



Neubau Straßenbahnlinie 2
Stammstrecke
SH – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG

| | |
|---|--|
| <p>Aufgestellt:</p> <p>Ulm, den 05.08.2016.....</p> <p>..... (Ingo Wortmann)</p> <p>..... (Ralf Gummersbach)</p> <p>im Auftrag: Ingenieurbüro Blaser Martinstraße 42 - 44 73728 Esslingen</p> | <p>Aufgestellt:</p> <p>....., den</p> <p>Genehmigungsbehörde:</p> <p>im Auftrag:</p> |
|---|--|

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Veranlassung und Vorhabensbeschreibung | 1 |
| 2 | Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht | 3 |
| | Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens | 3 |
| | Standortbezogene Kriterien..... | 7 |
| | Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen | 12 |
| | Gesamteinschätzung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens | 13 |
| 3 | Quellenverzeichnis..... | 14 |

Abbildungen

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 1: | Lage im Raum (Kartengrundlage: Internetangebot Stadt Ulm) | 1 |
| Abbildung 2: | Lageplanausschnitt Planung Wendeanlage (Grontmij GmbH) | 2 |
| Abbildung 3: | Auszug aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Ulm (Internetabfrage, Stand 2014)..... | 10 |
| Abbildung 4: | Übersicht Schutzausweisungen (LUBW, Internetabfrage am 14.05.2014)..... | 10 |

1 Veranlassung und Vorhabensbeschreibung

Die Planung für den Bahnhofsvorplatz mit der Haltestelle Hauptbahnhof umfasst sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV und die weiteren Verkehrsarten den Streckenabschnitt zwischen Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Neue Straße und dem westlichen Haltestellenkopf der geplanten Haltestelle Theater. Innerhalb dieses Abschnitts mit einer Gesamtlänge von etwa 460 m wird die Friedrich-Ebert-Straße und der Bahnhofplatz einschließlich Haltestellenanlage als zusammenhängende Verkehrsanlage neu gestaltet.

Der gegenständlichen Planung liegt eine Konzeptplanung zu Grunde, die nach Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs im Zuge der Entwurfsplanung Änderungen erfahren kann.

Der vorgesehene Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof steht in engem Zusammenhang mit dem Projekt „Citybahnhof Ulm“, der Realisierung der „Sedelhöfe“ sowie dem Umbau des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB). Gemeinsam ergibt sich aus Citybahnhof und Sedelhöfe insbesondere die geplante Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz/Friedrich-Ebert-Straße sowie der Neubau der unterirdischen Ladenpassage („Subway“), die Bahnhof und Sedelhöfe direkt miteinander verbinden wird.

Mit dem Umbau der Haltestelle sollen Defizite bei der sicheren und barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige beseitigt werden. Gleichzeitig wird die Haltestelle durch die Vergrößerung der Bahnsteigbreiten für das heute bereits sehr hohe und künftig noch höhere Verkehrsaufkommen, welches sich durch die Straßenbahnlinie 2 und die beabsichtigte „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ ergibt, ertüchtigt.

