilnehmer nicht mehr möglich. Die Untersuchung erfolgte im Zuge der verkehrstechnischen Untersuchung des Gesamtvorhabens (vgl. Planunterlage 15.1 A). Die Haltestelle an der Weinarkade wurde so angeordnet, dass sich zwei Straßenbahnen aufstellen können. Weichen mit vorgezogenen Zungen können nicht umgesetzt werden, da das Gleisdreieck nicht ausgebaut wird.

- 3) Es sind keine Änderungen der Koordinierung der Lichtsignalanlage Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke Straße und Breiter Weg vorgesehen. Die derzeit genutzte Freiphase durch Straßenbahn ist nicht mehr zu schaffen. Daher sollten beide Lichtsignalanlagen um eine halbe Umlaufzeit gegeneinander verschoben werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass die Leistungsfähigkeit des Knotens Ernst-Reuter-Allee / Breiter Weg ausreichend ist, wie eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009 ergibt.

- 4) Auf die Signalanlage zur Querung der Straßenbahngleise durch Radfahrer in Höhe ZOB solle verzichtet werden. Stattdessen könne die Querung in Richtung Haltestelle verschoben werden, da die Straßenbahnen dort noch langsamer fahren. Alternativ könne diese durch eine Umlaufsperrung, der Radfahrer zum Langsam fahren zwingt, gesichert werden.

Der Forderung wurde stattgegeben. Die Querungsstelle wurde in ihrer Lage geändert (vgl. geänderte Planunterlage G 7_1_L_61.12_7.1a) und diese mit einer Dunkel-Lichtsignalanlage gesichert. Durch die veränderte Wegeführung des nördlichen Weges ist die Sichtbeziehung und damit auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessert worden.

- 5) Es sollen von allen Bahnsteigzugängen Aufzüge neben den Treppen installiert werden, um einen barrierefreien Zugang zu erhalten. Bei Bahnsteig 5 und 6 befindet sich die Treppe am südlichen Ende des Kölner Platzes. Hier solle Treppe und Aufzug ans nördliche Ende des Kölner Platzes verschoben werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass Aufzüge im Bahnhofstunnel für alle Bahnsteige vorgesehen sind, um eine einheitliche barrierefreie Anlage für den Hauptbahnhof zu erhalten. Auf der Ost- und Westseite befinden sich bereits im Bahnhofsgebäude die Fahrstühle zum Erreichen des Bahnhofstunnels, diese bleiben dort erhalten. Erfahrungen des derzeit vorhanden Aufzuges an der Ernst-Reuter-Allee zeigen, dass die Kosten für Reinigung und zur Beseitigung der Vandalismusschäden sehr hoch sind. Die Treppenaufgänge zu den Bahnsteigen 5 und 6 bleiben erhalten, die Aufzüge werden in den Bahnhofstunnel verlegt.

kk) Einwender Reg.-Nr. 13, 15, 16, 21 - 23

Erörterungstermin am 30.11.2011

Die oben genannten Einwender haben fristgerecht die nachstehend im Einzelnen behandelten gleichlautenden Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Die Variante sei nicht notwendig, weil mit einem zweistreifigen Querschnitt eine ebenerdige Variante möglich wäre.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Variantenabwägung wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

- 2) Die Variante zeige keine angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes auf.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird ausschließlich die technische Planung planfestgestellt. Gestalterische Belange sind Bestandteil der weiteren Planung. Hierfür hat die Landeshauptstadt Magdeburg Anfang 2010 zur Freiraumgestaltung des Umfeldes einen Realisierungswettbewerb durchgeführt. Die sich daraus ergebenden Gestaltungsideen sollen in der weiteren Planung durch den Vorhabenträger umgesetzt werden.

3) Die Variante sei nicht zweckmäßig.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV und auf die Variantenabwägung unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 verwiesen.

4) Die Variante sei kontraproduktiv.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV sowie die Variantenabwägung in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

II) Einwender Reg.-Nr. 17

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der Sprecher der Gemeinwesenarbeit Stadtfeld-Ost hat mit Schreiben vom 21. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Einwendungen erhoben und begründet.

Dem Einwender steht kein Rügerecht zu. Nach dem Grundsatz des Individualrechtsschutzes muss die Berührung eigener Belange, nicht solche der Allgemeinheit oder des Gemeinwohls geltend gemacht werden (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG-Kommentar, 11. Auflage, § 73 Rdnr. 76). Interessen Dritter oder der Allgemeinheit können nicht geltend gemacht werden. Der Einwender konnte auch im Erörterungstermin nicht erkennbar darlegen, welche seiner eigenen Rechte bzw. Belange durch das Bauvorhaben berührt werden.

Dennoch äußert sich die Planfeststellungsbehörde hilfsweise gegenüber dem jeweiligen Vorbringen.

- 1) Das Vorhaben beeinflusse die Arbeits- und Lebensbedingungen der Stadtfelder Bürger während der vier- bis fünfjährigen Bauzeit und habe auch dauerhafte Auswirkungen für die Lebensbedingungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Für die Abwägung betreffend der bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 8 a), (bb) verwiesen.

- 2) Der Bau einer – 1-Ebene sei nicht notwendig, da mit einem zweistreifigen Querschnitt eine ebenerdige Variante möglich wäre.

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

- 3) Der Bau einer – 1-Ebene sei nicht zweckmäßig, weil sie in keiner Weise Abhilfe schaffe, den eigentlichen Engpass, die Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße zu beseitigen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV und auf die Variantenabwägung unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 verwiesen.

Ferner hat der Vorhabenträger erwidert, dass die Zufahrt zur Innenstadt vor allem aufgrund ihrer Lage zwischen Elbe und Bahnanlagen auf einige Hauptstraßenzüge beschränkt ist. Um den Innenstadtkern erreichbar zu gestalten, wurden für den Zielverkehr einige wichtige Stadteingänge als Hauptzufahrten für den Individualverkehr geschaffen, wozu aus Richtung Westen auch der Damaschkeplatz und die Ernst-Reuter-Allee gehören. Diese sind durch ihre Lage direkt in der Mitte des Innenstadtkerns und die Erschließung des Hauptbahnhofes in besonderem Maße erforderlich.

Für die südliche Innenstadt wurden mehrere verschiedene Varianten zur zukünftigen Konzeption des Hauptverkehrsstraßennetzes entwickelt und bewertet. Als Vorzugsvariante wurde die Netzergänzung Sachsenring zwischen dem Knoten Karl-Liebknecht-Straße und der Carl-Miller-Straße bewertet. Der Ausbau des Sachsenringes und der höhenfreien Bahnquerung würden Erreichbarkeitsverbesserungen insbesondere für die südliche Innenstadt bewirken.

Die Herstellung der Verbindung Magdeburger Ring / Liebknechtstraße – Maybachstraße - Carl-Miller-Straße mit entsprechender Unterquerung der Eisenbahn ist

bereits in der Verkehrskonzeption Innenstadt von 1995 als langfristige Maßnahme aufgeführt. Die finanziellen Möglichkeiten der Landeshauptstadt Magdeburg lassen nur eine stufenweise Umsetzung des Verkehrskonzeptes zu.

Aufgrund des sehr hohen Kostenaufwandes durch die höhenfreie Bahnquerung der Maybachstraße / Platz des 17. Juni und wegen der besonderen Anforderungen der Straßenräume im anschließenden Straßenzug Carl-Miller-Straße / Seumestraße / Planckstraße, welche einen grundhaften Ausbau mit ebenfalls hohen Kosten erfordern würde, ist diese Variante derzeit nicht umsetzbar.

Vorrangiges Ziel ist die Sicherung der Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen in der Innenstadt, auch für den Individualverkehr, insbesondere Einkaufs-, Besucher-, und Wirtschaftsverkehr. Um dies erreichen zu können, werden alle nicht auf die Innenstadt bezogenen Verkehre (Durchgangsverkehre) schrittweise ausgelagert. Die Abarbeitung erfolgt entsprechend den umzusetzenden Einzelschritten des Innenstadtkonzeptes auf den in seiner Funktionalität optimierbaren Cityring.

- 4)** Die Kosten seien nicht akzeptabel. Im Stadtteil bestünden Defizite an Spielflächen für Kinder- und Jugendliche, da kein Geld zur Verfügung stehe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 c) und Punkt 2 k) verwiesen.

Ferner teilt der Vorhabenträger mit, dass die Eisenbahnüberführung zu großen Teilen aus Fördermitteln der Programme Infrastrukturmittel Verkehr EFRE IV (Europäischer Fonds für Regionalentwicklung) bzw. aus dem Entflechtgesetz gefördert wird. Diese Programme stehen aber nicht für die genannten Investitionsvorhaben in Stadtfeld zur Verfügung. Eigenmittel der Stadt werden gemäß Erlass des Ministeriums vom 22. Dezember 2011 nur soweit angesetzt, als dass bei der Anrechnung des sogenannten Vorteilsausgleiches nach Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Rest verbleibt. Nach derzeitiger Berechnung wird dies nicht der Fall sein. Ohne das Vorhaben Eisenbahnüberführung wiederum gäbe es diesen Ausgleichsbetrag nicht. Insofern werden keine Investitionsmittel eingesetzt, die für die eingebrachten Vorhaben zur Verfügung stehen würden.

- 5)** Der Bau einer – 1-Ebene sei kontraproduktiv, weil sie ohne Not Schwerlastverkehr auf den heute dafür nicht zugelassenen Straßenabschnitt ziehe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV und die Variantenabwägung in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen.

- 6) Es käme zu Überschreitungen von NO_2 und PM_{10} am Tunnelein- und -ausgang, was durch die 8 % ige Steigerung vor der Ampel Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße verschärft würde. Zudem wird eine mechanische Entlüftung des Tunnels gefordert.

Der Einwand und die Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Einhaltung der Grenzwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz dieses Beschlusses unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

Die geplante Längsneigung entspricht den gültigen Empfehlungen der RAS 06, Tabelle 19.

Mit dem Gutachten zur Tunnellüftung vom Juli 2008 (Planunterlage 15.6) ist die ausreichende natürliche Lüftung für beide Tunnelröhren nachgewiesen worden. Von aktiven Lüftungsmaßnahmen (Ventilatoren) wurde aus Brandschutzgründen ausdrücklich abgeraten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der gutachterlichen Aussage an, weshalb die Forderung nach einer mechanischen Entlüftung zurückgewiesen wird.

