

Planfeststellungsbeschluss

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen „Biethsstraße“ und „Burgstraße“ mit Ausbau und Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße

Karlsruhe, den 30.03.2023

Az.: RPK17-3871-1 /
17-3871.1-HSB/58



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	8
I.	Feststellung des Plans	8
II.	Planunterlagen	8
III.	Weitere Entscheidungen	11
IV.	Nebenbestimmungen	11
1.	Naturschutz und Landschaftspflege	11
2.	Artenschutz	12
3.	Technische Ausführung	12
4.	Gefahrenabwehr und Leitungssicherheit.....	13
5.	Immissionsschutz – Baulärm.....	13
6.	Immissionsschutz – Betriebslärm.....	17
7.	Immissionsschutz – Erschütterungen.....	18
8.	Immissionsschutz – Luftschadstoffe.....	19
9.	Bodenschutz	19
10.	Denkmalschutz.....	20
11.	Arbeitsschutz.....	20
12.	Vorbehalt.....	20
V.	Zusagen	21
1.	Naturschutz.....	21
2.	Barrierefreiheit.....	23
3.	Wirtschaft	23
4.	Technische Ausführung und Sicherheit.....	23
5.	Gefahrenabwehr und Leitungssicherheit.....	24
6.	Denkmalschutz.....	25
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	26
VII.	Kostenentscheidung	26
B.	Begründender Teil	27
I.	Sachverhalt	27
1.	Ausgangslage	27
2.	Vorhaben	29
2.1	Verkehrliche Zielsetzungen	30

2.2	Geplanter Zustand	30
2.2.1	Haltestellen allgemein	30
2.2.2	Haltestelle Burgstraße.....	30
2.2.3	Haltestelle Biethsstraße	31
2.2.4	Umbau der Dossenheimer Landstraße	31
2.2.4.1	Dynamische Straßenraumfreigabe.....	31
2.2.4.2	Sanierung der Gleisanlagen.....	32
2.2.5	Kehranlage Burgstraße	32
2.2.6	Folgemaßnahmen	32
2.2.6.1	Umbau der Fahrbahn	33
2.2.6.2	Umbau von Wegen	34
2.2.6.3	Maßnahmen bei einmündenden Straßen	34
2.2.6.4	Ruhender Verkehr.....	35
2.2.6.5	Lärmschutz.....	35
2.2.7	Einrichtung eines Radverkehrsangebots.....	35
2.2.8	Baugrund Erdarbeiten	36
2.2.9	Entwässerung	36
2.2.10	Begrünung.....	37
2.2.11	Fahrleitungsanlage.....	37
2.2.12	Beleuchtung	37
2.2.13	Technische Ausrüstung der Gleisanlagen und Haltestellen	37
2.2.14	Leitungen	38
2.3	Bauablauf.....	38
2.3.1	Bauphasen	38
2.3.2	Verkehrsführung während der Baumaßnahme	39
2.3.4	Bedarfsumleitungsstrecke BAB 5.....	39
2.3.5	Baueinrichtungsflächen	40
3.	Verfahrensablauf.....	40
3.1	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung.....	40
3.2	Screening	40
3.3	Scoping	41
3.4	Anhörung	41
3.4.1	Offenlage	41

3.4.2	Online-Konsultation.....	47
3.4.3	Nachanhörung (1. Planänderung).....	47
3.4.4	Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens	48
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	49
III.	Umweltverträglichkeitsprüfung	50
1.	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	51
1.1	Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit	52
1.2	Fläche und Boden	52
1.3	Wasser (Grund- und Oberflächenwasser).....	54
1.4	Luft, Klima	54
1.5	Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt	54
1.5.1	Teilschutzgüter Pflanzen und biologische Vielfalt	55
1.5.2	Teilschutzgut Tiere.....	56
1.6	Landschaft (Stadtbild)	57
1.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	58
1.8	Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern	58
2.	Bewertung der Umweltauswirkungen	58
IV.	Planrechtfertigung	61
1.	Fachplanerische Zielkonformität	61
2.	Erforderlichkeit	63
3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit.....	63
VI.	Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung	63
VII.	Immissionsschutz	64
1.	Lärmimmissionen	64
1.1	Verkehrslärm.....	64
1.1.1	Methodik der Lärmermittlung.....	64
1.1.2	Lärmbelastung durch wesentliche Änderung von Schienenwegen.....	65
1.1.3	Keine Lärmbelastung durch wesentliche Änderung von Straßen	67
1.1.4	Gesamtlärmbelastung	67
1.1.5	Schallimmissionen aus dem Umleitungsverkehr	68
1.2	Baulärm.....	70
2.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall.....	74

2.1	Erschütterungen	74
2.2	Sekundärer Luftschall	75
2.3	Baubedingte Erschütterungen.....	77
3.	Luftschadstoffe	77
VIII.	Natur- und Artenschutz	78
IX.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz.....	80
X.	Bodenschutz und Altlasten.....	80
XI.	Denkmalschutz.....	83
XII.	Abwägung.....	83
1.	Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen	84
1.1	Variantenprüfung.....	84
1.1.1	Null-Variante	84
1.1.2	Weitere Varianten	85
1.1.2.1	Haltestellen	85
1.1.2.1.1	Burgstraße	85
1.1.2.1.2	Biethsstraße	85
1.1.2.2	Zusätzliche Linksabbiegespuren	86
1.1.2.3	Temporäre Ladezone Dossenheimer Landstraße 45-47.....	87
1.1.2.4	Sonstige Alternativen	90
2.	Umweltbelange	90
2.1	Schallimmissionen	90
2.2	Klima/Luft	90
2.3	Natur und Arten.....	91
2.4	Barrierefreiheit.....	91
3.	Kultur- und sonstige Sachgüter	92
4.	Private Rechte und Belange /Eigentum	92
5.	Sonstiges	93
XIII.	Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.....	93
1.	Stadt Heidelberg - Bezirksbeirat Handschuhsheim	94
2.	Stadt Heidelberg - Amt für Verkehrsmanagement.....	95
3.	Stadt Heidelberg - Tiefbauamt	95
4.	Stadt Heidelberg – Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie.....	95

XIV.	Verbände	96
1.	VCD Regionalverband Rhein-Neckar e.V.	96
2.	ADFC	96
3.	IHK Rhein-Neckar	96
4.	BUND	97
XV.	Träger von Versorgungsleitungen	98
XVI.	Private Einwender	99
1.	Ident.-Nr. 12	99
2.	Ident.-Nr. 13	100
3.	Ident.-Nr. 9, 10, 11	101
4.	Ident.-Nr. 1, 15	101
5.	Ident.-Nr. 3	103
6.	Ident.-Nr. 7	105
7.	Ident.-Nr. 2	105
8.	Ident.-Nr. 5	106
9.	Ident.-Nr. 8	108
10.	Ident.-Nr. 6	108
11.	Ident.-Nr. 14	108
12.	Ident.-Nr. 4	108
XVII.	Zusammenfassung	110
XVIII.	Begründung der Kostenentscheidung	111
	Rechtsbehelfsbelehrung	112

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 28 und 29 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i. V. m. den §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen „Biethsstraße“ und „Burgstraße“ mit Ausbau und Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße in Heidelberg, wird festgestellt.

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst zwei Ordner. Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans (Deckblätter). **Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen; mithin gehen die neuen Planunterlagen den gleichbezeichneten älteren Planunterlagen grundsätzlich vor. Alle Anordnungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.** Während des Verfahrens schriftlich oder zu Protokoll gegebene Zusicherungen sind Bestandteil der festgestellten Planung.