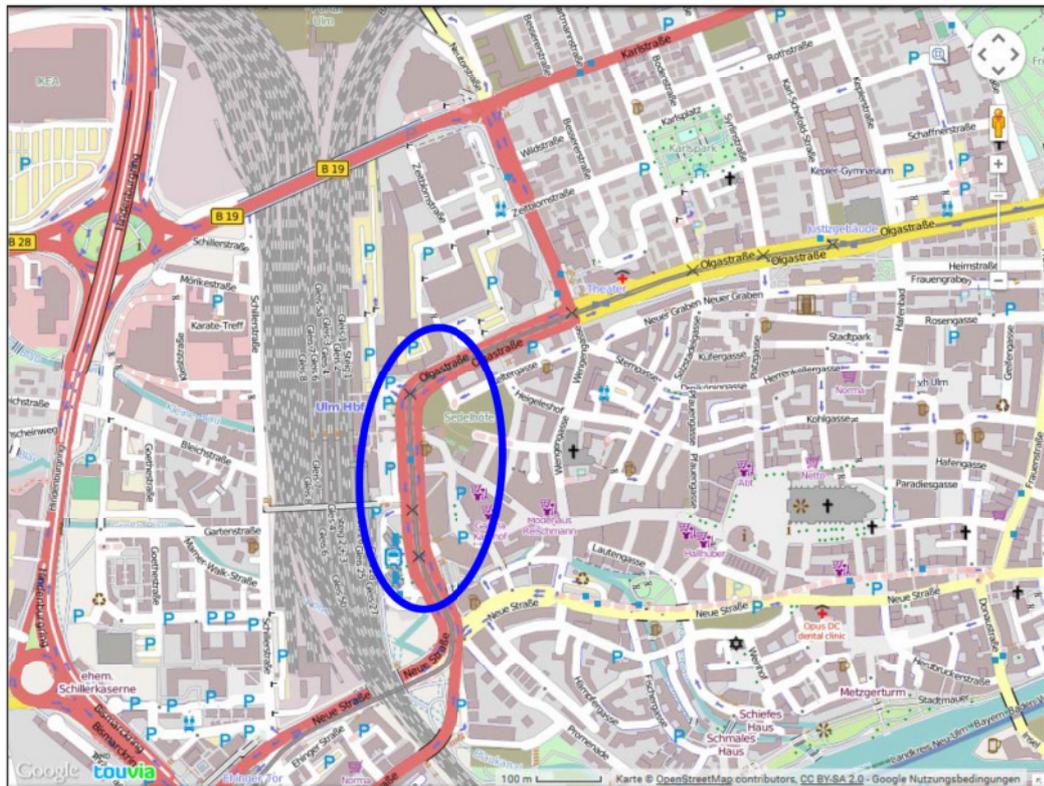


Abbildung 1: Lage im Raum (Kartengrundlage: Internetangebot Stadt Ulm)

Die in Abbildung 2 dargestellte Planung ging gemäß Beschlüssen der städtischen Gremien als Wahllösung aus einem Vergleich von 3 Varianten hervor, die verkehrliche Machbarkeit wurde durch eine verkehrstechnische Untersuchung bestätigt.



Ingenieurbüro Blaser Neubau Straßenbahnlinie 2, Stammstrecke, SH – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof
Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG

Die gewählte Variante sieht eine wie im Bestand zweigleisige Haltestelle mit zwei Außenbahnsteigen vor, deren Länge von 105,50 m für die Aufstellung mehrerer Fahrzeuge unterschiedlicher Linien bemessen ist.

Im Planungsbereich verlaufen im Süden die Große Blau sowie im Bereich des nördlichen Haltestellenendes die Kleine Blau.

Die Große Blau wird mittels eines bestehenden Brückenbauwerks, welches den gesamten Straßenraum aufnimmt, überquert. Etwaige Ertüchtigungsmaßnahmen am Brückenbauwerk sind im Zuge der weiteren Planung festzulegen.

Die Kleine Blau verläuft aus Richtung Hauptbahnhof unterirdisch und unterquert auch den Bereich des Bahnhofplatzes/Friedrich-Ebert-Straße. Hier sind neben den Abhängigkeiten bei Tiefgarage und „Subway“ auch bei den Verkehrsanlagen etwaige Auswirkungen im Zuge der weiteren Planung zu untersuchen.



Abbildung 2: Lageplanausschnitt Planung Umbau Haltestelle Hauptbahnhof (Sweco GmbH)

Nach Anlage 1 (Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeit (UVPG) ist für den „Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, [...] im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen“ eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. Nach § 3c dieses Gesetzes ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn nach überschlägiger Einschätzung das geplante Vorhaben anhand der in Anlage 2 zu diesem Gesetz aufgeführter Merkmale erhebliche nachteilige Auswirkungen haben kann.

Nachfolgend werden die Sachverhalte dargestellt und bewertet, die zur überschlägigen Einschätzung über die Notwendigkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sind.

2 Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Antragsteller SWU Stadtwerke Ulm / Neu-Ulm GmbH, Karlstraße 1, 89073 Ulm

Vorhaben Neubau Straßenbahnlinie 2, Stammstrecke SH – Umbau Haltestelle Hauptbahnhof

Landkreis: Kreisfreie Stadt Ulm

Genehmigungs-
behörde: Regierungspräsidium Tübingen

| Kumulierte Vorhaben gem. § 3 b Abs. 2 UVPG | Zutreffendes ankreuzen |
|--|-------------------------------------|
| <p>Gibt es sonstige Vorhaben (kumulierende Vorhaben), die in engem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen (z. B. Folgemaßnahmen, weitere Abschnitte der Planung etc)? Wenn ja, erläutern und bei der Einzelfallprüfung berücksichtigen.</p> <p>Erläuterung:</p> <p>Der geplante Umbau der Haltestelle steht im Zusammenhang mit dem Projekt „Citybahnhof Ulm“, der Realisierung der „Sedelhöfe“ sowie dem Umbau des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB).</p> <p>Abhängigkeiten bestehen weiterhin mit der im Bau befindlichen Straßenbahnlinie 2 die die Wissenschaftsstadt auf dem Oberen Eselsberg mit dem Kuhberg verbindet. Kumulative Effekte sind in diesem Zusammenhang durch eine erhöhte Zugfrequenz mit entsprechenden Emissionen zu erwarten.</p> <p>In räumlicher Nähe (Luftlinie > 250 m) ist der Bau einer Wendeanlage in der Zeitblomstraße vorgesehen, kumulative Effekte sind nicht zu erwarten.</p> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 3c UVPG