- 7) Die in dem Schreiben des Einwenders gestellten Fragen zu den Umleitungsverkehrten wurden mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers beantwortet und haben sich somit erledigt. Ein abwägungsrelevanter Sachverhalt liegt nicht vor.
- 8) Der Einwander hat folgende Alternativen zur Tunnellösung vorgeschlagen. Eine kostengünstige und leicht umsetzbare Nullvariante mit einer ÖPNV-Doppel-Haltestelle Kölner Platz (D 1) könne folgendermaßen aussehen:

1. Unter den Brücken werden auf der vorhandenen Breite von 22,60 m in der Normalebene alle Verkehrsarten geführt:
Von Norden nach Süden gibt es:

- einen gemeinsamen Rad- und Fußweg	2,00 m
- einen Sicherheitsraum	0,50 m
- eine Fahrspur für den Autoverkehr nach Westen	3,25 m
- im Bereich Kölner Platz eine Doppelhaltestelle für den ÖPNV mit Bahnsteigbreite Nord	2,00 m
Gleisbereich	6,10 m
Bahnsteigbreite Südseite	2,00 m
- eine Fahrspur für den Autoverkehr nach Osten	3,25 m
- einen Sicherheitsraum	0,50 m
- einen Radweg	1,50 m
- einen Fußweg	<u>1,50 m</u>
	22,60 m

2. Der Kölner Platz bleibt mit einer reduzierten Anzahl von Parkplätzen für PKW anfahrbar. Bahnreisende können dort abgesetzt und abgeholt werden.
3. Die Straßenbahnhaltestelle Brandenburger Straße wird aufgegeben. Der MIV in Richtung Osten kann sich an der LSA Weinarkade in 3 Spuren einordnen:
1 Linksabbiegerspur, 1 Geradeauspur, 1 Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur.
4. Zusätzlich wird der Willy-Brandt-Platz in Richtung Bahnhofstraße für Rechtsabbieger mit einer Fahrspur von 3,25 m Breite und Tempo 30 am Hauptbahnhof-Portal in Richtung Hasselbachstraße geöffnet.

Noch kostengünstiger und schneller umsetzbar wäre die Nullvariante ohne die Errichtung einer neuen ÖPNV-Haltestelle am Kölner Platz (D 2).

Die derzeitige Breite des Straßenraumes unter den heutigen Brücken wird von 22,60 m auf ca. 18,00 m reduziert. Dies ermöglicht der Bahn vor den Widerlagern der alten Brücke eine eigene Stützkonstruktion zu errichten. Der finanzielle Vorteil für die Bahn führt zu einem Vorteilsausgleich an die Stadt. Die Aufteilung des Straßenraumes könnte von Norden nach Süden wie folgt vorgenommen werden:

- ein Fußweg	1,50 m
- ein Radweg	2,00 m
- Sicherheitsraum	0,50 m
- eine Fahrspur für den Autoverkehr nach Westen	3,25 m
- eine Fahrspur für den Autoverkehr nach Osten	3,25 m
- im Bereich Kölner Platz kurze Ein- und Ausfädelspur	3,25 m
- Sicherheitsraum	0,50 m
- ein Radweg	2,00 m
- ein Fußweg	<u>1,75 m</u>
	18,00 m

Der Vorwurf fehlerhafter Variantenbewertung ist nicht nachvollziehbar. Die Planungsvarianten, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kamen, sind in die Abwägung einbezogen worden. Ergebnis dieser Abwägung ist die Variante 3 die Vorzugsvariante. Zur weiteren Begründung wird auf die ausführliche Variantenabwägung in Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 sowie die Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit den vorgenannten Varianten auseinandergesetzt und kommt zu dem Ergebnis, dass diese Varianten keine ernsthaften Alternativen zu der Vorzugsvariante darstellen.

Zu der 1. Variante (D 1) wird mitgeteilt, dass die Anordnung einer ÖPNV-Doppelhaltestelle am Kölner Platz nur bei einer Reduzierung der vorhandenen Fahrbahnbreiten bzw. der Geh- und Radwegbreiten möglich ist. Denn durch die MVB GmbH wird eine Baubreite der Haltestellen von mindestens 3,00 m vorgegeben. Um den vorgeschlagenen Querschnitt zu realisieren, wären daher mindestens 24,60 m erforderlich.

Bei einer zusätzlichen Öffnung des Willy-Brandt-Platzes wird durch die Verlagerung einer Fahrspur auf den Willy-Brandt-Platz dessen Aufenthaltsfunktion massiv zerstört. Die Lieferzone des Hauptportals des Bahnhofes müsste aufgegeben werden, was durch die DB AG abgelehnt wird.

Weiterhin wäre die Mitbenutzung der MVB-Gleise durch den Kfz-Verkehr für diese Variante erforderlich, was von der MVB GmbH abgelehnt wurde. Ferner würde die barrierefreie Querung zwischen City Carrè und der MVB-Haltestelle und dem Bahnhof durch die Anordnung einer Fahrspur entfallen. Die Umnutzung des

Platzes widerspricht dem bestehenden Bebauungsplan. Entgegen der Annahme des Einwenders würde sich der Vorteilsausgleich gegenüber der dem Beschluss zugrunde liegenden Variante verringern. Denn bei annähernd gleich großem Bauwerk bleiben die Unterhaltungskosten gleich, die Erhaltungskosten werden mit dem neuen Bauwerk bei der DB AG aber geringer. Daher liegt ein geringer Vorteil bei der DB AG vor. Wogegen der Vorteil bei einer Verkleinerung der Brückenkonstruktion für die DB, wie bei der Variante 3, größer wird. Für den PKW-Verkehr würde diese Variante eine Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Bestand bedeuten, da damit nur je eine Spur in Richtung Osten und Westen vorgesehen ist. Dies widerspricht wiederum der Festlegung im Verkehrskonzept Innenstadt mit der dortigen Festlegung der Ernst-Reuter-Allee als Hauptverkehrsstraße.

Ferner ist die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Hasselbachstraße / Otto-von-Guericke-Straße mit den neuen Belastungen nicht geprüft worden.

Die zweite beschriebene Alternative (D 2) unterscheidet sich darin, dass die ÖPNV-Haltestelle am Kölner Platz wegfällt. Damit ergebe sich eine Breite unter den Eisenbahnüberführungen von 18,00 m. Zusätzlich widerspricht diese Variante jedoch dem Verkehrskonzept Innenstadt aus dem Jahr 1995. Der Entfall der behindertengerechten Schnittstelle am Kölner Platz entspricht nicht dem Verkehrskonzept Innenstadt.

Beide Varianten stellen aus oben genannten Gründen keine vollwertige Alternative zu der dem Beschluss zugrunde liegenden Variante dar.

mm) Einwender Reg.-Nr. 18

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der o. g. Einwender hat mit Schreiben vom 30. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Der geplante Zweirichtungsradweg sei zu gering dimensioniert und birge ein erhebliches Unfallrisiko. Die Unfallgefahr erhöhe sich durch die zweimalige Querung der Straßenbahnschienen. Der Radweg sei zwischen den Rampen und dem Büro- und Einkaufscenter City Carré mit einem Mindestmaß von 1 m zu schmal.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass die Gesamtmaßnahme durch einen Sicherheitsauditor auditiert wurde. Das Queren der Straßenbahnschienen durch Radfahrer stellt keine Steigerung der Unfallgefahr dar, denn die Querung am Damaschkeplatz wird in die geplante Lichtsignalanlagensteuerung einbezogen. Die Querung des Radweges am Entwässerungsgraben Künette wird durch eine Dunkel-Lichtsignalanlage gesichert. Für die Querung der Straßenbahngleise in Höhe City-Carré sind ausreichende Sichtbeziehungen auf die Straßenbahnen gegeben. Hier erhöht sich vielmehr die Sicherheit, da das Queren der am Willy-Brandt-Platz deutlich vereinfacht und somit sicherer wird. Im Weiteren wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c) dieses Beschlusses verwiesen.

- 2) Die geplante Verkehrssituation stadteinwärts sei von Nachteil. Eine Kapazitätserhöhung sei nicht erkennbar. Es entstehe eine Gefährdung durch Abgase im Tunnel bei Stau. Im Havariefall wie Brand, Verkehrsunfall, tausendjähriger Regen sei man erheblich größeren Gefahren ausgesetzt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV und die Variantenabwägung unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 verwiesen. Zu der Planung nur einer stadtauswärtigen Fahrspur hat der Vorhabenträger im Übrigen mitgeteilt, dass die bestehende Leistungsfähigkeit in diese Fahrtrichtung mit dieser Baumaßnahme nicht verändert werden kann, weil der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke baulich nicht verändert wird und damit auch die Durchlassfähigkeit nicht erhöht werden kann.

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Vorhabens beachtet. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6a verwiesen.

Hinsichtlich der Sicherheit in der Tunnelanlage teilt der Vorhabenträger mit, dass gemäß der RABT 2006 ein Gesamtsicherheitskonzept erarbeitet wurde. Im Konzept sind alle erforderlichen technischen Ausstattungen für eine Tunnelanlage mit einer Länge unter 400 m festgelegt. Der Tunnel wird z.B. mit Hydranten, Feuerlöschern, Fluchtwegkennzeichen, Notrufeinrichtungen uvm. ausgestattet. Im Brandfall wird der Tunnel durch die Polizei gesperrt. Für die Flucht aus dem Tunnel stehen Notgebahnen und Fluchttüren in die benachbarte Tunnelröhre zur Verfü-

gung. Die jeweils möglichen Havarieszenarien wurden im Rahmen des „Gesamtsicherheitskonzeptes mit Brandschutznachweis“ (Quelle: BCL, 30.9.2010) für die geplante Verkehrsanlage untersucht und bewertet. Die erforderlichen Maßnahmen wurden im Rahmen der Planung umgesetzt. Die Feuerwehr wurde im Zuge der Erarbeitung des oben genannten Gesamtsicherheitskonzeptes eingebunden.

