



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 1 - STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Möhlstraße 27
68165 Mannheim

Karlsruhe 24.02.2022

Name Tobias Stöhr-Neumann

Durchwahl 0721 926-7704

Aktenzeichen 17-3871.1-MVV/51.2

(Bitte bei Antwort angeben)

—
 Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung nach § 76 LVwVfG, § 28 PBefG;
Feststellung über die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

—
Für das Verfahren ‚Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung nach § 76 LVwVfG, § 28 PBefG ‘ wird gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (nachfolgend: UVPG) festgestellt, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nachfolgend: UVP-Pflicht) besteht.

BEGRÜNDUNG

I.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2021 (Az. 17-3871.1-MVV/51.2) hat das Regierungspräsidium Karlsruhe, Planfeststellungsbehörde den Plan der MV Mannheimer Verkehr GmbH (nachfolgend: MV) / Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (nachfolgend: rnv) für den Neubau der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village festgestellt. Gegenstand des festgestellten Plans ist der Neubau einer 1,8 km langen Straßenbahnstrecke, der Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village (BFV) ausgehend von der Bestandstrecke Mannheim-Weinheim (Linie 5) an deren Abzweighaltestelle Bensheimer Straße die neue Linie in das Benjamin-Franklin-Village einbiegt und bis zur Wendeschleife mit Endhaltestelle Sullivan fährt, mit den notwendigen Folge- und Begleitmaßnahmen, ins-

besondere dem Ausbau der Bensheimer Straße zum Bahnhof und dem behindertengerechten Ausbau der Haltestellen entlang der Trasse, sowie die Anpassung der Straßen und Wegeführung als Folgemaßnahme im Bereich Bensheimer Straße. Der Streckenkilometer 0,0 der neuen Strecke liegt ca. 20 m vor dem Maßnahmenbeginn und entspricht dem Streckenkilometer 4,5 der Strecke Käfertal Richtung Viernheim. Der Bahnhof Bensheimer Straße wird bis zur Gleisüberfahrt der Birkenauer Straße nach der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) gebaut und betrieben. Ab der Gleisüberfahrt Birkenauer Straße erfolgt der Bau und Betrieb nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab). Nach Querung der Birkenauer Straße wird die Stadtbahnanlage auf einem „Besonderen Bahnkörper“ (Grüngleis) in einer Länge von ca. 250 m parallel zur Robert-Funari-Straße geführt. In einem 90°-Bogen schwenkt die Trasse dann nach rechts zwischen Parkanlage und geplanter Schule ein. Hier ist die neue Haltestelle Franklinschule geplant. Bei ca. Streckenkilometer 1,0 wird der „Besondere Bahnkörper“ verlassen und die Gleise verlaufen als straßenbündiger Bahnkörper in Mittellage der Thomas-Jefferson-Straße. Im Zentrum des Stadtteils wird die Haltestelle Franklin Mitte erreicht. Der Knotenpunkt Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee wird straßenbündig gequert. Anschließend gehen die Gleisanlagen wieder in einen Besonderen Bahnkörper (Grüngleis) zwischen den Richtungsfahrbahnen der nördlichen Thomas-Jefferson-Straße über. Ab ca. km 1,6 verläuft die Trasse dann in einem Bogen durch eine Parkanlage mit vorhandenen Baumstrukturen. Die Endhaltestelle der neuen Strecke mit Wendeschleife wird zwischen dem geplanten Wohnquartier Sullivan und einer künftigen Veranstaltungshalle (ehemals Panzerhalle) erreicht.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2021 ist bestandskräftig. Das Bauvorhaben ist noch nicht fertiggestellt.

Unter dem 15.12.2021 – bei der Planfeststellungsbehörde am 20.12.2021 eingegangen – hat die RNV im Namen und im Auftrag der MVV die Prüfung beantragt, ob für das nachfolgend beschriebene Änderungsvorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nachfolgend: UVP-Pflicht) besteht.

Es geht um folgende Maßnahmen:

1. Bereich Bahnhof Bensheimer Straße:

- Herstellung eines zusätzlichen Gehweges parallel zur Birkenauer Straße,
- Entfall einer geplanten Grünfläche nördlich des Bahnhofs Bensheimer Straße,
- Verschiebung der CEF-Fläche für Mauereidechsen.

2. Bereich Jefferson Nord und Sullivan:

- Kreuzungsbereich Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee: Änderung Eindeckung Gleis,
- Änderungen Standort und Abmessungen Gleichrichterunterwerk (GUW), Ergänzung Fläche für Nextbike-Anlage,
- Ergänzung Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W450 für Wartungsfahrzeuge,
- Änderung Eindeckung Betriebsweg zur Weiche W 451 und Ergänzung Wendepplatz,
- Änderungen Fußwege innerhalb Wendeschleife.