| 1 | <u>Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens</u> | |
|-----|---|----------------------------|
| | Zusätzliche Erläuterungen ggf. am Ende dieser Tabelle | Art/Umfang |
| 1.1 | <input type="checkbox"/> Neumaßnahme <input checked="" type="checkbox"/> Änderung oder Erweiterung | |
| 1.2 | geschätzte Flächeninanspruchnahme in ha (Bau/Anlage) | 1,7 |
| 1.3 | geschätzter Umfang der Neuversiegelung in ha | 0 |
| 1.4 | geschätzter Umfang der Erdarbeiten in m ³ | siehe Erl. am Tabellenende |



| | | | | |
|--|--|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| 1.5 | Ingenieurbauwerke (z. B. Anzahl der Brückenbauwerke, ggf. erläutern) | 2 | | |
| Treten nachfolgende Wirkfaktoren bei dem Vorhaben auf? Zusätzliche Erläuterungen ggf. am Ende dieser Tabelle | | | | |
| | | nein | ja | geschätzter Umfang |
| 1.6 | Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben / prognostizierte Verkehrsbelastung (DTV) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | siehe Erl. am Tabellenende |
| 1.7 | Erhöhung der Lärmemissionen | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | hoch/gering/nicht wahrnehmbar, siehe Erl. am Tabellenende |
| 1.8 | Erhöhung der Schadstoffemissionen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.9 | Zusätzliche Zerschneidungswirkungen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.10 | Visuelle Veränderungen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | nicht relevant, da Neugestaltung |
| 1.11 | Veränderungen des Grundwassers | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.12 | Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | siehe Erl. am Tabellenende |
| 1.13 | Klimatische Veränderungen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.14 | Sonstige Wirkungen oder Projektmerkmale (Anlage, Bau oder Betrieb), die erhebliche nachhaltige Umweltauswirkungen hervorrufen können | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | siehe Erl. am Tabellenende siehe Erl. am Tabellenende |
| | - Abwasser/Oberflächenwässerung | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - Abfall (z. B. belastete Böden/Asphalte) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - Rohstoffbedarf | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - besondere Probleme des Baugrundes (z. B. Moorböden) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - Bodenmassen/Bodenbewegungen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - Abwicklung des Baubetriebs | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| | - andere und zwar: - Erschütterungen..... | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| | - | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.15 | <p>Gesamteinschätzung der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens</p> <p>Einschätzung, ob von dem Vorhaben auf Grund der unter 1.1 bis 1.14 beschriebenen Wirkungen erhebliche und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen können.</p> <p>Eine Betrachtung der Punkte 2 und 3 ist entbehrlich, wenn die Einschätzung zu dem Ergebnis kommt, dass dies offensichtlich nicht der Fall ist (z. B. bei sog. Bagatellfällen). Dies ist nachvollziehbar zu begründen.</p> <p>Der Antragsteller kann einen Vorschlag für eine Begründung liefern, entscheidend ist die abschließende Einschätzung der Genehmigungsbehörde.</p> | | | |