Bezüglich der Gefahren bei Überflutung teilt der Vorhabenträger mit, dass die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee infolge des Tunnelbauwerkes vollständig verlegt und innerhalb des Tunnelbauwerkes neu ausgebildet werden. Für die Ableitung des Oberflächenwassers sind in der neuen Verkehrsanlage Entwässerungseinrichtungen (Leitungen Straßenabläufe) vorgesehen. Die Entwässerung der -1 Ebene (Fahrbahn innerhalb der Trogsohle) erfolgt über Schlitzrinnen, welche für eine Abflussmenge von 100 l/s bemessen ist. Auf den Rampen wird das anfallende Niederschlagswasser in überfahrbaren Bordrinnen entlang der Straßenborde in Abläufe geführt. Zur Hebung des Niederschlagswassers aus der -1 Ebene werden Pumpwerke vorgesehen. Die Bemessung der Kanäle wurden im Zeitbeiwertverfahren für eine Überstauhäufigkeit von 1 mal in 10 Jahren bei maßgebenden kürzesten Regendauer von 10 min. zzgl. Abflussmenge (100l/s) bei einem Havariefall bemessen und als leistungsfähig nachgewiesen.

- c) Die Unterhaltungskosten seien erheblich höher als bei der Nullvariante. Weshalb ich mit Einschränkungen im Kultur-, Sport- und Bildungsbereich für mich rechne, was ich ablehne.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilte mit, dass die jährlichen Betriebsmehrkosten für die Unterhaltung der Anlage ermittelt wurden.

Für diesen Nachteil, den die Landeshauptstadt Magdeburg zu tragen hat, erhält die Stadt von der DB AG einen Ablösebetrag.

Ferner teilt der Vorhabenträger mit, dass die Eisenbahnüberführung zu großen Teilen aus Fördermitteln der Programme Infrastrukturmittel Verkehr EFRE IV (Europäischer Fonds für Regionalentwicklung) bzw. aus dem EntflechtG gefördert wird. Diese Programme stehen nicht für Investitionsvorhaben im Kultur-, Sport- und Bildungsbereich zur Verfügung.

nn) Einwender Reg.-Nr. 19

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 21. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Zum nördlich des Damaschkeplatzes gelegenen Eisenbahngelände (ehem. Maybachstraße 14) mit den ca. 60 Kleingärten, dem Vereinshaus UB 70 der Bahnlandwirtschaft Bezirk Halle e.V. und den Garagen solle vor einem Eingriff in die angrenzenden Flächen eine Abstimmung mit den Anliegern erfolgen hinsichtlich der bestehenden Versorgungsleitungen Strom und Wasser. Die Zuwegung zu den Gärten, zum Vereinshaus und zu den Garagen solle ganzjährig zu Fuß und auch mit dem PKW über die Maybachstraße erreichbar sein.

Der Forderung wird stattgegeben. Die Zuwegung zur Gartenanlage wird während der gesamten Bauzeit über die nördliche Stadtringauf- und abfahrt möglich sein. Lediglich im Zeitraum des Straßenanschluss der Fahrbahn zur Stadtringauf- und Abfahrt ist eine kurzzeitige Vollsperrung erforderlich. Für diesen Zeitraum wird die Erreichbarkeit der Gartenanlage jedoch für Rettungskräfte (Feuerwehr, RTW) gewährleistet. Infolge des Tunnelbaus wird die Zuleitung vom Editharing neu verlegt. Bis auf notwendige kurzzeitige Unterbrechungen für die Umbindung der Leitungen wird die Trinkwasserversorgung aufrechterhalten.

- 2) Gegen die Verfahrensweise der Nichtbeteiligung der unmittelbar betroffenen Pächter und Kleingärtner wurde Widerspruch eingelegt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass eine Beteiligung des Grundstückseigentümers im Rahmen der Planung mit der Deutschen Bahn Service Immobilien erfolgt ist. Im Übrigen ist die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 73 VwVfG im Rahmen der Auslegung und Erörterung ordnungsgemäß erfolgt.

oo) SPD, Ortsverein Magdeburg West, Reg.-Nr. 20

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat mit Schreiben vom 20. Dezember 2010 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, nicht solche der Allgemeinheit oder des Gemeinwohls geltend gemacht werden müssen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG – Kommentar, 11. Aufl., § 73 Rdnr. 76). Aus dem 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.

- 1) In Vorbereitung zur Planfeststellung sollen nochmals Lösungsansätze zur Baukostenreduzierung aufgezeigt werden und für eine Entscheidungsfindung verschiedene Varianten dargelegt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Variantenabwägung wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen. Die Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung

- 2) Die Geh- und Radwegbreiten, insbesondere im Bereich des City Carrè, seien zu schmal.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c) dieses Beschlusses verwiesen.

pp) Einwender Reg.-Nr. 24 und 25

Erörterungstermin am 30. November 2011

Die oben genannten Einwender haben jeweils mit Schreiben vom 22. Dezember 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten gleichlautenden Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Der Einwand hinsichtlich der Zweifel an der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahme wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV zur Planrechtfertigung sowie unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 zur Variantenabwägung verwiesen.
- 2) Das Liniennetz der MVB GmbH für das Jahr 2019 solle herangezogen werden. Denn zukünftig würden nicht nur Sonderlinien wie die Linie 15 als Linksabbieger am betreffenden Knoten auflaufen, sondern regelmäßig auch die Linie 8.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat zunächst eine Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2015 vorgelegt. Da sich dieser Prognosehorizont voraussichtlich im Bauzeitraum befindet, hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgegeben, eine Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2025 vorzulegen. Hierbei handelt es sich um einen anerkannten Prognosehorizont, vergleiche dazu auch die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 b).

Grundlage der Überarbeitung war auch das Liniennetz der MVB GmbH mit den Prognosewerten 2020/2025. Im Weiteren teilt der Vorhabenträger hierzu mit, dass die Umleitungsverkehre in der Regel nur als Ersatz für gesperrte Straßenabschnitte stattfinden. Werden durch Umleitungsverkehre die Südost-Richtung stärker belastet, fallen dadurch Verkehrsströme aus den gesperrten Abschnitten weg. Sonderverkehre der MVB-Linie 15 finden in der Regel nur zu Sonderveranstaltungen statt und sind nicht die Regel.

- 3) Die Fußgängerkehrszahlen vom City Carré zur Ernst-Reuter-Allee seien unterschätzt worden, da dort Angaben aus dem Jahr 2000 genutzt worden seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass der hoch belastete Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße leistungsbestimmend für das Gesamtsystem und insbesondere für die einzelnen Verkehrsströme an diesem Knoten ist. Da sich dieser an der Leistungsgrenze befindet, ist eine Änderung der Freigabezeiten für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Fußgänger, nicht möglich. Da auch die Einwohnerzahlen gegenüber dem Jahr 2000 rückläufig sind, sind auch die Verkehrszah-

len rückläufig. Die Angaben für die Fußgängerverkehre aus dem Jahr 2000 haben dementsprechend weiter Gültigkeit.

- 4) Der Knotenpunkt Weinarkaden sei überlastet, was zu einem größeren Rückstau als heute führen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger teilt hierzu mit, dass zur Vermeidung eines hohen Rückstaus im Tunnel die derzeitigen Rahmenbedingungen für die Zufahrt in die Innenstadt grundsätzlich bestehen bleiben müssen. Zudem ist Anlass der Planfeststellung die Erneuerung der Eisenbahnüberführung und nicht die Änderung des Knotens Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße. Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrszahlen des Ist-Zustandes ist eine generelle Verbesserung an diesem Knoten in Richtung Osten ohne eine bauliche Änderung nicht gegeben. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV, und zur Variantenabwägung unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 2., verwiesen.

- 5) Die Variante ziehe Schwerlastverkehr in die Innenstadt, wodurch es zu einer Steigerung der Lärm- und Schadstoffemissionen kommen würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einhaltung der Grenzwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zum Immissionsschutz dieses Beschlusses unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist nach den gesetzlichen Grundlagen ebenfalls vorgenommen worden und entsprechende Maßnahmen in dem Beschluss festgestellt. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 b) und Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 a) verwiesen.

- 6) Die Verknüpfung der Straßenbahn mit der Deutschen Bahn sei nicht barrierefrei geplant.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird mitgeteilt, dass die Anlagen der Straße und der Straßenbahn barrierefrei geplant sind. Aus den Planunterlagen sind die Rampen von den Haltestellen zum Gehweg und die Rampen von der Ernst-Reuter-Allee zum Kölner Platz ersichtlich. Die Barrierefreiheit zur Deutschen Bahn ist damit hergestellt. Im Bahnhofsgebäude

selbst soll es nach den Umbaumaßnahmen durch die DB AG zu allen Bahnsteigen Aufzüge geben. Ein abwägungsrelevanter Hinweis liegt damit nicht vor.

- 7) Die Geh- und Radwegeführung sei unangemessen.

Der Einwand wird zurück gewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c) verwiesen.

- 8) Die Folgekosten seien nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu teilt der Vorhabenträger mit, dass die jährlichen Betriebsmehrkosten für die Unterhaltung der Anlage durch den Ansatz der zu bewirtschaftenden Fläche und Kostenkennwerten von vergleichbaren Bauwerken ermittelt wurden. Für diesen Nachteil, den die Landeshauptstadt Magdeburg zu tragen hat, erhält sie von der DB AG einen Ablösebetrag. Diese Mittel können für die anfallenden Betriebsmehrkosten verwendet werden.

qq) Einwander Reg.-Nr. 27

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat mit Schreiben vom 22. Dezember 2010 insbesondere Anregungen und Hinweise zur Bauausführung und Bautechnologie gegeben.

Diese wurden im Erörterungstermin teilweise ausführlich behandelt und in einem separaten Termin im Anschluss an den Erörterungstermin zwischen dem Einwander und dem Vorhabenträger sowie dem Planungsbüro WISL einvernehmlich fortgesetzt. Dies hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 05. Dezember 2011 mitgeteilt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass keine abwägungsrelevanten Hinweise mehr bestehen.

rr) Einwender Reg.-Nr. 30

Erörterungstermin am 01. Dezember 2011

1) Verlegung Tiefgaragenzufahrt

Der Einwender trägt vor, dass durch die Verlegung der nördlichen Tiefgaragenzufahrt zu seinem Gewerbebetrieb zukünftig keine Ausfahrt auf die Ernst-Reuter-Allee Richtung Westen mehr möglich sei. Derzeit werde die betreffende Ausfahrt von 60 % der Kunden genutzt, die aus der Tiefgarage hinausfahren. Lediglich 40 % der Kunden würden die Ausfahrt zur Hasselbachstraße (Ausfahrt Süd) nutzen.