Die festgestellten Planunterlagen umfassen im Einzelnen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
ORDNER I			
1a	Erläuterungsbericht - <i>Deckblatt</i>	-	31.05.2022
2	Übersichtskarte	-	23.07.2021
3	Lageplan Bestand (mit Bestandsleitungen)	-	23.07.2021

3-1	Lageplan – Bestand – Teil 1	1:250	23.07.2021
3-2	Lageplan – Bestand – Teil 2	1:250	23.07.2021
3-3	Lageplan – Bestand – Teil 3	1:250	23.07.2021
3-4	Lageplan – Bestand – Teil 4	1:250	23.07.2021
4	Lageplan Planung	-	23.07.2021
4-1	Lageplan – Planung – Teil 1	1:250	23.07.2021
4-2	Lageplan – Planung – Teil 2	1:250	23.07.2021
4a-3	Blatt 1: Lageplan – Planung – Teil 3 – <i>Deckblatt</i> Blatt 2: Erläuterungen zum Deckblatt	1:250	02.06.2022
4-4	Lageplan – Planung – Teil 4	1:250	23.07.2021
5	Lageplan Leitungen – nur nachrichtlich –	-	23.07.2021
5-1	Lageplan – Leitungen – Teil 1	1:250	23.07.2021
5-2	Lageplan – Leitungen – Teil 2	1:250	23.07.2021
5-3	Lageplan – Leitungen – Teil 3	1:250	23.07.2021
5-4	Lageplan – Leitungen – Teil 4	1:250	23.07.2021
6	Regelquerschnitte	-	23.07.2022
6-1	Querschnitt 1 - 0+113	1:50	23.07.2021
6-2	Querschnitt 2 - 0+147	1:50	23.07.2021
6-3	Querschnitt 3 - 0+180	1:50	23.07.2021
6-4	Querschnitt 4 - 0+191	1:50	23.07.2021
6-5	Querschnitt 5 - 0+205	1:50	23.07.2021
6-6	Querschnitt 6 - 0+286	1:50	23.07.2021
6-7	Querschnitt 7 - 0+315	1:50	23.07.2021
6-8	Querschnitt 8 - 0+371	1:50	23.07.2021
6-9	Querschnitt 9 - 0+490	1:50	23.07.2021
6-10	Querschnitt 10 - 0+566	1:50	23.07.2021
6-11	Querschnitt 11 - 0+637	1:50	23.07.2021
6-12	Querschnitt 12 - 0+741	1:50	23.07.2021
6a-13	Blatt 1: Querschnitt 13 0+809 - <i>Deckblatt</i> Blatt 2: Erläuterungen zum Deckblatt	1:50	02.06.2022
6-14	Querschnitt 14 – Hans-Thoma-Platz	1:50	23.07.2021
6-15	Querschnitt Kehranlage QK1 – 0+010	1:50	23.07.2021
6-16	Querschnitt Kehranlage QK1 – 0+040	1:50	23.07.2021
7	Planung Grunderwerb	-	23.07.2021

7-1	Liste - Grunderwerb	-	23.07.2021
7-2	Lageplan - Grunderwerb – Teil 1	1:250	23.07.2021
7-3	Lageplan - Grunderwerb – Teil 2	1:250	23.07.2021
7-4	Lageplan - Grunderwerb – Teil 3	1:250	23.07.2021
7-5	Lageplan - Grunderwerb – Teil 4	1:250	23.07.2021
8a	Bauwerksverzeichnis - Deckblatt		13.06.2022
ORDNER II			
9	Natur- und Artenschutz	-	23.07.2021
9-1	UVP-Bericht - <i>nur nachrichtlich</i> -	-	15.07.2021
9-2	UVP Anlage 1 - <i>nur nachrichtlich</i> -	1:1000	15.07.2021
9-3	UVP Anlage 2 - <i>nur nachrichtlich</i> -	1:1000	15.07.2021
9-4	UVP Anlage 3 - <i>nur nachrichtlich</i> -	1:1000	15.07.2021
9-5	LBP Bericht	-	15.07.2021
9-6	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Bericht - <i>nur nachrichtlich</i> -	-	15.07.2021
9-7	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Anlage - <i>nur nachrichtlich</i> -	1:1000	15.07.2021
10	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung – <i>nur nachrichtlich</i> -		
10-1	Teil 1 – Luftschallimmissionen		30.01.2020
10-2	Teil 2 – Schwingungsimmissionen	-	06.01.2021
10-3	Teil 3 – Schallimmissionen während der Bau- arbeiten	-	04.03.2020
10-4	Teil 5 – Luftschallimmissionen aus dem Um- leitungsverkehr	-	21.12.2020
11	Geo- und umwelttechnische Untersu- chung - <i>nur nachrichtlich</i> -		
11-1	Bericht	-	29.05.2020
11-2	Anlagen 1 – 9	-	-
12	Verkehrstechnische Untersuchung		23.07.2021
12-1	Verkehrsgutachten		Mai 2018
12-2	Verkehrssimulation, Detail Linksabbieger		28.03.2018
13	Gutachten BAB Umleitung U96 - <i>nur nach- richtlich</i> -		Juli 2021

III. Weitere Entscheidungen

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss umfasst insbesondere die Befreiung von den Verbotsvorschriften der Satzung über den Schutz von Bäumen in Heidelberg (Baumschutzsatzung) vom 25. Juli 1996 gemäß deren § 6 i. V. m. § 67 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und § 54 Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und zur Pflege der Landschaft (NatSchG).

IV. Nebenbestimmungen

1. Naturschutz und Landschaftspflege

1.1

Die Standorte der als Ausgleich zu pflanzenden Bäume, die nicht im Straßenraum der Dossenheimer Landstraße gepflanzt werden, müssen so gewählt werden, dass jedem Baum zur Realisierung eines nachhaltigen und dauerhaften Ausgleichs mindestens 16 m² Grundfläche als Entwicklungsraum zur Verfügung stehen.

1.2

Für eine sachgemäße Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat der Vorhabenträger eine ökologische Baubegleitung für die Dauer der Bauarbeiten einzusetzen.

1.3

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind im Zuge ihrer Umsetzung fortlaufend (Protokollform) und abschließend (Bericht und Fotos) zu dokumentieren. Die Unterlagen sind der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Die unter Nr. 1.4 verfügte Übermittlungspflicht bleibt unberührt.

1.4

In Bezug auf die Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (Kompensationsverzeichnis-Verordnung - KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;
- wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Die Vorhabenträgerin registriert sich für die Webanwendung und kann über ihren Zugang die Daten ihrer Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;
- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;
- die unter 1.3 verfügte Dokumentation ebenfalls zukommen zu lassen. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, von der Vorhabenträgerin weitergehende Berichte über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

2. Artenschutz

2.1

Die Aufhängung von Nisthilfen ist der Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie (Umweltamt), nachzuweisen, mit Foto und präziser Lokalisierung. Die jährliche Reinigung der Kästen muss über einen Zeitraum von fünf Jahren gewährleistet sein und nachgewiesen werden.

2.2

Die Beseitigung von Gehölzen ist ausschließlich außerhalb der Vogelbrutzeit vorzunehmen. Die zu beseitigenden Gehölze sind zuvor durch die ökologische Baubegleitung auf besetzte Nester zu überprüfen und freizugeben.

3. Technische Ausführung

3.1

Die Ausführungspläne für das Vorhaben sind der technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und Stadtbahnen (TAB) beim Regierungspräsidium Stuttgart rechtzeitig vor

Baubeginn, mindestens jedoch acht Wochen zuvor, zur Zustimmung gemäß § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorzulegen.

3.2

Sofern neu zu pflanzende Bäume nahe am Bahnkörper positioniert werden, ist darauf zu achten, dass Baumarten gewählt werden, deren Wuchs und Erscheinungsbild sich nicht sichtbehindernd oder gefährdend (z. B. hinsichtlich der Fahrleitung) auf den Straßenbahnverkehr auswirkt.

3.3

Sollten die Fahrgastunterstände nicht mit begrünten Dächern ausgeführt werden können, sollen die stadtweit standardmäßig vorgesehenen und bereits zahlreich vorhandenen Fahrgastunterstände des Typs „Kienzler K13, Konstruktion Stahl im Farbton DB 703, Glasverkleidung und Glasdach“ zur Ausführung kommen.