| | |
|--|--|
| | <p>Wenn die Einschätzung zu dem Ergebnis kommt, dass auf Grund der Merkmale und der Wirkfaktoren des Vorhabens und einer Kenntnis des betroffenen Standortes erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden können, ist die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls unter Einbeziehung der Teile 2 und 3 weiterzuführen.</p> <p>Begründung, warum auf Grund der Merkmale und Wirkfaktoren des Vorhabens ggf. keine nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen können:</p> <p>Die vom geplanten Vorhaben ausgehenden Wirkungen werden seitens des Vorhabenträgers teilweise als erheblich bewertet:</p> <p>a. Sowohl im Zuge der Verkehrsinfrastrukturmaßnahme (gesamter Verkehrsraum) alleine – aber insbesondere mit den im Zusammenhang zu sehenden Projekten Tiefgarage, „subway“ und citybahnhof entsteht eine Großbaustelle mit umfangreichem Flächenbedarf und Massenbewegungen.</p> <p>Als nicht erheblich werden die nach Umsetzung des Vorhabens auftretenden Projektwirkungen bewertet,</p> <p>b. hinsichtlich der vom Betrieb ausgehenden Schall- und Erschütterungsemissionen die Grenz- und Richtwerte bzw. Anhaltswerte der fachgesetzlichen Vorgaben einzuhalten sind,</p> <p>c. die visuellen Auswirkungen sich als Aufwertung des städtebaulichen Umfelds darstellen,</p> <p>d. die Verkehrsanlagen so konzipiert sind, dass Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste einen Zugewinn an Sicherheit im Verkehrsraum erfahren</p> <p>Aufgrund der unter Punkt a getroffenen Aussagen sind zur Abschätzung der UVP-Pflicht nach Auffassung des Vorhabenträgers die Angaben unter Punkt 2 und Punkt 3 einzubeziehen.</p> |
| | <p>Erläuterungen zu 1</p> <p>1.4: geschätzter Umfang der Erdarbeiten in m³, im derzeitigen Planungsstadium keine belastbaren Aussagen möglich</p> <p>1.6: im Zusammenhang mit dem Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof ist keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens verbunden.</p> <p>1.7: - durch die Verlegung der Gleisanlagen resultieren an einigen Gebäuden Pegelerhöhungen. Der Beurteilungspegel erhöht sich maximal um 0,4 dB(A) tags und 0,3 dB(A) nachts und liegt mit 65 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts über dem Grenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die Erhöhung wird nicht als wesentliche Änderung im Sinne der fach(unter)gesetzlichen Vorgaben beurteilt (Fritz GmbH 2016);</p> <p>- mit dem Umbau der Kfz-Verkehrsflächen resultiert an einigen Gebäuden eine Pegelerhöhung, die gegenüber dem Nullfall maximal 1,8 dB(A) tags und 1,6 dB(A) nachts beträgt. Die Beurteilungspegel liegen mit 72 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts über dem Grenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Die schalltechnische Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass sich für 2 bzw. 3 Gebäude eine wesentliche Änderung ergibt, wonach ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz entsteht.</p> <p>- für die Gesundheit des Menschen spielt die Gesamtbelastung durch Lärm eine entscheidende Rolle. Die „Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus öffentlichem Straßen- und Schienenverkehr“ (Fritz GmbH 2016) zeigt, dass sich kritische vorhabensbedingte Pegelerhöhungen auf Werte von über</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>70 dB (A) tags (dieser Wert wird als untere Schwelle bezüglich einer Gesundheitsgefahr genannt) auf einen Immissionspunkt mit Nutzung als Ladengeschäft (EG und 1.OG) bzw. Büronutzung (2. und 3. OG) beschränken und damit als „kritisch“ eingestuft werden. Nächtliche Pegelerhöhungen spielen sich unterhalb der als Wahrnehmungsschwelle genannten Pegeldifferenz von $\Delta 1$ dB (A) ab.</p> <p>1.8: Erhöhung der Schadstoffemissionen – durch Wegfall von Busfahrten vermindern sich Emissionen von Luftschadstoffen.</p> <p>1:10: Visuelle Veränderungen – im Zusammenhang mit dem Vorhaben und den anderen, damit in engem Zusammenhang stehenden Projekte wird eine städtebauliche Aufwertung angestrebt.</p> <p>1.12: Änderung an Gewässern oder Verlegung von Gewässern – inwieweit die im Projektgebiet vollständig im geschlossenen Kanal verlaufende Kleine Blau verlegt werden muss, wird im weiteren Planungsverlauf untersucht.</p> <p>1.14: Sonstige Wirkungen oder Projektmerkmale:</p> <p>Abfall: Im Zuge der weiteren Planung werden Auskünfte des Altlastenkatasters der Stadt Ulm eingeholt. Sofern Hinweise auf Verunreinigungen vorliegen, wird entsprechend der geltenden Vorschriften verfahren, Auswirkungen auf die Umwelt sind deshalb nicht zu erwarten.</p> <p>Rohstoffbedarf: Es ist kein über den für Schienenbauvorhaben üblicherweise hinausgehenden Bedarf an Rohstoffen zu erwarten.</p> <p>besondere Probleme des Baugrundes: Besondere Probleme des Baugrundes sind nicht zu erwarten, im Zuge der weiteren Planung wird zur Bewertung des Untergrunds und Festlegung von Gründungsmaßnahmen eine Baugrunduntersuchung durchgeführt.</p> <p>Bodenmassen/Bodenbewegungen: Massenanfall bzw. Bedarf für den Bau der Verkehrsanlagen entsteht nur, wenn aus Gründen einer Bodenverunreinigung oder unzulänglicher bodenmechanischer Eigenschaften ein Bodenaustausch erforderlich wird. Für die im Zusammenhang stehenden Vorhaben Tiefgarage und „subway“ ist von einem Überschuss an Abtragsmassen auszugehen.</p> <p>Abwicklung des Baubetriebs: Im Zuge der weiteren Planung wird ein Baustellenkonzept erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt.</p> <p>Erschütterungen: Grundsätzlich können vom schienengebundenen Verkehr Erschütterungen bzw. Wirkungen durch sekundären Luftschall ausgehen, die zu Belästigungen von Menschen in Gebäuden führen können. Wesentlicher Faktor für die Entstehung von Erschütterungen sind Fahrgeschwindigkeit, Kurvigkeit und Schienenkreuzungen sowie Weichen. Als Ergebnis der erschütterungstechnischen Stellungnahme (Fritz GmbH 2016) kann zusammenfassend ausgeführt werden, dass aus den geplanten Umbaumaßnahmen keine wesentlichen Erhöhungen durch Erschütterungen und sekundärem Luftschall resultieren.</p> |
|--|--|