Der Einwender hat keinen Anspruch auf die unveränderte Beibehaltung der derzeit bestehenden Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten.

Aus den Grundsätzen der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergibt sich, dass der Regelungsgehalt des straßenrechtlich geschützten Anliegergebrauchs nur die Zugänglichkeit des Grundstücks unmittelbar von und zur Straße umfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 27. April 1990, NVwZ 1990, 1165). Der Anliegergebrauch garantiert dabei keine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Der Schutzbereich des Anliegergebrauchs ist danach nicht berührt, wenn infolge des Umbaus der Straße der Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Mai 1999, NVwZ 1999, 1341, 1342).

Unter Anwendung der vorgenannten Grundsätze bietet der Wegfall der derzeitigen Ausfahrtmöglichkeit aus der Tiefgarage in Richtung Westen keinen Anlass für durchgreifende Bedenken.

Künftig besteht auch weiterhin die Möglichkeit der Ausfahrt aus der Tiefgarage in Richtung Osten. Durch die Wendemöglichkeit an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße ist sogar ein Abfahren aus der Tiefgarage in Richtung Westen ohne nennenswerte Umwege auch zukünftig möglich. Darüber hinaus ist die derzeit bestehende Ausfahrtssituation aus der Tiefgarage in Richtung

Westen ohnehin nur unter Beachtung der sehr komplexen verkehrlichen Situation (Fußweg, Straße und Straßenbahntrasse) möglich.

Die Situation aus der Tiefgaragenausfahrt Süd bleibt durch die Baumaßnahme unberührt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass dem Einwender weiterhin eine dem Anliegergebrauch entsprechende Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten aus der von ihm betriebenen Tiefgarage verbleiben, sodass durch die Baumaßnahme insoweit nicht in unzulässiger Weise in schützenswerte Belange des Einwenders eingegriffen wird.

Die im Weiteren vom Einwender vorgetragene Befürchtung hinsichtlich der Verschlechterung der Verkehrssituation werden durch die Planfeststellungsbehörde nicht geteilt.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde durch den Vorhabenträger und das beauftragte Planungsbüro WISL klargestellt, dass sich durch die Errichtung einer gesonderten Abbiegespur in die Tiefgarage die Zufahrtsmöglichkeiten verbessern. Es wurde weiterhin klargestellt, dass sich die Rückstausituation wegen der Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren in Richtung Innenstadt nicht nachteilig verschärft.

Aufgrund der im Erörterungstermin im Einzelnen dargelegten derzeitigen unübersichtlichen verkehrlichen Situation am Gleisdreieck vor der Tiefgaragenausfahrt ist nicht mit einer Verschärfung der Stausituation zu rechnen. Dies ergibt sich insbesondere aus dem bestehenden verkehrlichen Konflikt zwischen dem stadteinwärts fahrenden Kfz-Verkehr, der abbiegenden Straßenbahn, dem Fuß- und Radverkehr und den das Gleisdreieck querenden Abfahrtsverkehr aus der Tiefgarage. Dieser Konfliktpunkt wird durch die Trennung der einzelnen Verkehrsarten aufgehoben. Darüber hinaus entfällt für den Kfz-Verkehr die ampelgeregelte Querung für den Fußgänger- und Radverkehr an der Haltestelle Brandenburger Straße als Konfliktpunkt.

Der Wegfall dieser Konflikte sowie die Errichtung einer gesonderten Einfädelungsspur, die eine ordnungsgemäße Einordnung des abfahrenden Verkehrs aus der Tiefgarage gewährleistet, rechtfertigt den Wegfall einer 2. Geradeausspur auf einer geringen Teilstrecke der Ernst-Reuter-Allee.

Im Ergebnis ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde von einem gemessen an der derzeitigen verkehrlichen Situation verbesserten Zustand auszugehen.

Der Vertreter des Planungsbüros Brenner hat darüber hinaus im Erörterungstermin auch die Bedenken hinsichtlich etwaiger verkehrlicher Probleme beim Einfädeln des aus der Tiefgarage abfahrenden Verkehrs in Richtung Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße ausräumen können.

Insbesondere auch für die aus der Tiefgarage ausfahrenden Fahrzeuge, die künftig unter Nutzung der Wendemöglichkeit an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße in Richtung Westen fahren, wird sich keine über die üblicherweise im innerstädtischen Verkehr bestehenden Konfliktlagen hinausgehende verkehrliche Situation ergeben. Vom Planungsbüro wurde in diesem Zusammenhang ausführlich die Wendemöglichkeit an der vorgenannten Kreuzung erläutert.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass sich die künftige Wendemöglichkeit als verkehrlich funktionierende Einrichtung erweist.

Weiterhin ist den vom Einwender vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Längsneigung zwischen der Oberkante Fahrbahn und der Schwelle zur Tiefgarageneinfahrt nicht zu folgen.

Aus den Planunterlagen ergibt sich eine Längsneigung der Anrampung der Tiefgarageneinfahrt von 8,34 %. Zwar ist nach der Tabelle 19 der RAS 06 lediglich eine Höchstlängsneigung von 8,0 % vorgesehen. Gleichzeitig sieht die betreffende Tabelle der Richtlinie jedoch eine Ausnahme mit einer Längsneigung von bis zu 12 % vor. Die besonderen örtlichen Umstände rechtfertigen die in der Richtlinie vorgesehene Ausnahme. Der geplante Anschluss an die vorhandene Tiefgarageneinfahrt erfolgt über die -1-Ebene. Dabei wird die derzeitige Längsneigung der Tiefgaragenausfahrt von 14 % erheblich verbessert. Eine weitergehende Anpassung der Längsneigung würde zu einer vom Kostenumfang als unverhältnismäßig anzusehenden Anpassung an die vorhandene Tiefgaragenzufahrt führen.

Die geplante Neigung der Anrampung entspricht im Übrigen auch den Vorgaben der Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), wonach eine maximale Längsneigung von 15 % vorgesehen ist.

2) Rettungswege / Feuerwehr

Im Weiteren wird vom Einwender auf etwaige Eingriffe der Maßnahme in das bestehende Rettungskonzept seines Objektes verwiesen.

Vom Vorhabenträger wurde im Rahmen des Erörterungstermins darauf hingewiesen, dass dazu mit der Feuerwehr Abstimmungen getroffen wurden. Im Ergebnis ist festzustellen, dass Rettungswege und Feuerwehrabstellplätze zum Anleitern durch die Maßnahme nicht eingeschränkt werden und keine weitergehenden, an den Einwender gerichteten brandschutztechnischen Anforderungen aufgrund der Maßnahme zu erwarten sind.

3) Lieferzone / Andienung

Die vom Einwender befürchteten Einschränkungen der Anlieferung in der Stichstraße (Bauwich) zwischen den an der Ernst-Reuter-Allee gelegenen Häusern sind unbegründet.

Der vom Einwender angeführte Bereich ist als Feuerwehrezufahrt freizuhalten und kann daher nicht zur Anlieferung genutzt werden. Aus den von der Planfeststellungsbehörde zur Prüfung herangezogenen Bauantragsunterlagen für das vom Einwender betriebene Objekt ist ersichtlich, dass die Stichstraße zwischen den an der Ernst-Reuter-Allee gelegenen Häusern als Feuerwehrezufahrt (vgl. Brandschutztechnisches Sachverständigengutachten der Corall GmbH vom 26. Juni 1995) vorgesehen ist. Sofern gleichwohl in der Vergangenheit einzelne Anlieferungen in diesen Bereichen erfolgten, begründet dies jedenfalls keinen Anspruch auf Beibehaltung des rechtswidrigen Zustandes.

4) Eingriff in Dienstbarkeiten

Entgegen der Auffassung des Einwenders wird nicht in Dienstbarkeiten eingegriffen, die die Zufahrt in die Tiefgarage sichern.

Der Umfang der Dienstbarkeiten wurde anhand des Lageplanes und nach Einsichtnahme in die betreffenden Grundbücher sowie in den Gestattungsvertrag, auf dessen Grundlage die Rechte eingeräumt wurden, geprüft. Daraus ergeben sich

gesicherte Rechte mit dem Inhalt, zum Zwecke der Erschließung sowie zur Schaffung der Tiefgarage die betreffenden Grundstücke unterbauen zu können.

Wie sich aus den Planunterlagen ergibt, greift die planfestzustellende Maßnahme jedoch weder in den Bestand noch in den Umfang dieser Dienstbarkeiten ein.

5) Havariekonzept

Hinsichtlich des dem Vorhaben zugrundeliegenden Havariekonzeptes wird vom Einwender vorgetragen, dass im Falle einer Sperrung der stadteinwärtigen Tunnelröhre auch die Ausfahrt aus dem Parkhaus gesperrt werden müsse. Um ein Abfahren der Fahrzeuge aus dem Parkhaus zu gewährleisten, müsse eine dauerhafte Verbindung zwischen der Tiefgarage Nord und der Tiefgarage Süd gewährleistet werden. Damit sei jedoch eine vom Einwender etwa beabsichtigte Schließung dieser Verbindung ausgeschlossen.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde klargestellt, dass im Falle einer Havarie die Räumung des Tunnels ausschließlich über die Tunnelrampen erfolge. Eine Räumung des Tunnels über das Parkhaus sei nach der Erläuterungen des Planungsbüros WISL im Erörterungstermin nicht vorgesehen (vgl. S. 36 ff. des Erörterungstermins vom 01. Dezember 2011).

Im Falle einer Havarie in der stadteinwärtigen Tunnelröhre wird die Zufahrt zur Tiefgarage gesperrt, so dass keine Fahrzeuge mehr aus der Tiefgarage in den Tunnel und vom Tunnel in die Tiefgarage gelangen können.

Soweit vom Einwender in der Tiefgarage die Verbindung zur Ausfahrt Süd geschlossen werden sollte, bestehen dann zwar für die sich in der Tiefgarage befindenden Fahrzeuge für den Zeitraum der Räumung im Tunnel keine Ausfahrtmöglichkeiten mehr. Aufgrund der Sperrung der Tiefgaragenzufahrt aus dem Tunnel kommt es jedoch zu keinem weiteren Zulauf von Fahrzeugen in die Tiefgarage. Eine Schließung der Verbindung zur Ausfahrt Süd durch den Einwender würde danach lediglich ein Abfahren der sich in einem Teil der Tiefgarage befindenden Fahrzeuge in den Tunnel verhindern. Das Havariekonzept des Tunnel ist hiervon jedenfalls nicht unmittelbar betroffen.