4. Gefahrenabwehr und Leitungssicherheit

4.1

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, wie Straßensperrungen, Umleitungen etc., die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind frühzeitig mit der Feuerwehr Heidelberg abzustimmen und auch über die Integrierte Leitstelle (ILS) Heidelberg/Rhein-Neckar-Kreis dem Rettungsdienst mitzuteilen.

4.2

Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Leitungsträger rechtzeitig vor Baubeginn über die Arbeiten zu informieren sowie sich ggf. mit diesen abzustimmen.

5. Immissionsschutz – Baulärm

5.1

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

5.2

Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder Fragen des Lärmschutzes zu benennen.

5.3

Die Vorhabenträgerin hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Immissionsbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Die Pflicht umfasst auch die Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu sind auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen.

Auf Verlangen erstreckt sich die Informationspflicht auf die zuständige Immissionsschutzbehörde und die Planfeststellungsbehörde.

5.4

Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 – AVV Baulärm – beachtet wird.

5.5

Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen.

Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

5.6

Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmschutzgesichtspunkten zu optimieren. Stationäre, geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

5.7

Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose (vgl. Unterlage 10-3)

rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten fortzuschreiben. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

Die Prognose ist auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde, der Immissionsschutzbehörde und den Anwohnern vorzulegen.

5.8

Gemäß 5.7 ermittelte Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten – soweit mit verhältnismäßigem Aufwand möglich – durch Einplanung alternativer Bauverfahren für besonders lärmintensive Arbeiten und/oder temporären Abschirmmaßnahmen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Das Ergebnis der Prüfung, welche Maßnahme zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen technisch und wirtschaftlich realisierungswürdig sind, ist der Planfeststellungsbehörde auf Verlangen vorzulegen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich vor, weitere Maßnahmen, insbesondere nachträglich temporäre Abschirmungsmaßnahmen, anzuordnen.

5.9

Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose gemäß Ziffer 5.7 mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

Besonders schutzbedürftigen Anwohnern (zum Beispiel Schwangeren, Nachtarbeitenden), ist auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum auch für den Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) anzubieten, sofern gemäß der vorgenannten Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) gerechnet wird.

5.10

Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitung der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort

bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.

Auf Verlangen der Planfeststellungsbehörde oder der unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

5.11

Die einzelnen lärmintensiven Schritte der Baudurchführung sind für jeden Tag und jede Nacht der Bautätigkeit in einem Baustellentagebuch unter Angabe der Uhrzeit zu verzeichnen.

5.12

Auf Verlangen sind die Aufzeichnungen nach Ziffer 5.10 und 5.11 der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

5.13

Auf Verlangen sind die Aufzeichnungen nach Ziffer 5.10 und 5.11 den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

5.14

Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat die Vorhabenträgerin den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB), sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Ziffer 5.3 nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

Bei der Entschädigungszahlung an den Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigten) ist ein etwaiger Zumutbarkeitsabschlag in Abzug zu bringen (Rechtsgedanke des § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB).

Kommt keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den betroffenen über die Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren durch die zuständige Enteignungsbehörde vorbehalten.

5.15

Sofern sich im Zuge der Baumaßnahme nach Abstimmung mit dem Immissionschutzbeauftragten technisch und wirtschaftlich sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für temporären Schallschutz ergeben, sind diese von der Vorhabenträgerin auch umzusetzen.

5.16

Das Baustellenpersonal wird angewiesen, sich lärmarm zu verhalten

6. Immissionsschutz – Betriebslärm

Passive Lärmschutzmaßnahmen können dem Grunde nach von den Eigentümern folgender Grundstücke beansprucht werden:

Grundstück	Betroffene Uhrzeit
Dossenheimer Landstraße 40	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 42	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 44	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 45	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 46	Tagzeit
Dossenheimer Landstraße 47	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 48	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 49	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 54	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 56	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 60	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 69	Tagzeit
Dossenheimer Landstraße 72	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 73	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 76	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 77	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 79	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 80	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 82	Nachtzeit

Dossenheimer Landstraße 83	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 85	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 92	Tagzeit
Dossenheimer Landstraße 94	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 98	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 100	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 105	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 106	Tag- und Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 107	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 109	Nachtzeit
Dossenheimer Landstraße 112	Tag- und Nachtzeit

Den Eigentümern der aufgeführten Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der Offenlage am 27.09.2021 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

Art und Umfang der Maßnahmen werden nach Maßgabe der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zwischen der Vorhabenträgerin und den betroffenen Eigentümern festgelegt.

Die Eigentümer der Gebäude, die dem Grunde nach anspruchsberechtigt sind, sind von der Vorhabenträgerin auf die Möglichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald feststeht, dass die Baumaßnahme durchgeführt wird.

7. Immissionsschutz – Erschütterungen

7.1

Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

7.2

Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten. Auf Empfehlung des Immissionsschutzbeauftragten ist eine Überprüfung der Einhaltung der Schwinggeschwindigkeit mit Erschütterungsmessungen durchzuführen

7.3

Zur Minderung der Körperschallemissionen des geplanten Oberbaus in der Dossenheimer Landstraße ist zwischen der Querstraße „Zum Steinberg“ und dem Anschluss an die Gleise Hans-Thoma-Platz die elastische Oberbauform „elastische Rillenschienenlagerung“ entsprechend DIN 45673 – Mechanische Schwingungen – Elastische Elemente des Oberbaus von Schienenfahrwegen – Teil 8: Labor-Prüfverfahren für kontinuierlich elastische Schienenlagerungen – auf steifer Unterkonstruktion zu verbauen.

7.4

Während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten hat die Vorhabenträgerin auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sicherzustellen.

8. Immissionsschutz – Luftschadstoffe

Es sind schadstoffarme Baufahrzeuge und -maschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen.

9. Bodenschutz

9.1

Die Vorhabenträgerin hat für die Dauer der Bauarbeiten einen geo- und umwelttechnischen Sachverständigen zu benennen und der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen (geo- sowie umwelttechnische Fachüberwachung).

9.2

Das Aushubplanum ist durch den unter 9.1 genannten Sachverständigen im Straßen- und Gleisbau sowie im Bereich der Kehranlage abzunehmen. Die zur Verfüllung vorgesehenen Materialien sind vorab durch den Sachverständigen freizugeben.

9.3

Der Sachverständige hat die geotechnischen Empfehlungen (vgl. Unterlage 11-1) während der Bauzeit zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben.

9.4

Das Aushubmaterial darf nicht in eine Rekultivierungsschicht eingebaut werden.

10. Denkmalschutz

10.1

Sollten bei der Durchführung der Maßnahme archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind gemäß § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) umgehend die Denkmalbehörde oder Gemeinde zu benachrichtigen. Archäologische Funde wie Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen etc., oder Befunde wie Gräber, Mauerreste, Brandschichten bzw. auffällige Erdverfärbungen, sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 84.2, mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist mit jedenfalls kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen.

10.2

Vorhabenbedingte Bodeneingriffe im Bereich von Kulturdenkmälern oder archäologischen Funden dürfen nur in Begleitung durch die archäologische Denkmalpflege erfolgen.

10.3

Archäologische Befunde sind fachgerecht zu dokumentieren.

11. Arbeitsschutz

Die anstehenden Arbeiten sind entsprechend § 5 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) einer Gefährdungsbeurteilung zu unterziehen. Die Beschäftigten sind entsprechend zu unterweisen.

12. Vorbehalt

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

V. Zusagen

Alle in diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich erwähnten oder in der Synopse zur Online-Konsultation protokollierten Zusagen der Vorhabenträgerin sowie ihre weiteren, der Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zugeleiteten schriftlichen Zusagen, die in der Verfahrensakte enthalten sind, werden hiermit für verbindlich erklärt, auch wenn sie nicht ihren ausdrücklichen Niederschlag in einer Maßgabe oder Nebenbestimmung gefunden haben. Sie sind Bestandteil dieses Beschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Planaussagen der festgestellten Unterlagen vor.