| | | | | |
|------------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 2 | <u>Standortbezogene Kriterien</u> | | | |
| 2.1 | Nutzungskriterien Sind Nutzungskriterien betroffen, die im Zusammenhang mit den Merkmalen und Wirkfaktoren des Vorhabens zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können? Wenn ja, am Ende dieser Tabelle erläutern. Gibt es: | nein | ja | Art, Umfang Größe |
| 2.1.1 | Aussagen in dem für das Gebiet geltenden Regionalen Raumordnungsprogramm oder in der Flächennutzungsplanung, die mit dem Vorhaben unvereinbar sind? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Ausschnitt FNP siehe Tabelleneinde |
| 2.1.2 | Wohngebiete oder Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte (insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen im Sinne des § 2 Abs. 2 und 5 ROG)? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 2.1.3 | Empfindliche Nutzungen (Krankenhäuser, Altersheime, Kirchen, Schulen etc.)? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.1.4 | Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Erholung /den Fremdenverkehr? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.1.5 | Altlasten, Altablagerungen, Deponien? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | siehe Aussagen unter Punkt 1.14 |
| 2.1.6 | Flächen mit besonderer Bedeutung für die Landwirtschaft, Forstwirtschaft oder Fischerei? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.1.7 | besondere Sachgüter | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.1.8 | sonstige nutzungsbezogene Kriterien und zwar: | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

| | |
|--|---|
| | <p>Erläuterungen:</p> <p>2.2.1 Lebensräume mit besonderer Bedeutung für Pflanzen und Tiere Die für das Vorhaben zu rodenden Bäume beim nördlichen Bahnhofsvorplatz und im Bereich der Theatergarage sind aufgrund ihrer innerstädtischen Lage direkt an einer stark befahrenen Straße ohne besondere Bedeutung für Belange des Arten- und Biotopschutzes.</p> |
|--|---|

| 2.3 | Rechtswirksame Schutzgebietskategorien | nein | ja | Art, Größe, Umfang der Betroffenheit |
|------------|---|-------------------------------------|--------------------------|---|
| | Sind durch das Vorhaben Gebiete betroffen, die einen Schutzstatus besitzen? Wenn ja, ist der Umfang und die Erheblichkeit der Betroffenheit am Ende der Tabelle zu erläutern. Insbesondere ist zu erläutern, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gem. § 34 BNatSchG erforderlich ist. | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Übersicht Schutz- ausweisungen siehe Tabellen- ende Natura 2000 |
| 2.3.1 | Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäische Vogelschutzgebiete gem. § 33 BNatSchG (es sind auch Beeinträchtigungen zu betrachten, die von außen in das Gebiet hineinwirken können) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.2 | Naturschutzgebiete gem. § 23 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | ha |
| 2.3.3 | Nationalparke gem. § 24 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.4 | Biosphärenreservate gem. § 25 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.5 | Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.6 | Naturparke gem. § 27 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.7 | Naturdenkmale gem. § 28 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.8 | geschützte Landschaftsbestandteile gem. § 29 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.9 | besonders geschützte Biotope gem. § 30 BNatSchG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.10 | sonstige besonders geschützte Bereiche gem. Naturschutzgesetz des Landes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.11 | Biotope für wildlebende Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten gem. § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG (sofern bekannt) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.12 | Wasserschutzgebiete gem. § 19 WHG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.13 | Heilquellenschutzgebiete gem. Landeswasserrecht | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.14 | Überschwemmungsgebiete gem. § 32 WHG | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.15 | Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 2.3.16 | Schutzwald gem. § 12 Bundeswaldgesetz | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