Die im Konzept vorgesehene Ausfahrtsmöglichkeit über die Verbindung zur Ausfahrt Süd betrifft lediglich die Sicherung der Abfahrtsmöglichkeiten der sich in der Tiefgarage befindenden Fahrzeuge.

Den vom Einwender vorgebrachten Bedenken hinsichtlich des im Havariekonzept enthaltenen Lüftungstechnischen Gutachtens werden im Ergebnis nicht gefolgt.

Zwar ist dem Einwender insoweit zu folgen, dass das Lüftungstechnische Gutachten auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2015 erstellt wurde. Die leicht abweichenden Verkehrszahlen der Verkehrsprognose für das Jahr 2015, insbesondere aus dem östlichen Tunnelabschnitt und die eher geringen Verkehrszahlen der neu erstellten Prognose für das Jahr 2025 haben jedoch keine Auswirkungen auf das Lüftungskonzept.

Das Lüftungstechnische Gutachten wurde auf der Grundlage der geänderten Ergebnisse gutachterlich überprüft. Im Ergebnis ergeben sich aus dem aktualisierten Verkehrsgutachten keine für die Beurteilung der Lüftungstechnischen Situation relevanten Änderungen.

Ebenso besteht nach gutachterlicher Überprüfung auch hinsichtlich der untersuchten Rückstausituationen im Tunnel kein Anlass für durchgreifende Bedenken. Auch insoweit ändert sich nach der Aktualisierung des Verkehrsgutachtens an den Ergebnissen des Lüftungstechnischen Gutachtens nichts.

Die Frage, welche Auswirkungen ein Brandfall oder eine längere Stausituation auf die Lüftungs- und Brandschutzsituation der Tiefgarage selber oder auch nur auf rückstauende Fahrzeuge im neuen Ausfahrtsbereich der Tiefgarage der Südröhre des Tunnels habe, wurde gutachterlich bewertet. Danach erfolgt im Havariefall eine brandschutztechnische Trennung von Tiefgarage und Tunnel durch ein Tor, welches geschlossen wird. Für die Sicherheit entscheidend ist, dass den Benutzern der Ebene – 1 wie auch der neuen Ausfahrt aus der Tiefgarage gut erkennbare Fluchtwege zur Verfügung stehen. Für einen natürlichen Rauchabzug aus dem Ausfahrtsbereich sorgen die in der Decke der Tiefgarageneinfahrt- und Ausfahrt vorgesehenen Öffnungen.

Im Lüftungsgutachten wurden sowohl beim Normalbetrieb als auch bei einem Brandfall jeweils mögliche Stausituationen im Tunnel berücksichtigt, so dass die

vom Einwender angeregte Modellierung der Lüftungssituation im Normal- und Ha-variefall beachtet wurde.

6) Lärmimmissionen

Der Hinweis des Einwenders zur Unzumutbarkeit der Lärmimmissionen ist nicht durchgreifend. In der Planunterlage 11.1 a sind die Berechnungen der Emissions-pegel betreffend der Lärmwerte für die Ernst-Reuter-Allee erfasst. Diese Ergebnis-se und der Anspruch der sich daraus ergebenden Lärmschutzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist nach den gesetzlichen Grundlagen (§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV) vorzunehmen. Dies ist erfolgt und die entsprechenden Maßnahmen werden mit dem Beschluss festgestellt. In-soweit wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Ziffer 3 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 und Punkt 6 a dieses Beschlusses verwiesen.

7) Wirtschaftliche Beeinträchtigungen

Der Einwender trägt vor, dass er durch die Baumaßnahme und die damit verbun-denen Langzeitfolgen wirtschaftlich erheblich beeinträchtigt werde und bezieht sich insoweit auf das Ergebnis des von ihm vorgelegten Gutachtens der GfK Geo Mar-keting vom 09. Juni 2010.

Das vom Einwender in Auftrag gegebene Gutachten untersucht die Auswirkungen der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ auf die Umsatz-perspektiven und die Mietverträge in dem von ihm betriebenen Gewerbeobjekt.

Die im Gutachten im Einzelnen dargelegten Mietausfälle und die zu erwartenden langfristigen nachteiligen Wirkungen würden nach Auffassung des Einwenders die Gefahr einer Existenzgefährdung begründen.

Der Vorhabenträger hat zur Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahme auf den Gewerbebetrieb des Einwenders eine gutachterliche Stellungnahme der Gesell-schaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) vom 26. August 2011 einge-holt.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Einbeziehung der Gutachten den Sachverhalt geprüft und kommt nach Auswertung der von der planfestzustellenden Maßnahme ausgehenden Auswirkungen auf den Gewerbebetrieb des Einwenders im Rahmen einer Gesamtwürdigung der konkreten wirtschaftlichen Standortbedingungen zum Ergebnis, dass derzeit nicht abschließend geklärt werden kann, ob es im Zuge der Durchführung des Vorhabens zu bauzeitlichen und längerfristigen Auswirkungen kommen wird, die die Existenz des Betriebes insgesamt gefährden könnten.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde insbesondere auch berücksichtigt, dass das Gewerbeobjekt Teil einer wirtschaftlichen Gesamtstruktur ist und die insoweit bestehenden Zusammenhänge und Auswirkungen auf der Grundlage einer gutachterlichen Stellungnahme bewertet.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Einwenders den mit der Realisierung des Vorhabens verfolgten Zielstellungen gegenübergestellt und im Ergebnis festgestellt, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein weitaus höheres Gewicht beizumessen ist.

Da sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Situation des Einwenders bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht verlässlich abschätzen lassen, wird die abschließende Entscheidung über eine finanzielle Entschädigung für den Fall, dass die planfestgestellte Maßnahme die Existenz des Einwenders gefährdet, vorbehalten (vgl. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 17. März 2010, 7 KS 174/06).

Die als Ausnahme vom Grundsatz der Einheitlichkeit der Planfeststellung anzusehende Regelung des § 74 Abs. 3 VwVfG setzt voraus, dass eine Lösung des offengehaltenen Problems möglich sein muss und das Problem keine Auswirkungen auf die weiteren im Planfeststellungsbeschluss abgewogenen Belange hat.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Eine abschließende Entscheidung ist nach Vorliegen weiterer Erkenntnisse über das tatsächliche Ausmaß der Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Existenz des Einwenders möglich. Die Frage, ob der Einwender einen Anspruch auf Entschädigung hat, ist für die Abwägung aller anderen im Planfeststellungsbeschluss behandelten Belange ohne Bedeutung.

Dem Einwender wird gemäß § 74 Abs. 3, 2. Halbsatz VwVfG aufgegeben, im Falle des Eintritts einer Existenzgefährdung die Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Situation des Gesamtbetriebes dem Grunde und der Höhe nach nachzuweisen.

Die angeordnete Frist von drei Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens erscheint sachgerecht, weil nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens spätestens bis zu diesem Zeitpunkt abschließend zu beurteilen sind.

8) Planrechtfertigung

Die vom Einwender vorgetragenen Bedenken gegen die Planrechtfertigung wurden von der Planfeststellungsbehörde umfassend geprüft. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IV verwiesen.

9) Alternativenprüfung

Die Ausführungen des Einwenders hinsichtlich der Variantenauswahl wurden im Rahmen der Variantenabwägung (vgl. Teil C, Kapitel IX, Punkt 2) berücksichtigt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass keine Bedenken gegen die planfestzustellende Variante bestehen.

Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die untersuchten Varianten in den Erörterungsterminen am 28. November 2011 und am 30. November 2011 ausführlich dargestellt wurden.

10) Entwässerungsplanung / Geotechnik

Soweit der Einwender die Entwässerungssituation im Bereich des Tunnels sowie deren Auswirkungen für unzureichend geklärt sieht, wird darauf hingewiesen, dass die Entwässerungssituation im Bereich des Tunnels in der Planunterlage 13 umfassend dargelegt wurde. Weitergehende Ausführungen wurden dazu in den Erörterungsterminen vom 28. November 2011 (S. 91 f. des Protokolls des Erörterungstermins) und vom 30. November 2011 (S. 54 f. des Protokolls) gemacht.

Zu den weiteren die Entwässerungsplanung und Geotechnik des Vorhabens betreffenden Hinweisen hat der Vorhabenträger umfassend gegenüber dem Einwender Stellung genommen.

Im Rahmen bzw. im Nachgang des Erörterungstermins ergab sich für den Einwender im Wesentlichen kein weiterer Abstimmungsbedarf. Lediglich die Frage des Rückbaus der Litzenanker blieb für den Einwender ungeklärt.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu dieser Frage eine nochmalige fachliche Stellungnahme des Vorhabenträgers eingeholt.

Aus der Stellungnahme geht hervor, dass die Litzenanker, die sich derzeit unter der Ernst-Reuter-Allee befinden, für die Errichtung der Baugrube des Objektes des Einwenders erforderlich gewesen seien. Diese seien ausschließlich zur Rückverankerung des Baugrubenverbaus erforderlich. Das Objekt des Einwenders sei eigenständig, ohne Mitwirkung der Anker, gegründet. Anderenfalls hätten die Litzenanker als Daueranker ausgebildet sein müssen. Dies sei jedoch nicht der Fall. Bei einer Verwendung als Daueranker würden die Anker einer regelmäßigen Prüfung unterliegen. Es seien weder Prüfberichte noch sonstige Nachweise für die Verwendung als Daueranker vorgelegt worden. Darüber hinaus hätten die Anker grundbuchlich gesichert werden müssen.

Die Litzenanker seien für die Statik des Gebäudes entbehrlich. Die statische Funktion der Litzenanker habe sich allein aus der baulichen Sicherung der ehemaligen Baugrube ergeben. Da das Tunnelbauwerk eine eigenständige Gründung sowie ein eigenständiges Tragwerk erhalte, sei ein Einfluss auf die Statik des Gebäudes des Einwenders ausgeschlossen.

Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich aus den vorliegenden fachlichen Stellungnahmen keine durchgreifenden Zweifel an der funktionsgerechten Ausführung des Vorhabens. Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, dass die entwässerungs- und geotechnische Planung in Rechte des Einwenders unzulässig eingreift.