Die Vorhabenträgerin hat insbesondere Folgendes zugesagt:

1. Naturschutz

1.1

Die Durchführung sowie ein Monitoring der Ausgleichsmaßnahmen auf dem Flurstück 16183 ist nach 3 und 5 Jahren vollumfänglich zu erbringen und dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie bei der Stadt Heidelberg zum jeweiligen Zeitpunkt vorzulegen.

1.2

Der Gehölzbestand auf dem Flurstück 16180, das zur Baustelleneinrichtung genutzt werden soll, wird so weit wie möglich erhalten. Für die dort entfallenden Gehölze wird anschließend eine standortgleiche Ersatzpflanzung durchgeführt.

1.3

Um die Störwirkungen durch Licht für Menschen, Pflanzen und Tiere (Insekten, Vögel, Fledermäuse) nach Einbruch der Dunkelheit zu vermindern, werden bei der Beleuchtung von Wegen und Gebäuden UV-arme, nach unten abstrahlende LED-Leuchten mit bernsteinfarbener (2.000 Kelvin) bis warm-weißer (maximal 3.000 Kelvin) Lichtfarbe (z. B. „PC amber“-LED) verwendet, soweit dies mit zwingend einzuhaltenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den zu erfüllenden Sicherheitsvorschriften der erforderlichen Mindestleuchtstärken bei der Straßen- sowie Haltestellenbeleuchtung (TRStrab EA) vereinbar ist.

1.4

Protokolle der ökologischen Baubegleitung werden dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie der Stadt Heidelberg vorgelegt.

1.5

Die Erforderlichkeit geplanter Gehölzrodung bzw. Fällung, beispielsweise diejenige an der Lärmschutzwand oder die Linde an der Straße zum Steinberg, wird vor Ausführung von der Vorhabenträgerin nochmals überprüft und - falls möglich - minimiert.

1.6

Die geforderte Erklärung zur Baumschutzsatzung für die 9 Bäume, die der Baumschutzsatzung unterliegen, wird von der Vorhabenträgerin dem Amt für Umwelt der Stadt Heidelberg vorgelegt.

1.7

Die Gehölzrodung bzw. Fällung wird von der Vorhabenträgerin nicht zum Gegenstand einer vorläufigen Anordnung gemacht.

1.8

Die Entfernung von Gehölzen findet außerhalb der Vegetationsperiode im Zeitraum 01.10. – 28.02. statt.

1.9

Vor Baubeginn wird die Vorhabenträgerin Standorte mit Habitatpotenzial nochmals auf das Vorkommen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) überprüfen.

1.10

Die Aufhängung zweier weiterer Nisthilfen für Vögel (Bruthöhlen mit Marderschutz) auf dem Flurstück 16183 in 3m Höhe und Südostausrichtung im Baumbestand und nicht am Ostrand des Flurstücks wird ergänzend umgesetzt.

1.11

Eine zusätzliche Begrünungsmöglichkeit der Lärmschutzwand zur weiteren Schallminimierung sowie für Biotopvernetzung wird von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

2. Barrierefreiheit

2.1

Die mit dem Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein abgestimmten Systemskizzen werden angewandt.

2.2

Die dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird mit Akustik ausgerüstet.

2.3

Erforderliche Beschilderung im Haltestellenbereich wird profilfrei angebracht.

2.4

Führungen über Gleise und Lichtsignalanlagen werden mit Akustik ausgestattet.

2.5

Auf Gehwegen und in Haltestellenbereichen werden optische und normkonforme taktile Führungen eingesetzt. Ungesicherte taktile Querungsstellen bei Straßeneinmündungen werden eingesetzt.

2.6

Die DIN 18040-3 sowie DIN 32984 werden durch die Vorhabenträgerin beachtet.

2.7

Die punktuellen Engstellen, an denen die Gehwege die Breite von 2 m etwas unterschreiten, werden mit Ziel einer Vergrößerung der Gehwegbreiten in der Ausführungsplanung geprüft.

3. Wirtschaft

Die Vorhabenträgerin wird sich mit den Gewerbetreibenden im Plangebiet auch während der Bauausführung erforderlichenfalls weiter abstimmen.

4. Technische Ausführung und Sicherheit

4.1

Die Ergebnisse der im Sommer 2021 erfolgten Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Stadtplanungsamt Heidelberg zu Standorten, Bauformen und Farbton von neuen Fahrleitungsmasten werden in die Ausführung übernommen.

4.2

Bei Fahrgastunterständen werden möglichst viele Sitzmöglichkeiten geschaffen. Die Vorhabenträgerin prüft im Rahmen der Ausführungsplanung, ob mindestens vier Sitzmöglichkeiten je Fahrgastunterstand möglich sind.

4.3

Für die Lärmschutzwand „Zum Steinberg“ wird eine Variantenprüfung der Fundamentsicherung mit dem Ziel des geringstmöglichen Eingriffes in den Bestand durchgeführt sowie die Auswirkung der Fundamentsicherung im weiteren Planungsverlauf untersucht und in der Ausführungsplanung berücksichtigt.

4.4

Die Bezeichnungen in den Lageplänen Leitungen (Unterlagen 5-1 bis 5-1) zur Straßenentwässerung werden angepasst.

4.5

Die Anmerkungen des Tiefbauamtes der Stadt Heidelberg aus der Stellungnahme vom 15.10.2021 werden im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt, soweit sie sich nicht im Rahmen der Online-Konsultation bereits erledigt haben.

4.6

Die Signal-Freigabezeiten der Lichtsignalanlagen im Plangebiet werden aktualisiert und für alle Verkehrsteilnehmenden optimiert.

5. Gefahrenabwehr und Leitungssicherheit

5.1

Die Kabelschutzanweisung der Vodafone BW GmbH wird beachtet.

5.2

Vor Baubeginn wird der dann gegenwärtige Leitungsbestand vom ausführenden Tiefbauunternehmen angefordert.

5.3

Der Deutschen Telekom AG (Telekom) werden die Ausbaupläne frühzeitig vor Beginn der Arbeiten übersandt.

5.4

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen wird das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013, dort insbesondere Abschnitt 6, beachtet.

5.5

Die Leitungen der Telekom werden in den Querschnittsdarstellungen (Unterlage 6a) rechtzeitig vor Bauausführung nachgetragen.

5.6

Bei der Bauausführung wird darauf geachtet, dass Beschädigungen vorhandener Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen, z. B. im Falle von Störungen, der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere werden Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse freigehalten, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Um das zu gewährleisten, werden sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren.

5.7

Die Kabelschutzanweisung der Telekom wird beachtet.

5.8

Alle im Rahmen der Baudurchführung in Abstimmung mit der Feuerwehr und den Rettungskräften getroffenen temporären Maßnahmen werden umgesetzt.

6. Denkmalschutz

Die im Rahmen des Vorhabens geplanten Bodeneingriffe werden mit der örtlichen Denkmalbehörde im Kurpfälzischen Museum Heidelberg vorab abgesprochen und im Sinne einer Baubegleitung koordiniert.

VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

Die im Planfeststellungsverfahren gestellten Anträge und vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht in dieser Entscheidung Rechnung getragen oder entsprochen wurde, bzw. sie nicht im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

VII. Kostenentscheidung

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) in Verbindung mit § 1 der Verordnung des Verkehrsministeriums über die Festsetzung der Gebührensätze für öffentliche Leistungen der staatlichen Behörden für den Geschäftsbereich des Verkehrsministeriums (Gebührenverordnung Verkehrsministerium – GebVO VM) und Nr. 11.3.9 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die rnv GmbH als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt mit gesondertem Bescheid.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der barrierefreie Ausbau der Haltestellen „Biethsstraße“ und „Burgstraße“ zwischen dem Hans-Thoma-Platz und der Kehranlage Burgstraße sowie der Ausbau und die Umgestaltung eines Abschnitts der Dossenheimer Landstraße (B3). Die Maßnahme dient auch der Beschleunigung und Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

1. Ausgangslage

Die Dossenheimer Landstraße verläuft im Heidelberger Stadtteil Handschuhsheim und verbindet Heidelberg als einzige Hauptverkehrsstraße mit den nördlich angrenzenden Kommunen. Sie hat eine wichtige Verbindungsfunktion für Pendler aus dem Norden und dient als Autobahnzubringer für die Bundesautobahn (BAB) 5. Die Ausgestaltung der Dossenheimer Landstraße ist seit den 1960er Jahren im Wesentlichen unverändert. Die Straße weist derzeit eine verkehrliche Belastung von 23.000 Kraftfahrzeugen (KFZ) je 24 Stunden auf und befindet sich damit an der Belastungsgrenze. Veränderungen im Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sind bis zunächst 2035, gemäß Heidelberger Verkehrsmodell (Analyse-Verkehrsmo- dell Heidelberg, VCDB Verkehrs-Consult Dresden-Berlin GmbH, 2019), nicht prog- nostiziert, sodass mit einer Entlastung der Straße in absehbarer Zeit nicht zu rech- nen ist.

Im Planungsbereich - ein Straßenabschnitt von ca. 850 m Länge und durchschnittlich ca. 20 m Gesamtbreite bei einer Engstelle von 16 m zwischen Hans-Thoma-Platz und Mühlingstraße - verkehren auf der Dossenheimer Landstraße die städtischen Straßenbahnlinien 23 von Heidelberg Handschuhsheim nach Leimen, die Linie 24 von Rohrbach Süd nach Schriesheim sowie die über die Stadtgrenze hinaus verlau- fende Linie 5 Mannheim-Heidelberg-Weinheim. Alle drei Straßenbahnlinien verkeh- ren in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt. Die Gleisanlagen befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Das hohe Verkehrsaufkommen sowie Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr und den Straßenbahnen (vor allem durch feh- lende Linksabbiegerstreifen) führen regelmäßig zu einem Rückstau und damit zu

Verzögerungen des Verkehrs auf der Dossenheimer Landstraße und somit auch zur Behinderung des Straßenbahnbetriebes.

Der bestehende Straßenquerschnitt im Plangebiet ist eher unzeitgemäß. So wird der Autoverkehr über je eine Richtungsfahrbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt, ein Fahrradangebot ist nicht vorhanden, das Parken ist am Straßenrand frei, teilweise unter Mitbenutzung der Gehwege. Durch dieses ungeordnete Parken ergeben sich bis zu 70 Parkplätze im Plangebiet. Für den Fußverkehr existieren lediglich drei gesicherte Querungsmöglichkeiten. Die Gehwege sind nach heutigen Standards zu schmal. Der motorisierte Individualverkehr weicht bei zu geringem Abstand zu ruhendem Verkehr und Radverkehr auf die Gleistrasse aus. Die Bestandsgleise sind stark sanierungsbedürftig, was häufige Instandhaltungsmaßnahmen erfordert. Außerdem mussten bereits dauerhafte Langsamfahrstellen eingerichtet werden, um Schäden zu vermeiden. Der mangelhafte Zustand der Gleise führt zu erhöhten Lärm- und Erschütterungsemissionen. Insgesamt ergibt sich für den betroffenen Straßenabschnitt außerdem aufgrund der hohen Verkehrsdichte, dem Fehlen von Verkehrsanlagen für Radverkehr und Parkraum und dem ungeordneten Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen ein erhöhtes Unfallrisiko.

Im Plangebiet befinden sich die Straßenbahnhaltestellen „Biethsstraße“ und „Burgstraße“ im Abstand von ca. 550 m zueinander. Die Haltestelle „Biethsstraße“ liegt in ca. 230 m Entfernung zur Straßenbahnhaltestelle „Hans-Thoma-Platz“.

Die Haltestelle Biethsstraße ist als dynamische Haltestelle mit Zeitinsel ohne Fahrbahnanhebung ausgebildet. Der Ein- und Ausstieg erfolgt von der Straße aus wobei der Höhenunterschied ca. 30 cm beträgt. Die Haltestelle ist nicht barrierefrei und bietet außer einem Fahrausweisautomaten keine Haltestellenausstattung. Die Haltestelle Burgstraße befindet sich in Mittellage im Bereich des Knotens mit der Fritz-Frey-Straße. Die über Fußgängerüberwege erreichbare Haltestelle liegt teilweise in einem Bogenbereich von ca. 265 m bzw. im Übergangsbogenbereich. Sie verfügt über zwei Warteinseln mit einer Höhe von ca. 10 cm über Schienenoberkante. Aus Platzgründen sind die knapp 2 m schmalen Warteinseln nicht von den Fahrstreifen des Individualverkehrs abgegrenzt. Auch diese Haltestelle ist nicht barrierefrei. Bussteige für den Schienenersatzverkehr existieren nicht. Die Busse des Schienenersatzverkehrs halten am Straßenrand.

Nördlich der Haltestelle Burgstraße und der Einmündung Fritz-Frey-Straße befindet sich in Seitenlage der Gleistrasse nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für

Schmalspurbahnen (ESBO) die Kehranlage Burgstraße für Wendefahrten der Straßenbahnen. Parallel dazu befindet sich (außerhalb des Planfeststellungsbereichs) das Gleis der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft - OEG - nach Dossenheim. Am Ende der Kehranlage ist ein kleines WC-Gebäude vorhanden.

2. Vorhaben

Zur Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Dossenheimer Landstraße sind hauptsächlich folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Erneuerung der Gleisanlagen.
- Optimierung der Lage der Gleisanlagen mit Gleisaufweitungen für zwei Linksabbiegestreifen im Zuge der Gleiserneuerung zwischen der Kehranlage und dem Hans-Thoma-Platz auf einer Länge von ca. 875 m, inklusive Anpassung der Oberleitungsanlage auf die neue Gleislage.
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Burgstraße mit zwei Seitenbahnsteigen.
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Biethsstraße mit zwei Kapbahnsteigen.
- Neubau/Ausbau von zwei Bussteigen für den Schienenersatzverkehr.
- Erneuerung der Lichtsignalanlagen zur Bevorrechtigung der Straßenbahn mittels einer „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ (Straßenbahn als Pulkführer) und Einrichtung von Linksabbiegespuren für den Individualverkehr (Burg- und Mühlingstraße).
- Erhöhung der Sicherheit im Bereich des straßenbündigen Bahnkörpers durch Einrichtung separater Abbiegespuren.
- Erweiterung der Kehranlage Burgstraße durch Verlängerung der Gleise um ca. 30 m.
- Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße im gesamten Planungsabschnitt mit Neuordnung und Festlegung des Straßenquerschnittes zur Verbesserung des Verkehrsflusses mit den Schwerpunkten:
 - o Einrichtung eines separaten Radverkehrsangebotes.
 - o Optimierung der Gehwegbreiten zur Gewährleistung des notwendigen Flächenangebotes für Fußgänger mit Umbau der Lärmschutzwand.
 - o Einrichtung von Parkflächen und Ladezonen.
 - o Baumentfernung und Baumpflanzung im Straßenraum.
 - o Erneuerung der Fahrbahn zur Verbesserung der Nutzungsqualität und Verringerung der Lärmemissionen.

2.1 Verkehrliche Zielsetzungen

Durch die Projektverwirklichung soll die Situation des ÖPNV in der Dossenheimer Landstraße verbessert werden, indem dessen Leistungsfähigkeit gesteigert und die Betriebssicherheit verbessert wird. Der barrierefreie Ausbau der beiden Haltestellen soll den Komfort und die Sicherheit der Fahrgäste und damit die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Das Vorhaben gewährleistet jedoch auch eine Steigerung der Sicherheit des Individualverkehrs.