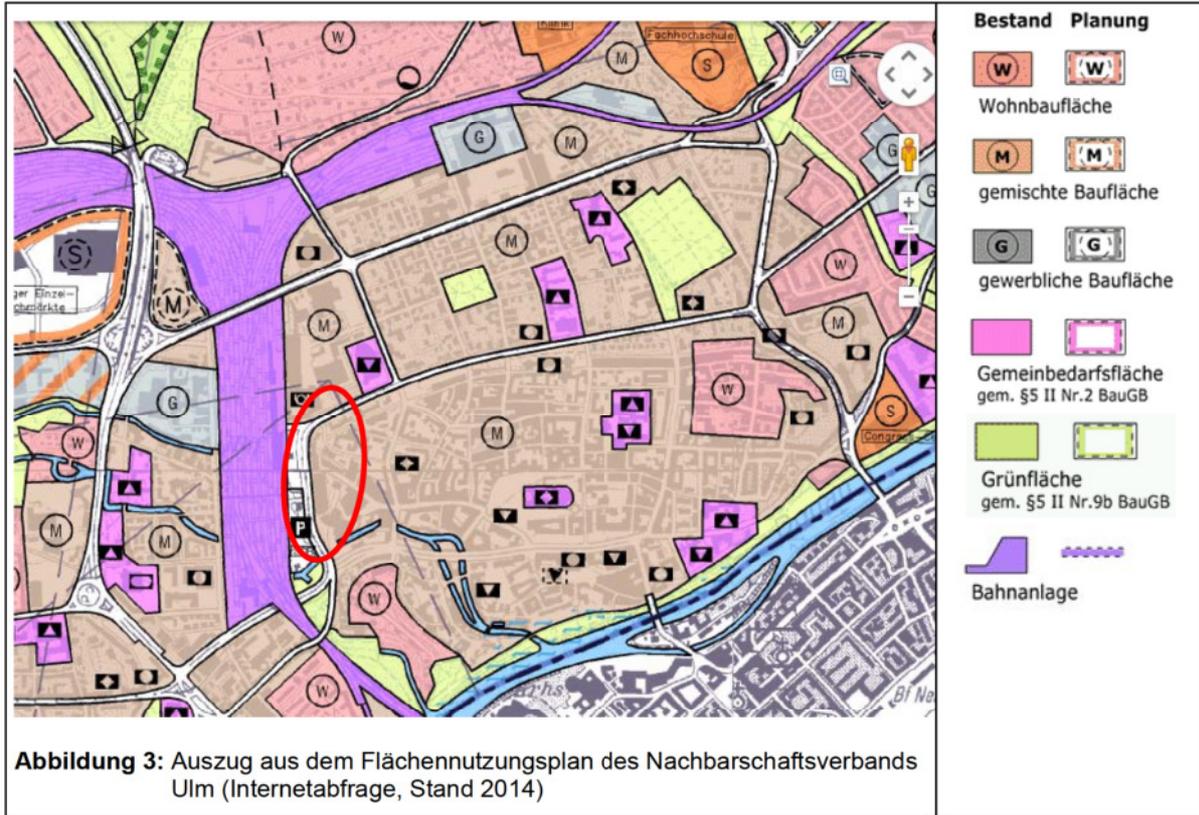


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Ulm (Internetabfrage, Stand 2014)