11) Verkehrsuntersuchung

Auf den Hinweis des Einwenders, dass die Verkehrsuntersuchung von 2007/ 2008 nicht die Anbindung der Tiefgarage an die Ernst-Reuter-Allee enthalte, wurde die Verkehrsuntersuchung entsprechend überarbeitet.

Die Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ergab sich auch daraus, dass der zugrundegelegte Prognosehorizont für das Jahr 2015 fehlerhaft zu kurz gewählt wurde. Dieser Prognosehorizont würde in den geplanten Bauzeitraum fallen und stellte damit keine geeignete Grundlage für das Planfeststellungsverfahren dar.

Die aktualisierte Verkehrsuntersuchung vom 25. August 2011 beinhaltet die Anbindung der Tiefgarage an die Ernst-Reuter-Allee und stellt auf einen Prognosehorizont für das Jahr 2025 ab.

Für die Planfeststellungsbehörde haben sich keine begründeten Zweifel an der Anzahl der dem Verkehrsgutachten zugrundegelegten Verkehrszahlen ergeben.

Die vom Einwender überreichten Ergebnisse eigener Verkehrszählungen im Zeitraum vom 15. Dezember 2011 – 17. Dezember 2011 (Donnerstag – Samstag) können schon deshalb nicht als geeignete Grundlage herangezogen werden, weil diese ein Wochenende in der Vorweihnachtszeit betreffen. Erfahrungsgemäß ist insbesondere in diesem Zeitraum mit einem überdurchschnittlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen, welches keinesfalls verlässliche Rückschlüsse auf das sonst übliche Verkehrsaufkommen ziehen lässt.

Demgegenüber sind die vom Vorhabenträger ermittelten Verkehrszahlen eher geeignet, hinreichend gesicherte Rückschlüsse auf das durchschnittlich zu erwartende Verkehrsaufkommen zu ziehen. Denn die vom Vorhabenträger vorgenommene Verkehrszählung betrifft einen Zeitraum (Dienstag, 31. Mai 2011 von 07.15 – 08.15 Uhr sowie von 17.00 – 18.00 Uhr) zu dem ein übliches Verkehrsaufkommen erwartet werden kann.

Darüber hinaus entspricht die Verkehrszählung des Vorhabenträgers den Vorgaben für die Durchführung von Verkehrszählungen nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE 91) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. . Hier werden als geeignete Erhebungszeiträume die Monate Ap-

ril, Mai, Juni, September und Oktober genannt. Empfohlene Zähltag sind Dienstag, Mittwoch und Donnerstag in Wochen ohne Feiertage und außerhalb von Schulferien.

Das vom Vorhabenträger ermittelte Verkehrsaufkommen entspricht den Verkehrszahlen des Verkehrsgutachtens.

12) Erschütterung

Den Bedenken des Einwenders zur Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungen ist nicht zu folgen.

Die Ermittlung der zu erwartenden Erschütterungen erfolgte auf der Grundlage der DIN 4150-1 sowie für den Straßenbahnverkehr auf der Grundlage der VDI 3837 (Verein Deutscher Ingenieure – Richtlinien, Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen).

Konkrete Messungen im Vorfeld der Maßnahme waren entbehrlich, weil sich nach Fertigstellung des Vorhabens die Ausbreitungssituation der Wellen aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr vollständig ändert. Denn durch die in die –1 Ebene herabgesetzte Fahrbahn mit abgegrenzten Bohrpfahlwänden und die Verlegung der Straßenbahntrasse auf die Tunnelebene ändern sich die Voraussetzungen für die zu erwartenden Erschütterungen maßgeblich. Insofern würden Messungen des derzeitigen Zustandes keine hinreichend verlässliche Grundlage für die zukünftig zu erwartenden Erschütterungen bieten.

Aus diesem Grunde ist die vorgenommene Verfahrensweise, wonach vorhandene Ausbreitungsmodelle aus Messungen ermittelt und für die konkrete Bauausführung Annahmen getroffen wurden, nicht zu beanstanden.

13) Feinstaub

Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Vorhabens beachtet, entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen wurden erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung und der Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenkataloges durch den Vorhabenträger möglich ist.

Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 3 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

14) Umweltverträglichkeitsstudie und Landschaftspflegerischer Begleitplan

Aus den Hinweisen des Einwenders ergeben sich keine abwägungsrelevanten Gesichtspunkte. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass das Klimagutachten nicht Gegenstand der Auslegung gewesen sei.

Unabhängig von der Frage, inwieweit schützenswerte Belange des Einwenders überhaupt betroffen sind, war jedenfalls die Umweltverträglichkeitsstudie, in der auf das Ergebnis des Klimagutachtens verwiesen wird, Gegenstand der Auslegung. Damit wurde der Anstoßfunktion der Planauslegung hinreichend entsprochen.

Auch dem Hinweis auf notwendige Schutzausweisungen für den Untersuchungsraum ist nicht zu folgen. Insofern wird auf die Ausführungen unter Teil C, Kapitel IX, Punkt 5 verwiesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Einwendungen aus den unter 1) bis 14) sowie in den entsprechenden Verweisungen genannten Gründen zurückgewiesen werden.

ss) Einwender Reg.-Nr. 31

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender hat am 09. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Da sich der Verkehrsfluss an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke Straße nicht verbessere, sei die hohe Kostenausgabe nicht nachvollziehbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

- 2) Mit Verlegung des KFZ-Verkehrs unter die Erde werde die Umweltverschmutzung unter die Erde verlegt.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Es ist richtig, dass sich die Luft- und Lärmbelastung durch die Trennung der Verkehrsarten, insbesondere unter den Bahnbrücken auf der Ebene 0 verringern wird. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Straßenbauvorhabens beachtet und entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen erstellt. Die Einhaltung der Grenzwerte ist mit Mitteln der Luftreinhalteplanung möglich. Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) verwiesen.

tt) Einwander Reg.- Nr. 32

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwander hat am 11. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

Im Bereich vor dem City Carré sei der Rad- und Gehweg zu schmal. Es bestehe die Gefahr von Unfällen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c) dieses Beschlusses verwiesen.

uu) Einwander Reg.- Nr. 34

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der o. g. Einwander hat am 16. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Um eine optimale verkehrstechnische Lösung zu schaffen, solle der Tunnel über die Kreuzung mit Otto-von-Guericke-Straße verlängert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Variantenabwägung wird auf Teil C, Kapitel IX, Punkt 2 dieses Beschlusses verwiesen. Zur Verlängerung des Tunnels bis hinter den Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke Straße hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass diese nicht zu der hier vorliegenden Kreuzungsmaßnahme gehört. Es sei eine Vorplanung für den Knotenausbau erarbeitet worden und festgestellt worden, dass eine Umsetzung aufgrund von fehlenden finanziellen Mitteln derzeit nicht erfolgen kann.

- 2) Der weitere Einwand bezieht sich auf die Fahrtrichtung Ost und einen zu erwartenden Stau. Hier sei eine zusätzliche Belüftung zu erwarten, welche dann zu Mehrkosten führe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass für die Tunnelanlage gemäß der RABT 2006 die Zuluftversorgung so bemessen wurde, dass in jedem Verkehrszustand zwischen flüssiger Fahrt bis Stau bei jeweils größter Verkehrsdichte, abgeleitet aus den Prognosewerten für den Verkehrsteilnehmer, keine gesundheitsgefährdenden Wirkungen auftreten. Der erforderliche Luftaustausch im Tunnel ist als natürliche Lüftung sichergestellt.

- 3) Am Kölner Platz sei zwingend ein Selbstbedienungs-Punkt mit Fahrkartenautomaten der DB AG / MVB GmbH vorzusehen.

Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass der Vorschlag einen Selbstbedienungs-Punkt mit Fahrkartenautomaten vorzusehen weiter verfolgt werden kann. Ein abwägungsrelevanter Hinweis liegt nicht vor.

vv) Einwender Reg.- Nr. 35

Erörterungstermin am 30. November 2011

Der oben genannte Einwender am 29. November 2010 die nachstehend im Einzelnen behandelten Hinweise und Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Damit kein Wasser im Tunnel stehe, müsse der Regenwasserablauf / Entwässerung der Straße gewährleistet sein.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bezüglich der Entwässerung teilt der Vorhabenträger mit, dass die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Bereich der Ernst-Reuter-Allee infolge des Tunnelbauwerkes vollständig verlegt und innerhalb des Tunnelbauwerkes neu ausgebildet werden. Für die Ableitung des Oberflächenwassers sind in der neuen Verkehrsanlage Entwässerungseinrichtungen (Leitungen Straßenabläufe) vorgesehen. Die Entwässerung der -1 Ebene (Fahrbahn innerhalb der Trogsohle) erfolgt über Schlitzrinnen, welche für eine Abflussmenge von 100 l/s bemessen ist. Auf den Rampen wird das anfallende Niederschlagswasser in überfahrbaren Bordrinnen entlang der Straßenborde in Abläufe geführt. Zur Hebung des Niederschlagswassers aus der -1 Ebene werden Pump-

werke vorgesehen. Die Bemessung der Kanäle wurden im Zeitbeiwertverfahren für eine Überstauhäufigkeit von 1 mal in 10 Jahren bei der maßgebenden kürzesten Regendauer von 10 min. zzgl. Abflussmenge (100l/s) bei einem Havariefall bemessen und als leistungsfähig nachgewiesen.

- 2) Der weitere Einwand bezieht sich auf die Treppe zum Kölner Platz. Diese sollen durch Rampen ersetzt werden. Fraglich dabei sei auch die Länge der Rampe.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabenträger hat hierzu mitgeteilt, dass für den barrierefreien Zugang zum Kölner Platz eine 6,50 m breite und 29 m lange Rampe mit einer Längsneigung von 6% mit Zwischenpodesten ausgebildet werde. Die Länge der Rampe zum Kölner Platz ergibt sich aus dem Höhenunterschied der neuen Höhenlage der Ernst-Reuter-Allee (derzeit ca.1,00 m tiefer) und dem nicht höhenmäßig zu verändernden Kölner Platz. Bei Berücksichtigung der Barrierefreiheit sind höchstens 6% Neigung und nach maximal 10 m Verweilplätze (Podeste) vorzusehen.

ww) Einwender Registrier-Nr. 14, 36 bis 48

Erörterungstermin am 30. November 2011

Die oben genannten Einwender haben fristgerecht die nachstehend im Einzelnen behandelten gleichlautenden, auf vorgedruckten Karten formulierten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Der Tunnel trage nicht zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität bei. Wie die Unterlagen aufweisen, wäre in der Hauptverkehrszeit die Südröhre zugestaut.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee um ein komplexes Vorhaben handelt, welches in seiner Zielstellung über die Erhaltung des Verkehrsflusses der Straße hinaus geht. Es müssen auch die eisenbahnverkehrlichen Aspekte, und hier insbesondere die sicherheitsbezogenen Anlassgründe für die Planung, Berücksichtigung finden. Für die Planrechtfertigung wird im Weiteren auf Teil C, Kapitel IV dieses Beschlusses verwiesen.