2.2 Geplanter Zustand

2.2.1 Haltestellen allgemein

Der barrierefreie, kundenfreundliche Ausbau der Straßenbahnhaltestellen beinhaltet auch die Errichtung von Bussteigen für den Schienenersatzverkehr an den jeweiligen Haltestellen. An der Haltestelle Biethsstraße können die geplanten Kapbahnsteige durch den Schienenersatzverkehr genutzt werden. An der Haltestelle Burgstraße werden auf der Ost- und Westseite der Straßenbahnhaltestelle barrierefreie Bussteige vorgesehen. Die barrierefreie Nutzlänge beträgt hier 20 m.

2.2.2 Haltestelle Burgstraße

Der Barrierefreie Ausbau der Haltestelle erfolgt durch die Errichtung von zwei Seitenbahnsteigen. Die barrierefreie Nutzlänge der Haltestelle beträgt nach Verwirklichung des Vorhabens 60 m bei einer Nutzbreite von 2,50 m. Es werden Zugangsrampen an beiden Bahnsteigenden mit einer Neigung von ca. 6% errichtet. Südlich der Haltestelle wird ein 60 m langer gesonderter Gleisbereich vor dem Bahnsteig vorgesehen, der als Warteposition für eine auffahrende Straßenbahn bei Fahrgastwechsel oder bevorstehender Einfahrt in die Kehranlage dienen soll.

Die Bahnsteige werden auf 3,0 m verbreitert. Darin enthalten ist ein Sicherheitsstreifen von 0,5 m zur angrenzenden Fahrbahn für den Individualverkehr. Die Bahnsteigkantenhöhe wird auf 30 cm über Schienenoberkante angehoben.

Im Süden der Haltestelle erfolgen geringfügige Trassierungsverbesserungen an den Gleisen. An der Ost- und Westseite der Haltestelle werden separate Bussteige für den Nachtbus- und Schienenersatzverkehr mit besonderen Busbordsteinen angeordnet.

Die Haltestelle wird zu Fuß von der Westseite nördlich und südlich sowie von der Ostseite nur südlich über mittels Lichtsignalanlagen gesicherte Straßenquerungen erreichbar sein. Ein aufgepflasterter Bereich am Nordkopf der Haltestelle verfügt über die notwendige Schleppkurve und ermöglicht es dadurch Gelenkbussen, die zurück in Richtung Innenstadt fahren, dort zu wenden. Die bestehende Bike and Ride-Anlage (B+R) bleibt erhalten und wird noch ergänzt.

2.2.3 Haltestelle Biethsstraße

Die Haltestelle erhält zwei schräg gegenüberliegende Kapbahnsteige mit einer Nutzlänge von je 60 m und einem Warteberich von 2,5 m Breite. Mindestens 40 m der neuen Bahnsteige sind barrierefrei nutzbar. Die Längenbeschränkung ist aufgrund vorhandener Grundstückszufahrten geboten und entsteht durch die Absenkung der Bahnsteig-Enden von ca. 15 m stadteinwärts und ca. 20 m stadtauswärts. Die Zugangsrampen weisen auch hier eine Neigung von ca. 6 % auf. Die Bahnsteigkantenhöhe beträgt 30 cm über Schienenoberkante.

Zur besseren Zugänglichkeit und Erschließungswirkung wird die Haltestelle Biethsstraße in Richtung Norden etwa mittig zwischen die benachbarten Haltestellen verlegt, sodass der Abstand zu den benachbarten Haltestellen dann ca. 400 m betragen wird. Die Realisierung der genannten Bahnsteiglänge erfordert den Wegfall der Einmündung der Alexander-Colin-Straße in die Dossenheimer Landstraße, sodass diese zu einer Sackgasse wird. Bei der Johann-Fischer-Straße ist dann nur noch die Ausfahrt Richtung Norden möglich.

Im Haltestellenbereich wird ein neuer, signalisierter Fußgängerüberweg mittig zwischen den versetzten Bahnsteigen eingerichtet. Die bisherige Lichtzeichenanlage der Zeitinsel entfällt. Der motorisierte Individualverkehr wird durch die Haltestelle geführt.

2.2.4 Umbau der Dossenheimer Landstraße

2.2.4.1 Dynamische Straßenraumfreigabe

Die Straßenbahnen an den Lichtsignalanlagen am Knoten Dossenheimer Landstraße/Fritz-Frey-Straße (K179) und Dossenheimer Landstraße/Hans-Thoma-Platz (K174) von Süden kommend erhalten Bevorrechtigung bei Einfahrt in die Dossenheimer Landstraße, sodass der Streckenabschnitt nach dem Prinzip der „Dynamischen Straßenraumfreigabe“ für die Bahnen freigegeben wird und diese als Pulkführer in

den Abschnitt einfahren. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr von Norden bzw. Süden kommend so lange mittels Signalisierung zurückgehalten, bis die Straßenbahn in diesen Bereich eingefahren ist. Diese Maßnahme dient der Reduzierung der Stauanfälligkeit.

2.2.4.2 Sanierung der Gleisanlagen

Die Führung der Gleisanlagen in Länge und Höhe entspricht den Anforderungen der gängigen Richtlinien und Parametern für eine durchgehende Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Straßenbündigkeit der eingepflasterten Gleise in Mittellage der Dossenheimer Landstraße bleibt erhalten. Eine Ausnahme hiervon ist die Gleisführung von der Haltestelle Burgstraße und südlich davon auf insgesamt ca. 45 m. Südlich der Haltestelle Burgstraße bis zum Hans-Thoma-Platz wird die Trasse als straßenbündiger Bahnkörper mit einer Asphaltdeckung ausgeführt. Die Entwässerung erfolgt über die Straßenentwässerung bzw. die Entwässerung der Rillenschiene. Der Gleisoberbau ist im gesamten Plangebiet durchgängig als feste Fahrbahn mit Rillenschienen vorgesehen.

2.2.5 Kehranlage Burgstraße

Die geplante Ertüchtigung der vorhandenen Kehranlage soll künftig die betriebliche Flexibilität für Wendefahrten von 4 x 40 m Straßenbahnen erhöhen. Die Planung der Vorhabenträgerin sieht eine Verlängerung der Kehranlage um 30 m vor. Auf der Westseite der Kehranlage ist die Pflanzung von fünf Bäumen vorgesehen.

2.2.6 Folgemaßnahmen

Die nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG von der Planfeststellung umfassten Folgemaßnahmen an anderen Anlagen als den Betriebsanlagen für die Straßenbahn, betreffen Straßen und Wege. Die Neugestaltung des Straßenabschnittes im Plangebiet erfolgt insbesondere durch die Einrichtung von Parkflächen, Ladezonen und einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen). Im Bereich der Kapbahnsteige erfolgt die Radwegsführung hinter dem Wartebereich. Die Lichtsignalanlagen werden modernisiert, verknüpft und für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer optimiert. Fußgängerquerungen sind bei den Knoten Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße sowie nördlich der Einmündung Mühlingstraße (dort zwischen den versetzten Kapbahnsteigen der Haltestelle Biethsstraße) und südlich an der Haltestelle Burgstraße geplant.

2.2.6.1 Umbau der Fahrbahn

Die gesamte Fahrbahnbreite südlich der Burgstraße beträgt nach dem Umbau mindestens 7,60 m. Die Breite wird unter anderem vorgegeben durch die Abhängigkeiten und Zwänge mit den anderen Verkehrsträgern. Eine Ausnahme besteht entsprechend der Planung der Vorhabenträgerin im Bereich der Haltestelle Biethsstraße. Dort werden die Spuren für den Individualverkehr durch den Bereich der Kapbahnsteige mit einer Minstdurchgangsbreite von 6,50 m geführt.