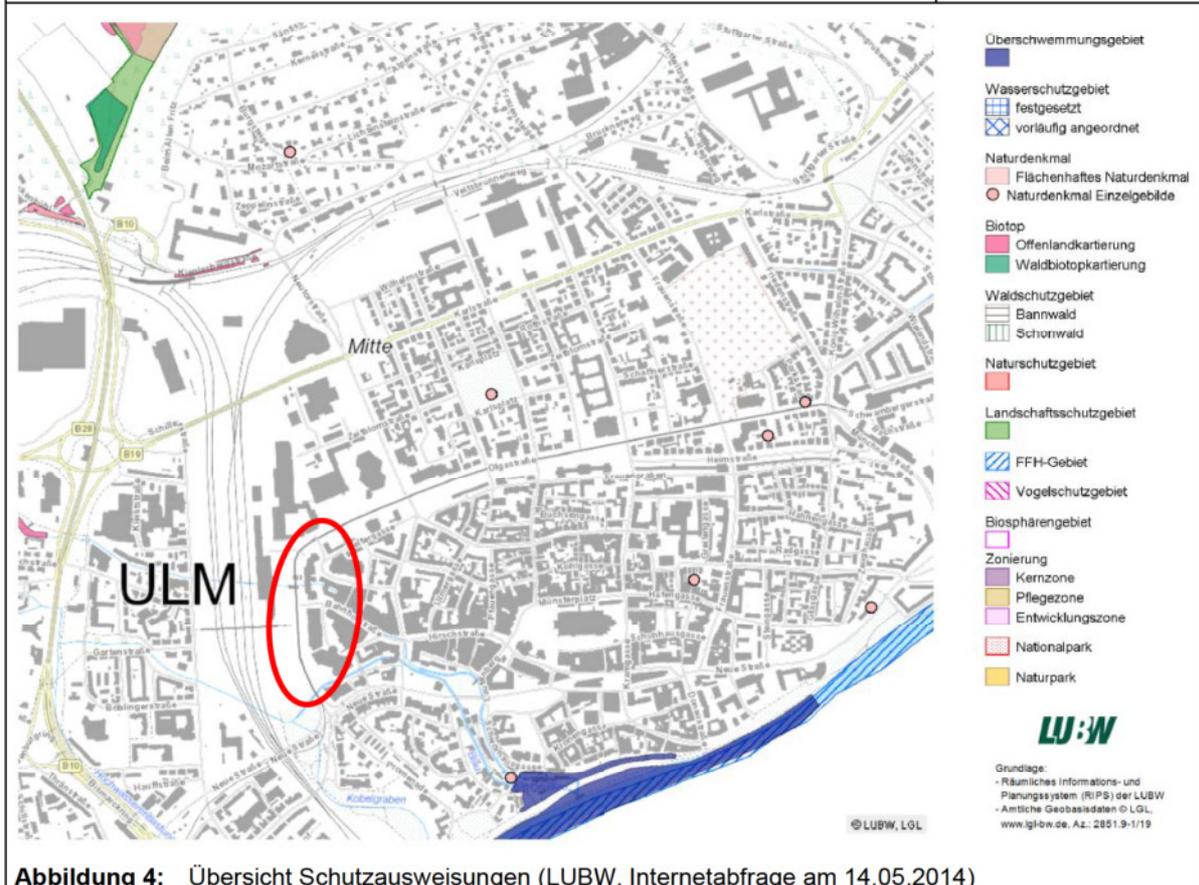


Abbildung 4: Übersicht Schutzausweisungen (LUBW, Internetabfrage am 14.05.2014)



Ingenieurbüro Blaser

Neubau Straßenbahnlinie 2, Stammstrecke, SZ – Wendeanlage Zeitblomstraße
 Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG

| <p>2.4</p> | <p>Qualitätskriterien</p> <p>Sind durch das Vorhaben Qualitätskriterien betroffen, in denen deutsche oder europäisch festgelegte* Umweltqualitätsnormen bereits erreicht oder überschritten sind?</p> <p>Falls betroffen, bitte unten näher erläutern.</p> | <p>nein</p> <p><input type="checkbox"/></p> | <p>ja</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> | <p>Art und Umfang der Betroffenheit</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|------|-----------------|--------------------|-----------------------------------|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|-----------------|--------------------|-----------------------------------|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|------|----|---|---|
| <p>Erläuterungen zu Schutzkategorien und Qualitätskriterien:</p> <p>Luftqualität:</p> <p>Überschreitung der Anzahl der zulässigen 35 Tage / Jahr mit einer Feinstaubbelastung > 50µg/m³ (Tagesmittelwert)</p> <div data-bbox="316 683 1023 1077"> <table border="1"> <caption>Ulm - Feinstaub Tageswert</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>UL - Karlstraße</th> <th>UL - Zinglerstraße</th> <th>UL - Hintergrund, Böblingerstraße</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2002</td><td>19</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2003</td><td>26</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2004</td><td>12</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2005</td><td>18</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>66</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2007</td><td>39</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2008</td><td>26</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2009</td><td>33</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2010</td><td>44</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>32</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2012</td><td>29</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2013</td><td>35</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>Überschreitung der Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidgrenzwerte von 40µg/m³</p> <div data-bbox="316 1189 1023 1543"> <table border="1"> <caption>Ulm - Stickstoffdioxid Jahresmittel</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>UL - Karlstraße</th> <th>UL - Zinglerstraße</th> <th>UL - Hintergrund, Böblingerstraße</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2002</td><td>27</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2003</td><td>26</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2004</td><td>27</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2005</td><td>28</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>65</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2007</td><td>61</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2008</td><td>62</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2009</td><td>63</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2010</td><td>63</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>62</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2012</td><td>61</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr><td>2013</td><td>56</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> </div> <p>Abgefragt unter http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1387802/rpt-54-1-lrp-ul-grafik-feinstaub-g.jpg und http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/show/1387817/rpt-54-1-lrp-ul-grafik-stickstoff-g.jpg am 14.05.2014</p> <p>Das geplante Vorhaben trägt indirekt zur Abnahme der genannten Emissionen bei und wirkt sich somit positiv auf die Luftqualität aus.</p> | | | | | Jahr | UL - Karlstraße | UL - Zinglerstraße | UL - Hintergrund, Böblingerstraße | 2002 | 19 | 0 | 0 | 2003 | 26 | 0 | 0 | 2004 | 12 | 0 | 0 | 2005 | 18 | 0 | 0 | 2006 | 66 | 0 | 0 | 2007 | 39 | 0 | 0 | 2008 | 26 | 0 | 0 | 2009 | 33 | 0 | 0 | 2010 | 44 | 0 | 0 | 2011 | 32 | 0 | 0 | 2012 | 29 | 0 | 0 | 2013 | 35 | 0 | 0 | Jahr | UL - Karlstraße | UL - Zinglerstraße | UL - Hintergrund, Böblingerstraße | 2002 | 27 | 0 | 0 | 2003 | 26 | 0 | 0 | 2004 | 27 | 0 | 0 | 2005 | 28 | 0 | 0 | 2006 | 65 | 0 | 0 | 2007 | 61 | 0 | 0 | 2008 | 62 | 0 | 0 | 2009 | 63 | 0 | 0 | 2010 | 63 | 0 | 0 | 2011 | 62 | 0 | 0 | 2012 | 61 | 0 | 0 | 2013 | 56 | 0 | 0 |
| Jahr | UL - Karlstraße | UL - Zinglerstraße | UL - Hintergrund, Böblingerstraße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 19 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 26 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 12 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 18 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 66 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 39 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 26 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 33 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 44 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 32 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 29 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 35 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jahr | UL - Karlstraße | UL - Zinglerstraße | UL - Hintergrund, Böblingerstraße | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2002 | 27 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2003 | 26 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2004 | 27 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2005 | 28 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006 | 65 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2007 | 61 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2008 | 62 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2009 | 63 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2010 | 63 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2011 | 62 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2012 | 61 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2013 | 56 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*Da die Kriterien einer ständigen Fortschreibung und Aktualisierung bedürfen, wurde auf eine Auflistung verzichtet.