Nach entsprechender Abwägung überwiegen die öffentlichen Belange gegenüber den geäußerten privaten Belangen.

- 2)** Der Tunnel suggeriere zudem den Nutzern eine größere Durchlassfähigkeit und bessere Zugänglichkeit des Stadtzentrums sowie in der Verbindung nach Ostelbien. Daher wird eine höhere Verkehrsbelastung als in den Unterlagen ausgewiesen befürchtet.

Der Hinweis wird zurückgewiesen. Für die Verkehrsanlage wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet (vgl. Planunterlage 15.1). Aus dieser ergibt sich, dass der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße mit seiner Lichtsignalanlage maßgeblich die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems beeinflusst. Dieser Knotenpunkt bleibt in seinem Bestand, wird also nicht umgebaut. Die Lichtsignalanlage läuft in einer Festzeitschaltung, die allen Verkehrsarten eine Freigabezeit zuordnet. Eine Veränderung der Signalisierung ist an diesem bestehenden Knoten nicht möglich, da hierfür auf Grund der vorhandenen hohen Verkehrsbelastung und der Vielzahl der zu berücksichtigenden Verkehrsphasen kein Spielraum mehr besteht (vgl. Verkehrsuntersuchung vom 25. August 2011, Punkt 4 und 8). Es erhöht sich jedoch die Durchlassfähigkeit in Richtung Westen, also stadtauswärts, durch die Herstellung von zwei Fahrspuren. Anlass für die Erneuerung der Straße ist zudem die Erforderlichkeit der Erneuerung der Eisenbahnbrücken und nicht der Umbau des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße.

- 3)** Nach Fertigstellung wird die Unterführung auch für den Lkw-Verkehr nutzbar sein.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Hinweis zur Kenntnis. Ferner wird hierzu auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung in Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 b) verwiesen.

Weiterhin wird mitgeteilt, dass die vorhandene Verkehrsanlage bereits im derzeitigen Zustand für Lieferfahrzeuge bis zu einer Höhe von 3,40 m nutzbar ist. Da die DB Netz AG die Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee erneuern muss, kommt hierbei das Eisenbahnkreuzungsrecht zur Anwendung. Bei einer Änderung einer Kreuzung sind die entsprechenden Forderungen aus den gesetzlichen Vorschriften einzuhalten, aus denen sich vorliegend die Herstellung einer lichten Durchfahrts Höhe von 4,50 m ergibt.

- 4) Die vorgenannten drei Aspekte können zu einer Verminderung der Lebensqualität durch mehr Schadstoff- und Lärmemissionen sowie zu einer erhöhten Unfallgefahr führen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Straßenbauvorhabens beachtet. Es wurden entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung und der Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenkataloges durch den Vorhabenträger möglich ist. Im Weiteren wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses unter Teil C, Kapitel VI, Punkt 6 a) und Teil A, Kapitel IV Punkt 6 a verwiesen.

In der Planunterlage 11.1 a sind die Berechnungen der Emissionspegel betreffend der Lärmwerte für die Ernst-Reuter-Allee erfasst. Diese Ergebnisse und der Anspruch der sich daraus ergebenden Lärmschutzmaßnahmen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellt. Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist nach gesetzlichen Grundlagen (§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV) vorzunehmen. Dies ist erfolgt und die entsprechenden Maßnahmen werden mit dem Beschluss planfestgestellt. Insoweit wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Ziffer 3 a) und Teil A, Kapitel IV, Punkt 3 a) und Punkt 6 b) dieses Beschlusses verwiesen.

Auf Grund der Trennung des Kfz-Verkehrs von den anderen Verkehrsarten wird mit dem planfestgestellten Vorhaben gerade eine Vermeidung von Unfall- und Konfliktpunkten ermöglicht. Ebenso können die Abbiegeunfälle an der Ausfahrt der Tiefgarage City Carré Nord in Richtung Westen durch die bauliche Trennung der Fahrtrichtungen vermieden werden. Es wird auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IV, Punkt 2 e), (bb) verwiesen.

- 5) In Verbindung mit der nicht vorgesehenen Entlüftung des Tunnels wird an den Tunnelmündern jeweils ein Anstieg der Schadstoffkonzentration und damit eine Gesundheitsgefährdung befürchtet.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei Tunneln kleiner 400 m Länge ist die natürliche Längslüftung ausreichend. Entsprechend der RABT 2006 hängt das Lüftungskonzept wesentlich von der Tunnellänge ab. Mit dem Gutachten zur Tunnelentlüftung vom Juli 2008 (Planunterlage 15.6) ist die ausreichende natürliche Lüftung für beide Tunnelröhren nachgewiesen worden.

Zu der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wird auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

- 6)** Die Querschnittsgestaltung der Fuß- und Radwege auf der Höhe des City Carrés sei zu schmal und widerspreche zum Teil den Vorgaben der Regelwerke.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Auf Grund der vorgegebenen geringen Gesamtbreite des vorhandenen Straßenraums zwischen dem City Carré und der Stützwand vor der Ernst-Reuter-Allee der Nordseite steht eine begrenzte Baubreite für die Errichtung der Gesamtverkehrsanlage, welche aus Geh- und Radwegen, Trogrampen mit Fahrbahnen, Notgebahnen und Stützwänden sowie der Straßenbahnanlage besteht, zur Verfügung. Unter voller Ausnutzung der gesamten Straßenraumbreite und bei Einhaltung aller sicherheitsrelevanten Mindestbreiten ist eine Aufweitung der Geh- und Radwege im Bereich vor dem City Carré nicht möglich. Aus diesem Grund kommt es zu einer lokalen Engstelle mit einer Länge von ca. 70 cm in diesem Bereich. Diese entsteht durch eine Gebäudeaufkantung von ca. 35 cm an der Fassade des City Carrés. Hinter dieser Engstelle weitet sich die Gehwegbreite von 1,30 m wieder auf 1,65 m auf und kommt dann wieder zu der Regelbreite von 2,05 m für den Gehweg. Eine Aufweitung dieser Nebenanlage im betroffenen Abschnitt ist auf Grund der geringen Gesamtbreite des Straßenraumes nicht möglich. Es wird darüber hinaus auf die Ausführungen in Teil C, Kapitel IX, Punkt 6 c) dieses Beschlusses verwiesen.

- 7)** Während der Bauphase wird es öfter zu starken Beeinträchtigungen bis zu Vollsperrungen kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Während der gesamten Bauzeit ist naturgemäß mit Einschränkungen in der Verkehrsführung zu rechnen. Hierzu äußerte sich der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme dahingehend, dass die Gesamtbauzeit für die Absenkung der 0-Ebene sowie den Ausbau des Tunnels 38 Monate beträgt. Danach werden noch sechs Monate bis zur Fertigstellung der Eisenbahnüberführung durch die DB AG benötigt. In dieser Phase kann der Verkehr bereits ungehindert fließen. Die vollständige Absenkung der 0-Ebene erfordert einen Zeitraum von 37 Monaten. Während dieser Phase erfolgt der ÖPNV einspurig im Beidrichtungsverkehr, der motorisierte Individualverkehr ist einspurig möglich, der Geh- und Radverkehr wird ebenfalls mitgeführt. Für den Ausbau des Tunnels werden innerhalb der Gesamtbauzeit nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich

zehn Monate benötigt. In diesem Zeitraum ist die Ernst-Reuter-Allee vom Damaskusplatz bis zur Otto-von-Guericke-Straße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Zufahrt zur Tiefgarage City Carré Nord erfolgt während der Vollsperrung des MIV über eine Baustraße auf dem Bahnhofsvorplatz in die Tiefgarage. Es ergeben sich aus technologischen Gründen ferner zwei Sperrpausen von jeweils sechs Wochen für die Zufahrt zur Tiefgarage City Carré Nord. Für den ÖPNV, den Fußgänger- und Radverkehr treten keine längerfristigen Sperrungen auf. Während der Vollsperrung und für die Fahrtrichtung von Osten nach Westen ist eine Umleitung entlang des City-Ringes vorgesehen. Der genaue Bauablauf sowie die erforderlichen Bauzeiten werden jedoch erst in der weiteren Bearbeitung der Ausführungsunterlagen ermittelt und festgelegt. Dementsprechend sind die vorgebrachten Belange nicht planfeststellungsrelevant und können damit nicht in diesem Verfahren geregelt werden.

xx) Einwender Registrier-Nr. 49 bis 194

Erörterungstermin am 30. November 2011

Die oben genannten Einwender haben fristgerecht die nachstehend im Einzelnen behandelten gleichlautenden, auf vorgedruckten Karten formulierten Einwendungen erhoben und begründet.

- 1) Nach Fertigstellung des Bauwerkes wird bei der Fahrt oder dem Gang in die Innenstadt als Autofahrer im zugestauten Tunnel und / oder als Radfahrer und Fußgänger an den Tunnelausgängen eine verstärkte Menge an Schadstoffen aller Art erwartet, da der Autoverkehr insbesondere durch 1600 prognostizierte Lkw im Tunnel zunehmen wird und unter anderem auf Grund der Anfahrtsprobleme bei 8 % Steigung vor der Ampel länger in der Tunnelröhre verbleibt, wodurch eine Gesundheitsgefährdung eintrete, zumal keine Entlüftung und Filter vorgesehen seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte wurde im Rahmen der Zulassung des Straßenbauvorhabens beachtet und entsprechende Luftschadstoffuntersuchungen erstellt und von der Planfeststellungsbehörde ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung und der Vorlage eines entsprechenden Maßnahmenkataloges durch den Vorhabenträger möglich ist. Im Weiteren wird auf

die Ausführungen zum Immissionsschutz unter Teil A, Kapitel IV, Punkt 6 a) dieses Beschlusses verwiesen.