Im Einzelnen:

Herstellung eines zusätzlichen Gehweges parallel zur Birkenauer Straße

Die Birkenauer Straße parallel zum Bahnhof Bensheimer Straße soll zu einem Radschnellweg und Teil der Radschnellwegverbindung Mannheim-Viernheim werden. In diesem Zusammenhang soll eine Separation vom Fußverkehr erfolgen. Südwestlich des Bahnhofes Bensheimer Straße zwischen Gleisanlage und Radschnellweg soll ein zusätzlicher Gehweg angeordnet werden. Die Fläche des zusätzlichen Gehweges war in der bisherigen Planung als Grünfläche vorgesehen. Im Bestand befindet sich dort zum größeren Teil eine befestigte Verkehrsfläche (90 m²) und zum kleineren Teil eine Grünfläche (36 m² verteilt auf beide Seiten der Fahrradstraße).

Entfall einer geplanten Grünfläche

Nördlich des Bahnhofs Bensheimer Straße soll eine bisher geplante Grünfläche nicht hergestellt werden. Die entfallende Fläche hat eine Größe von 180 m² (Grünfläche) bzw. 35 m² (Zufahrt).

Verschiebung CEF-Fläche für Mauereidechsen

Auf der planfestgestellten Fläche für CEF-Maßnahme soll eine Leitung verlegt werden. Die Fläche soll daher flächengleich verschoben werden, so dass die Herstellung der Kabeltrasse zum Gleichrichterunterwerk nicht zu Konflikten mit der CEF-Fläche führt. Die Verschiebung soll so erfolgen, dass die Fläche für die CEF-Maßnahmen an eine bestehende Grünfläche angrenzen soll. Es soll eine insgesamt aufgewertete Fläche mit erweitertem Nahrungshabitat zur Verfügung stehen.

Änderung Gleiseindeckung Thomas-Jefferson-Straße

Der mit Asphaltendeckung und Sperrflächenmarkierung vorgesehene Gleisbereich nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee soll in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen) umgewandelt werden. Hier handelt es sich um eine Fläche mit einer Größe von 150 m².

Neuer Standort Gleichrichterunterwerk (GUW)

Das bisher geplante GUW östlich der Wendeschleife soll entfallen. Stattdessen soll es südwestlich der Wendeschleife parallel zum geplanten Gehweg angeordnet andere Abmessungen erhalten. In diesem Zusammenhang soll die geplante Bike&Ride-Anlage verschoben und um eine VRN-Nextbike-Station ergänzt werden. Es soll zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme von 22 m² kommen.

Betriebsweg Weiche W450

Als Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W450 soll ein Aufstell- und Wendeplatz für Wartungsfahrzeuge im Bereich der geplanten Grünfläche angeordnet werden. Die Ausführung als Schotterrasen (15 m² Fläche) erfolgen.

Betriebsweg Weiche W451

Der Betriebsweg zur Weiche W 451 soll nunmehr nicht als wassergebundene Decke, sondern als Schotterrasen ausgeführt werden. Dabei soll Wendeplatz ergänzt werden. Die beanspruchte Fläche soll um 24 m² wachsen.

Für die Einzelheiten der Planung wird auf folgende Unterlagen verwiesen:

- Antrag auf Feststellung der UVP-Pflicht nach §§ 5,9 UVPG vom 15.12.2021
nebst Anhänge:
 - o Anlage 1 – Erläuterungsbericht (Stand: 13.12.2021)
 - o Anlage 2 – Arbeitshilfe für den Antrag auf Vorprüfung des Einzelfalls
 - o Anlage 3 – Abfälle aus Baumaßnahmen
 - o Anlage 4 – Übersichtslageplan
 - o Anlage 5.1 und 5.4 – Lageplan Planung

II.