Der Bereich des Straßenknotens Fritz-Frey-Straße mit der eingebetteten Haltestelle Burgstraße muss aufgrund der Verbreiterung der Bahnsteige umgebaut werden. Dadurch werden die Fahrbahnflächen Richtung Ostseite verschoben. Auf der Ostseite erfolgt in Fahrtrichtung Nord auf Höhe „Zum Steinberg“ eine Verbreiterung auf zwei Fahrstreifen mit einer Verziehungslänge von 20 m. Die Aufstelllänge für einen Rückstau von der Burgstraße bis zum signalisierten Fußgängerüberweg beträgt 80 m. Auf der Westseite werden die von Norden kommenden zwei Fahrstreifen ca. 30 m nach der Einmündung Fritz-Frey-Straße auf einen Fahrstreifen verjüngt. Für die Anordnung einer separaten Linksabbiegemöglichkeit in die Burgstraße und Mühlingstraße werden die Straßenbahngleise mit den durchgehenden Fahrstreifen aufgeweitet und verschwenkt. Durch die nördliche Verschiebung des Fußgängerüberweges im Bereich der Mühlingstraße erfolgt eine Aufstellung von 2-3 einbiegenden Fahrzeugen während der Rotphase.

Für den motorisierten Individualverkehr bleibt die Situation mit einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung grundsätzlich erhalten. Veränderungen ergeben sich bei drei einmündenden Straßen: Durch die Errichtung der Kapbahnsteige bei der Haltestelle Biethsstraße (siehe oben unter B.1.2.2.3) besteht für den Individualverkehr in der Alexander-Colin-Straße keine Verbindung zur Dossenheimer Landstraße mehr und in der Johann-Fischer-Straße ist nur noch die Ausfahrt in die Dossenheimer Landstraße möglich. Weiterhin wird der Linksabbiegestreifen in die Kriegsstraße entfallen, um den Konflikt mit dem ÖPNV aufgrund der Lage im Bereich der Gleise zu beseitigen. Durch die unmittelbare Nähe zu dem stark belasteten Knoten am Hans-Thoma-Platz ist zukünftig ein Linksabbiegen aus der Dossenheimer Landstraße nicht mehr möglich. Des Weiteren wird die Möglichkeit zum Linksabbiegen von der Dossenheimer Landstraße in die Kriegsstraße entfallen. Zur Vermeidung von Rückstausituationen durch Linksabbieger und Verbesserung des Verkehrsflusses werden separate Linksabbiegespuren im Bereich der Einmündungen Mühlingstraße und Burgstraße für den

motorisierten Individualverkehr eingerichtet. Dies ermöglicht es den Bahnen, am Individualverkehr vorbeizufahren.

2.2.6.2 Umbau von Wegen

Zur Verringerung von Konflikten zwischen Fußgängern und dem ruhenden und fließenden Verkehr werden breitere Gehwege hergestellt. Hierbei dient eine Breite von durchgehend ca. $\geq 2,5$ m gemäß den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) als Orientierung. Unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsabstände beträgt die Gehwegbreite im Bereich Burgstraße bis Mühlingstraße mindestens 2,00 m und höchstens 2,45 m. Auf der Ostseite zwischen Mühlingstraße und Friedensstraße wird die Gehwegbreite gegenüber dem Bestand von etwa 1,50 m auf ca. 2,00 m erhöht. Im Übrigen wird die Gehwegbreite im Plangebiet mindestens 2,00 m betragen.

Fünf Querungshilfen für Fußgänger werden im Plangebiet angeordnet (vgl. oben unter B.I.2.3.3, B.I.2.2.6). Diese befinden sich in regelmäßigen Abständen zueinander. Bereits vorhandene Querungen im Bereich Fritz-Frey-Straße, Mühlingstraße, Haltestelle Burgstraße und Hans-Thoma-Platz werden im Zuge des Umbaus angepasst bzw. leicht verschoben.

2.2.6.3 Maßnahmen bei einmündenden Straßen

Mehrere Seitenstraßen der Dossenheimer Landstraße sind aufgrund des Umbaus aus Zweckmäßigkeitsgründen von Maßnahmen betroffen. Dabei handelt es sich im Einzelnen um Folgende:

Straße	Maßnahme
Kriegsstraße	Aufpflasterung Einmündung, Wegfall Linksabbiegestreifen
Friedensstraße	Aufpflasterung Einmündung
Biethsstraße	Aufpflasterung Einmündung
Johann-Fischer-Straße	Umgestaltung + Aufpflasterung Einmündung, Änderung der Verkehrsführung
Burgstraße	Umbau Einmündung
Fritz-Frey-Straße	Geringe Anpassungen
Alexander-Colin-Straße	Wegfall der Einmündung/Änderung der Verkehrsführung
Mühlingstraße	Aufpflasterung Einmündung

Die schwerwiegendsten Änderungen ergeben sich bei der Johann-Fischer-Straße und der Alexander-Colin-Straße. Bei der Johann-Fischer-Straße wird nach dem Umbau nur noch die Ausfahrt für Kraftfahrzeuge in die Dossenheimer Landstraße möglich sein, da der Einmündungsbereich zur Einbahnstraße umgebaut wird. Der Radverkehr in Gegenrichtung bleibt erlaubt. Die Alexander-Colin-Straße wird aufgrund der neuen Lage des westlichen Kapbahnsteigs an der Haltestelle Biethsstraße für den motorisierten Individualverkehr geschlossen und zur Sackgasse umgebaut, die über die Hans-Thoma-Straße weiterhin erreichbar ist. Der Einmündungsbereich der Alexander-Colin-Straße sowie der Hans-Thoma-Straße wird mittels Beschilderung und Parkverbot an einer Straßenseite gemäß den Vorgaben der Feuerwehr und Müllentsorgung umgestaltet, damit eine 4 m breite Fahrbahn gewährleistet bleibt.

2.2.6.4 Ruhender Verkehr

Parkflächen und Ladezonen werden im gesamten Plangebiet neu definiert und angeordnet. Ausnahmen hiervon sind

- der nördliche Bereich zwischen Fritz-Frey-Straße und Burgstraße, bedingt durch die dortige verkehrliche Situation;
- der südliche Bereich zwischen Mühlingstraße und Hans-Thoma-Platz als Engstellenbereich mit einer Querschnittsbreite von ca. 16 m zwischen der Bebauung – hier wird auch kein Be- und Entladen mit Ausnahme der einzurichtenden zeitlich beschränkten Ladezone vor der Dossenheimer Landstraße 45-47 möglich sein. Als Ersatz dienen die neuen Ladezonen im Bereich des Hans-Thoma-Platzes und der Mühlingstraße. Nach dem Umbau wird es 37 öffentliche Parkplätze im Plangebiet geben.

2.2.6.5 Lärmschutz

Die bestehende Lärmschutzwand östlich des Knotens Fritz-Frey-Straße bleibt erhalten. Zu ihrer Sicherung wird aufgrund der Umbaumaßnahmen im dortigen Bereich, eine Spundwand davor gebaut. An der Lärmschutzwand selbst finden Geländeanpassungen statt. Eine Versetzung der Lärmschutzwand ist nicht geplant.

2.2.7 Einrichtung eines Radverkehrsangebots

Im Zuge der Neugestaltung des Verkehrsraumes wird ein Radverkehrsangebot neu geschaffen. Hierbei handelt es sich zwar nicht um eine Folgemaßnahme nach § 75

Abs. 1 Satz 1 LVwVfG. Die Einrichtung von Radverkehrsangeboten steht jedoch im Einklang mit den Zielen der Stadt Heidelberg (vgl. Verkehrsentwicklungsplan; Gemeinderatsbeschluss vom 08.05.2020), des Landes Baden-Württemberg (vgl. Generalverkehrsplan Baden-Württemberg vom Dezember 2010) sowie des Bundes (vgl. Nationaler Radverkehrsplan 3.0 vom Januar 2022).

Das geplante Radverkehrsangebot umfasst einen Radschutzstreifen je Fahrtrichtung und Fahrbahnseite. Eine Unterbrechung des Schutzstreifens erfolgt im Bereich der Kapbahnsteige der Haltestelle Biethsstraße – dort wird der Radweg hinter dem Wartebereich als Richtungsradweg geführt - sowie östlich und westlich der Haltestelle Burgstraße, wo die Herstellung einer Spundwand zur Bauwerkssicherung der Lärmschutzwand einen gemeinsamen Geh- und Radwegbereich erfordert (Sicherstellung der Mindestbreite des Gehweges).