| 3 | <u>Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen</u> | Kriterien für die Beurteilung der Auswirkungen | | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <p>Die möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter sind anhand der unter Punkt 1 und 2 gemachten Angaben zu beurteilen. Die Matrix dient nur dazu, einen Überblick über die näher zu behandelnden Punkte bei der Gesamteinschätzung unter Punkt 4 zu geben. Wenn in der Spalte für ein Schutzgut kein Eintrag erfolgt, ist dieses Schutzgut für die Einschätzung nicht relevant.</p> | | hohes Ausmaß | geringe Wiederherstellbarkeit | große Schwere/Komplexität | hohe Wahrscheinlichkeit | lange Dauer | hohe Häufigkeit | grenzüberschreitend |
| 3.1 | Mensch/Bevölkerung/Wohnen | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.2 | Tiere | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.3 | Pflanzen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.4 | Boden | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.5 | Wasser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.6 | Luft | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.7 | Klima | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.8 | Landschaft | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.9 | Kulturgüter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3.10 | Sachgüter | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| 4 | <u>Gesamteinschätzung der erheblichen Auswirkungen des Vorhabens</u> | nein | ja (UVP-Pflicht) |
|---|--|-------------------------------------|--------------------------|
| | <p>Besteht die Möglichkeit, dass von dem Vorhaben auf Grund der oben beschriebenen Auswirkungen erhebliche und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt ausgehen? Wenn ja, UVP-Pflicht.</p> <p>Wird dies vereint, ist dies zusammenfassend zu begründen. Diese Gesamteinschätzung kann vom Antragssteller vorbereitet werden. Zuständig für die Entscheidung ist letztendlich die Genehmigungsbehörde. Die Begründung soll die Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen des Vorhabens enthalten und erläutern, warum aus Sicht des Antragstellers keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Erst die argumentative Zusammenfassung der einzelnen Teile des Prüfkatalogs ermöglicht eine Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Auswirkungen und eine Gesamteinschätzung.</p> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | <p>Nach Auffassung des Vorhabenträgers sind erhebliche, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten, da</p> <ul style="list-style-type: none"> - die von Bautätigkeit eines Vorhabens in größeren Dimensionen zunächst zu erwartenden Emissionen im Bereich dicht besiedelter Flächen durch Einhaltung der fachgesetzlichen Vorgaben auf ein zumutbares Maß begrenzt werden, darüber hinaus die Grenz- und Richtwerte bzw. Anhaltswerte im Zusammenhang mit dem Betrieb (Verkehr) einzuhalten sind und hierfür ggf. gesonderte Maßnahmen (z.B. passiver Schallschutz) ergriffen werden, - sich keine Nutzungen mit besonders hoher Empfindlichkeit gegenüber der von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen im Wirkungsbereich befinden, - aufgrund der Situation vor Ort Belange des Naturhaushalts und des Landschaftsbild nicht betroffen sind, - sich keine Gebiete mit Schutzgebietsstatus im Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens befinden. | | |

3 Quellenverzeichnis

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen -Stand: März 2013

Balla, Dr. Stefan, Dr. Joachim Hartlik, Prof. Dr. Heinz-Joachim Peters

Kriterien, Grundsätze und Verfahren der Einzelfallprüfung bei der Umweltverträglichkeitsprüfung Hrsg. Umweltbundesamt (Dessau, August 2006)

Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht

Innenverwaltung Land Baden-Württemberg (2003)

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (UVPG), (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2490) geändert worden ist.

Luftreinhalteplan / Aktionsplan für den Regierungsbezirk Tübingen, Stadt Ulm, Grundlagenteil und Maßnahmenteil (2008)

Herausgeber: Regierungspräsidium Tübingen

Fritz GmbH - Beratende Ingenieure

Umbau der Haltestelle Hauptbahnhof:

- Ermittlung und Beurteilung von Schienen- und Straßenverkehrslärmimmissionen auf Basis der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV),
- Ermittlung der Gesamtverkehrslärmimmissionen aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr,
- Prüfung der Planung auf mögliche Ansprüche für erschütterungstechnische Vorsorge-
maßnahmen

im Auftrag der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (2016)