Für das Vorhaben besteht keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

1. Das UVPG ist nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG anwendbar. Bei dem Änderungsvorhaben handelt es sich (ebenso wie das bereits planfestgestellte Vorhaben) um Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes mit den dazugehörigen Betriebsanlagen im Sinne der Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG sowie um eine Änderung der festgestellten notwendigen Folgemaßnahmen.
2. Das Vorhaben unterliegt keiner UVP-Pflicht (§§ 6 ff. UVPG).

a) Die rechtliche Beurteilung des Bestehens einer UVP-Pflicht richtet sich vorliegend nach § 9 UVPG. Dabei ist zu beachten, dass für das planfestgestellte Vorhaben eine UVP durchgeführt worden ist. Für das Änderungsvorhaben besteht allerdings keine UVP-Pflicht nach § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 UVPG, da Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG keine Größen- oder Leistungswerte vorgibt, sondern für Maßnahmen im Sinne der Nr. 14.11 eine allgemeine Vorprüfung anordnet. Wird ein Vorhaben geändert, für das keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind, so wird gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 UVPG die allgemeine Vorprüfung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 UVPG durchgeführt. Dabei ergibt sich aus § 9 Abs. 1 S. 2 UVPG, dass ausschließlich für das Änderungsvorhaben eine allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht vorzunehmen ist (Peters/Balla/Hesselbarth⁴, § 9 UVPG, Rn. 6, Schink/Reidt/Mitschang/Tepperwien¹, § 9 UVPG, Rn. 5). Die Vorprüfung erfolgt gemäß § 9 Abs. 4 UVPG entsprechend der Maßgaben des § 7 UVPG (Hoppe/Beckmann/Kment/Dienes⁵, § 9 UVPG, Rn. 12).

Nach § 7 Abs. 1 S. 3 UVPG besteht eine UVP-Pflicht, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde – hier die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe – erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Die allgemeine Vorprüfung wird nach § 7 Abs. 1 S. 2 UVPG unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt.

b) Aus den vorgelegten Unterlagen ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, dass durch o.a. Änderungsmaßnahmen keine (zusätzlichen oder anderen) nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die erheblich sind (und/oder bisher noch hinnehmbare Umweltauswirkungen des Vorhabens in erheblicher Weise verstärken).

aa) Nach der höchst- und obergerichtlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urte. v. 25.06.2014 – 9 A 1/13, BVerwGE 150, 92, Rn. 21 m.w.N.; v. 17.12.2013 – 4 A 1/13, BVerwGE 148, 353, Rn. 37; VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 04.10.2018 – 10 S 1639/17, NVwZ-RR 2019, 179, juris-Rn. 11) liegen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, welche die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen, allerdings nicht erst dann vor, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach der Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können. Denn die Umweltverträglichkeitsprüfung soll die Umweltbelange so herausarbeiten, dass sie in die Abwägung in gebündelter Form eingehen (BVerwG, Urte. v. 18.11.2004 – 4 CN 11/03, BVerwGE 122, 207, juris-Rn. 23). Hiervon ausgehend muss daher grundsätzlich eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach § 25 UVPG zu berücksichtigen sind (BVerwGE 150, 92, Rn. 21). Maßgeblich ist insoweit das materielle Zulassungsrecht. Dies kann dazu führen, dass auch relativ geringfügige Belange die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auslösen.

Allerdings stünde es im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzgebers, wenn bei nahezu jedem der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles unterliegenden Fachplanungsvorhaben und bei nahezu jeder Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung al-

lein deswegen bestünde, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein derartiges Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat (BVerwGE 150, 92, Rn. 22). Bei einem solchen Verständnis des Begriffs der nachteiligen Umweltauswirkungen würde das Instrument der Vorprüfung die ihm zugedachte verfahrenslenkende Funktion weitestgehend verlieren. Es bedarf daher im Rahmen der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten vorhaben- und standortbezogenen Kriterien (vgl. auch VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 04.10.2018 – 10 S 1639/17, a.a.O., juris-Rn. 11).

bb) Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die Umweltauswirkungen, die durch das Änderungsvorhaben hervorgerufen werden, als nicht erheblich zu bewerten. Insbesondere sind keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen durch die geplanten Änderungen auf die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern zu befürchten.

(1) Durch die Änderungen soll es ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht zu Änderungen der Baulärm-, Lärm- und Erschütterungswerte kommen. Somit rohen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen insoweit.

(2) Den vorgelegten Unterlagen lässt sich entnehmen, dass es durch die Änderungsmaßnahmen zu einer weiteren Flächenversiegelung kommen wird. Durch den geplanten Fußweg kommt es zu einer Neuversiegelung und somit zum Verlust jeglicher Bodenstruktur in einem Umfang von 36 m². Weitere 22 m² fallen für die Änderung des GUW, die Verschiebung der B&R-Anlage und die Neuanlage einer Nextbike Station an. Durch die jetzt vorgesehene Arbeitsfläche an der Weiche kommt es schließlich zu einer Teilversiegelung des Bodens durch Schotterrasen von 39 m². Als Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W450 soll ein Aufstell- und Wendepplatz für Wartungsfahrzeuge im Bereich der geplanten Grünfläche angeordnet (Ausführung als Schotterrasen, 15 m² Fläche) werden. Der Betriebsweg zur Weiche W 451 soll nicht als wassergebundene Decke, sondern stattdessen als Schotterrasen ausgeführt und um einen Wendepplatz ergänzt werden, so dass insoweit die beanspruchte Fläche um 24 m² wächst. In den vorgenannten Bereichen über insgesamt 39 m² entfallen die Bodenfunktionen in