Die geplante Längsneigung entspricht den gültigen Richtlinien. Die Längsneigung von Fahrbahnen kann entsprechend der RAST 06, Tabelle 19, mit einer Längsneigung bis zu 8 % und in Ausnahmefällen mit einer Längsneigung bis zu 12 % ausgebildet werden.

Entsprechend RABT 2006 Nr. 4.3.3 hängt das Lüftungskonzept wesentlich von der Tunnellänge ab. In kurzen Tunneln macht eine Beeinflussung mittels Ventilatoren wegen der Ausbreitungsgeschwindigkeit des Rauches im Brandfall wenig Sinn. Daher verbleibt es bei Tunneln mit einer Länge von weniger als 400 m bei der natürlichen Lüftung.

- 2) Mit dem Tunnelbauwerk würde das Innenstadtverkehrskonzept für mehr Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ebenso konterkariert werden wie die jetzt geplante Umweltzone.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In seiner Stellungnahme hat sich der Vorhabenträger dahingehend geäußert, dass die Verkehrskonzeption Innenstadt (Heft 64 der Reihe des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg, Seite 34) die grundlegenden Ziele für die städtebaulich abgestimmte Verkehrsentwicklung darstellt. Hierzu gehören die vorrangige Verbesserung der Innerstadterreichbarkeit sowie die Verbesserung der Verkehrswege in die Innenstadt u. a. durch eine Verdrängung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt, der Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Logistikverkehr, der Umgestaltung der Bahnhofsunterführung als Kommunalachse für die Straßenbahn, Fußgänger und Radfahrer sowie eine Erschließung des ÖPNV mit einer Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Fern-, Regional-, S-Bahn, ZOB und Straßenbahn einschließlich einer Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse. Mit dem dem Beschluss zugrunde liegenden Vorhaben ist beabsichtigt, diese Ziele umzusetzen. Im Weiteren wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Teil C, Kapitel IV verwiesen.

Die Einrichtung der Umweltzone ist mit dem Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes der Landeshauptstadt Magdeburg vom 02. August 2011 (vgl. MBl. Sachsen-Anhalt vom 01. August 2011) zum 01. September 2011 in Kraft getreten und nicht Bestandteil dieses Verfahrens. Da sich die Maßnahme im Bereich der Umweltzone befindet, sind indes die entsprechenden Vorgaben einzuhalten.

- 3) Durch den Wegfall des Kölner Platzes als Parkplatz und zum Abholen und Bringen von Fahrgästen würden sich die Möglichkeiten zum zügigen Umstieg auf die Bahn verzögern. Andere Anfahrtsmöglichkeiten von der Bahnhofstraße und vom viel zu kleinen Kiss- and Ride-Parkplatz am Konrad-Adenauer-Platz seien unzureichend und für eine Landeshauptstadt unwürdig.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme dazu mitgeteilt, dass sich der Kölner Platz im Eigentum der DB AG befindet und durch diese selbst bewirtschaftet wird. Durch die DB AG wurden bereits auf der Westseite des Hauptbahnhofes, an der Maybachstraße, 153 Stellplätze bereit gestellt und diese Anzahl kompensiert bereits jetzt die am Kölner Platz wegfallenden Stellplätze. Sollte nach Realisierung der planfestgestellten Maßnahme eine erhöhte Nachfrage nach Parkraum entstehen und auftreten, wurde der Landeshauptstadt Magdeburg durch die DB AG der Bau von weiteren Parkflächen auf angrenzenden Flächen zum bestehenden Parkplatz am Konrad-Adenauer-Platz zugesagt. Zudem erhält der Kölner Platz die Funktion des zentralen Umstiegs von Fern-, Regional-, S-Bahnen, Bussen und Straßenbahnen.

Ein abwägungsrelevanter Tatbestand liegt hier nicht vor.

- 4) Der Kauflandkunde im City Carré könne vom Parkhaus an der Nordseite nicht mehr nach links Richtung Westen abbiegen, da diese Fahrtrichtung ersatzlos entfalle und die anderen Ausfahrten seien zu umständlich und zeitraubend.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Linksabbiegen auf die Ernst-Reuter-Allee ist durch die Errichtung von zwei Tunnelröhren nicht mehr möglich. Ein entsprechendes Recht auf die Beibehaltung der Ausfahrtssituation ergibt sich indes nicht. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße zu wenden. Ein abwägungsrelevanter Sachverhalt liegt nicht vor.

- 5) Die Verknüpfung der Straßenbahn mit der Deutschen Bahn sei nicht barrierefrei geplant. Dies entspräche nicht den Leitlinien der Landeshauptstadt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird mitgeteilt, dass die Anlagen der Straße und der Straßenbahn barrierefrei geplant sind. Aus den Planunterlagen sind die Rampen von den Haltestellen zum Gehweg und die Rampen von der Ernst-Reuter-Allee zum Kölner Platz ersichtlich. Die Barrierefreiheit zur Deutschen Bahn ist damit hergestellt. Im Bahnhofsgebäude selbst soll es nach den Umbaumaßnahmen durch die DB AG zu allen Bahnsteigen Aufzüge geben. Ein abwägungsrelevanter Hinweis liegt somit nicht vor.

9. 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 der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee 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.

a) Öffentliche Belange

Dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens stehen in der Zusammenfassung folgende Belange gegenüber:

aa) Naturschutz- und Landschaftspflege

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Verfahren davon überzeugt, dass dem gesetzlichen Vermeidungsgebot der geltenden Naturschutzgesetze Rechnung getragen wurde. Die vorgesehenen Eingriffe durch die Baumaßnahme und der Nebeneinrichtung sind unvermeidbar.

Den Belangen von Natur- und Landschaftsschutz wird durch die festgelegten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen entsprochen.

bb) Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens ist gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat unter Auswertung der vom Vorhabenträger 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.

cc) sonstige öffentliche Belange

Die gerechte Abwägung der sonstigen öffentlichen Belange, die von der Planfeststellung berührt werden, wurde im Teil C, Kapitel IX der Beschlussbegründung ausführlich dargetan.

b) Private Belange

aa) Eigentum von Grundstücken

Eine dauerhafte bzw. eine zeitweise Inanspruchnahme privaten Eigentums ist lediglich im Umfang der sich aus dem Grunderwerbsverzeichnis ergebenden

Grundstücke erforderlich. Dabei handelt es sich jedoch ausschließlich um Grundstücke der DB AG.

Weitere private Grundstückseigentümer sind wegen etwaiger unmittelbarer Inanspruchnahmen ihrer Grundstücke nicht betroffen.

bb) Eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetrieb

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf anliegende Gewerbebetriebe. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die jeweiligen Gewerbebetriebe wurden von der Planfeststellungsbehörde jeweils unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Das Ergebnis der Abwägung ist in Teil C, Kapitel IX, Punkt 8 a), (aa) ausführlich dargestellt.

cc) Schallbeeinträchtigungen

Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass der Vorhabenträger die gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere die Regelungen der 16. BImSchV eingehalten hat. Der Vorhabenträger plant die passiven Schallschutzmaßnahmen in dem Maße, dass aus Gründen der Wirkung, der Zumutbarkeit sowie der Nachbarschaft und der landschaftlichen und städtebaulichen Verträglichkeit die Beeinträchtigungen hinnehmbar sind.

dd) sonstige private Belange

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen privaten Belange zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Interesse des Vorhabenträgers an der Realisierung des Vorhabens.

9.3 Zusammenfassung

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 der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, 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 u. a. das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und 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, dem Vorhabenträger 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

Für die Kostenentscheidung sind die Regelungen der Verwaltungskostensatzung der Landeshauptstadt Magdeburg einschlägig. Nach § 5 Abs. 1 Nr. 7 der vorgenannten Satzung ist der antragstellende Vorhabenträger als Straßenbaulastträger von der Zahlung einer Verwaltungsgebühr jedoch befreit.

Die Regelungen des VwKostG LSA i. V. m. der Allgemeinen Gebührenordnung des Landes Sachsen-Anhalt finden keine Anwendung, da § 49 Abs. 2 Nr. 2 StrG LSA die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde nicht als übertragene Tätigkeit des Landes zuweist.

Etwas anderes gilt jedoch für die wasserrechtliche Erlaubnis für die Grundwasserabsenkung der oberen Wasserbehörde, welche in diesen Beschluss eingebunden ist. Die Kostenentscheidung hierfür beruht auf den §§ 1, 5 und 6 VwKostG LSA. Der Vorhabenträger hat Anlass zu dem Verwaltungshandeln gegeben, weshalb ihm die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen sind.

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 § 37 Abs. 10 StrG LSA, § 75 Abs. 4 VwVfG, § 28 Abs. 1 a S. 3 PBefG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.
3. Der Planfeststellungsbeschluss (Beschlusstext mit Rechtsbehelfsbelehrung und zugehörigen Planunterlagen) wird dem Vorhabenträger - der Landeshauptstadt Magdeburg, Tiefbauamt, - der DB Projektbau GmbH RB Südost und dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle, sowie einigen Behörden und den Trägern öffentlicher Belange und verschiedenen Einwendern 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 der Vorhabenträger einen entsprechenden Antrag bei der Planfeststellungsbehörde stellen.

F Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Verwaltungsgericht Magdeburg, Breiter Weg 203 – 206, 39104 Magdeburg schriftlich, in elektronischer Form oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Falls die Klage in elektronischer Form erhoben wird, sind die elektronischen Dokumente mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz zu versehen. Sie ist bei der elektronischen Poststelle des Verwaltungsgerichtes Magdeburg über die auf der Internetseite www.justiz.sachsen-anhalt.de/erv bezeichneten Kommunikationswege einzureichen.

Die rechtlichen Grundlagen hierfür sowie die weiteren technischen Anforderungen sind unter der vorgenannten Internetseite abrufbar.

Im Auftrag



Neumann
Leitender Vermessungsdirektor

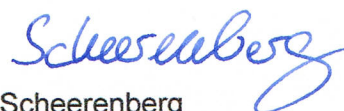
Ausfertigung

Die vorstehende Ablichtung stimmt mit der Urschrift des Planfeststellungsbeschlusses der Landeshauptstadt Magdeburg vom 10. April 2012, AZ: 62-217-60-01/12, überein.

Landeshauptstadt Magdeburg
Magdeburg, 10. April 2012



Im Auftrag



Scheerenberg
Stadtverwaltungsrätin