Bezug auf die Versickerungs- und Wasserhaltungsfunktion sowie in Bezug auf den Erhalt von Lebensraum für Tierarten zumindest teilweise.

Den vorgenannten nachteiligen Umweltauswirkungen steht jedoch eine Abnahme des versiegelten Flächenanteils innerhalb geltender Bebauungspläne im Vorhabenbereich gegenüber, der ausweislich der vorgelegten Unterlagen über 200 m² beträgt. Durch das Änderungsvorhaben kommt es insgesamt also zu einem Minuswert der bisher vorgesehenen Gesamtflächeninanspruchnahme. Hervorzuheben ist dabei u.a. die nunmehr geplante Änderung der Gleiseindeckung. Der mit Asphaltdeckung und Sperrflächenmarkierung vorgesehene Gleisbereich nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee soll in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen) geändert werden. Dadurch entfällt der bisher vorgesehene Verlust von Bodenfunktion durch vollständige Neuversiegelung. Künftig steht dieses Bereich als Lebensraum für Kleintiere zur Verfügung. Überdies ist der Bereich fortan einer Wasserversickerung und Wasserhaltung zugänglich. Ferner ist als positiv zu bewerten, dass die Flächen für CEF-Maßnahmen künftig an eine bestehende Grünfläche anschließen sollen. Dadurch kommt es zur Bildung eines zusammenhängenden Flächenareals sowie eines vergrößerten Lebensraums für Tiere. Insgesamt ergeben sich durch die geplanten Maßnahmen somit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf den Boden und die damit einhergehenden Bodenfunktionen.

(3) Hinsichtlich des Schutzguts Biotop führen die jetzt vorgesehenen Änderungen ausweislich der vorgelegten Unterlagen außerhalb bestehender Bebauungspläne zu einer Abnahme von 1133 Wertpunkten. Innerhalb bestehender Bebauungspläne verbessert sich der Biotopwert allerdings um 2123 Wertpunkte.

(4) Dass es durch die jetzt geplanten Maßnahmen zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Klima, biologische Vielfalt, Landschaftsbild und/oder zu nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Leitungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts kommt, lässt sich den vorgelegten Unterlagen nicht entnehmen. Auch ist nicht ersichtlich, dass die Änderungen verstärkende negative Effekte auf das übergeordnete Projekt „Stadtbahn Benjamin Franklin Village - Neubau Stadtbahn und Umbau des Haltepunktes Bensheimer Straße“ haben. In Bezug auf das Schutzgut Tiere ist auszuführen, dass vorkommende Tierarten

vor dem Hintergrund, dass es sich um anthropogen geprägtes Gebiet handelt an Störungen gewöhnt sind und ausweislich der vorgelegten Unterlagen durch Bau, Anlage und Betrieb der geänderten Baumaßnahme keine zusätzliche Störung erfahren.

(5) Aus dem vorgelegten Abfallblatt ergibt sich schließlich, dass die ursprünglich planfestgestellten Mengen in Bezug auf die Bord- und Kantensteine um 95 m ergänzt werden müssen, so dass weiterer Beton anfällt. Die Asphaltmenge steigt sich um 290 m². Der Bodenaushub wird ca. 40 m³ betragen. Hierbei handelt es sich zum einen nicht um derart hohe Werte, die erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen befürchten lassen, und zum anderen nicht um gefahrgeneigte Baustoffe, so dass auch nicht mit einer Umweltverschmutzung durch die Verwendung besonders gefährlicher Baustoffe zu rechnen ist.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch die geplante Änderung nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen kommen wird.

III.

Die Feststellung, dass für das o.g. Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht, ist nicht selbstständig anfechtbar (§ 5 Abs. 3 UVPG). Sie wird der Öffentlichkeit bekannt gemacht (§ 5 Abs. 2 UVPG) durch Aushang im Regierungspräsidium Karlsruhe sowie durch Veröffentlichung auf der Internetseite des Regierungspräsidiums (jeweils für die Dauer eines Monats).

gez. Tobias Stöhr-Neumann