Für den querenden Radverkehr werden Radwegfurten in folgenden Bereichen angelegt:

- Burgstraße (Querungshilfe),
- Alexander-Colin-Straße – Johann-Fischer-Straße (Haltestelle Biethsstraße),
- Hans-Thoma-Platz (LSA)

2.2.8 Baugrund Erdarbeiten

Unterhalb der Oberflächenbefestigung hat die Vorhabenträgerin im Rahmen von Baugrunduntersuchungen Auffüllungen angetroffen. Diese sind in der Regel von Schluffen und Tonen in meist steifer Konsistenz unterlagert. Im Raum Heidelberg handelt es sich dabei um oberflächennah anstehende Lehm- und Schlickablagerungen. Da in den Lehmaglagerungen die Anforderungen an die Tragfähigkeit des Planums für die Gleisanlagen nicht erreicht werden, plant die Vorhabenträgerin einen Teilbodenaustausch mit einer Mächtigkeit von 0,3 m ab Oberkante Planum durchzuführen. Ein Bodenaustausch wird auch im Bereich des geplanten Straßenkörpers und im Gehwegbereich erforderlich. Den erforderlichen Bodenaustausch hat die Vorhabenträgerin bei der Querschnittsdimensionierung berücksichtigt.

2.2.9 Entwässerung

Im Zuge der Umgestaltung der Verkehrsflächen werden die Entwässerungsanlagen entsprechend den gegenwärtigen Vorgaben der Stadt Heidelberg dimensioniert.

2.2.10 Begrünung

Auf der Westseite der Dossenheimer Landstraße sind zwischen Burgstraße und Mühlingstraße zwölf Baumstandorte vorgesehen. Diese fungieren zugleich als ökologische Ausgleichsmaßnahme. Fünf Neupflanzungen von Bäumen erfolgen im Bereich der Kehranlage.

2.2.11 Fahrleitungsanlage

Die Planung der Vorhabenträgerin behält die ca. 1 km nachgespannte bestehende Einfachfahrleitung an Masten und Wandankern dem Grunde nach bei und passt sie an den neuen Spurplan an. In Höhe der neuen Haltestelle Biethsstraße werden vier neue Maste aufgestellt, an denen die festen Abfangungen für einen Fahrleitungsfestpunkt montiert werden.

Im Zuge des Umbaus der Haltestelle Burgstraße können zahlreiche Fahrleitungsmasten altersbedingt nicht weiter genutzt werden. Es erfolgt eine Erneuerung in Kombination mit der städtischen Straßenbeleuchtung.

Im Bereich der Kehranlage Burgstraße wird die vorhandene Einfachfahrleitung an Auslegern um ca. 30 m erweitert.

2.2.12 Beleuchtung

Die bestehende Straßenbeleuchtung wird auf den Umbau der Verkehrs- und Fahrleitungsanlagen angepasst.

2.2.13 Technische Ausrüstung der Gleisanlagen und Haltestellen

Das Vorhaben umfasst auch den Umbau und die Erstellung diverser technischer Ausrüstungsanlagenteile der Gleisanlagen und Bahnsteige wie z. B.: Haltestellenbeleuchtung, Fahrausweisautomat, dynamische Fahrgastinformation, Schaltschränke zur Haltestellenversorgung (Kommunikation, Strom), Weichensteuerung und -heizung.

2.2.14 Leitungen

Das Vorhaben erfordert aufgrund des Ausbaus des Verkehrsraumes Maßnahmen an unterirdischen Leitungen. Diese erfolgen zum Teil durch die jeweiligen Leitungsbetreiber (z. B. Erneuerung des Abwasserkanals durch den Abwasserzweckverband Heidelberg) und sind nicht Bestandteil des beantragten Vorhabens. Lediglich die Erneuerung des Mischwasserkanals von Süden kommend bis Höhe Dossenheimer Landstraße 93 durch den Abwasserzweckverband Heidelberg ist Planungsbestandteil.

2.3 Bauablauf

Es ist eine Gesamtbauzeit von 24 Monaten vorgesehen. Die Vorhabenträgerin rechnet im 1. Halbjahr 2023 mit dem Beginn der Bauarbeiten.

2.3.1 Bauphasen

Die Projektverwirklichung erfolgt in vier Bauphasen (Wanderbaustelle):

Bauphase 1:

- Herstellung der Haltestelle Biethsstraße West,
- Umbau/Ertüchtigung der Gleistrasse West (bis Hans-Thoma-Platz 93).

Bauphase 2:

- Herstellung der Haltestelle Biethsstraße Ost,
- Umbau/Ertüchtigung der Gleistrasse Ost (bis Hans-Thoma-Platz 93).

Bauphase 3:

- Herstellung der Haltestelle Burgstraße Ost,
- Umbau/Ertüchtigung der Gleistrasse Ost (Hausnummer 93 bis Kehranlage),
- Umbau Gleistrasse Kehranlage, Teil 1.

Bauphase 4:

- Herstellung der Haltestelle Burgstraße West,
- Gleistrasse West (Hausnummer 93 bis Kehranlage),
- Gleistrasse Kehranlage, Teil 2.

Die neue Haltestelle Biethsstraße wird während der weiteren Bauphasen bereits im Regelbetrieb genutzt.

2.3.2 Verkehrsführung während der Baumaßnahme

Der Bahnbetrieb wird während der Bauphasen im eingleisigen Zweirichtungsbetrieb nach BOStrab geführt. Hierzu wird eine mobile Fahrsignalanlage errichtet, die entsprechend den Erfordernissen der jeweiligen Bauabschnitte angepasst wird. Der Straßenbahnbetrieb der Überlandlinie 5 wird während der Bauzeit aufrechterhalten, während die Linien 21, 23 und 24 am Hans-Thoma-Platz enden bzw. über das dortige Gleisdreieck umgeleitet werden. Zum Zwecke der Umleitung werden Bauweichen eingelegt.

Der vom Norden nach Süden (stadteinwärts) verlaufende Individualverkehr wird während der Bauzeit über die Parallelstraßen abgewickelt (Fritz-Frey-Straße, Im Weiher, Trübnerstraße, Zeppelinstraße, Mühlingstraße, Hans-Thoma-Straße), während der von Süden nach Norden (stadtauswärts) verlaufende Verkehr signalisiert über die Gleisanlagen geführt wird. Die sich im jeweiligen Baufeld befindenden Seitenstraßen müssen temporär geschlossen werden, wobei die Umleitung in Abstimmung mit der Stadt Heidelberg im Rahmen der Ausführungsplanung eingerichtet wird.

2.3.4 Bedarfsumleitungsstrecke BAB 5

Die Dossenheimer Landstraße (B3) ist Teil der Bedarfsumleitungsstrecken für die parallel verlaufende Autobahn BAB 5.

Bei Verkehrsstörungen auf der Autobahn kann das alternative Straßennetz in Süd-Nord-Richtung als U53 von Kreuz Heidelberg über die Dossenheimer Landstraße bis zur Anschlussstelle (AS) Dossenheim befahren werden. In Nord-Süd-Richtung erfolgt dies im Bedarfsfall als U96 in gegenläufiger Fahrtrichtung. Alternativrouten sind nicht vorhanden. Die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Bedarfsumleitungen kann während der Bauzeit aufgrund der abschnittsweise eingleisigen Straßenbahnführung im Baufeld nicht hergestellt werden. Die Aufrechterhaltung beider Fahrtrichtungen mit Schaltmöglichkeiten durch die Polizei bei Komplettausleitungen der Verkehrsteilnehmer der BAB ist nicht möglich.

U53 steht während der Bauzeit der Dossenheimer Landstraße zur Verfügung. Für U96 muss eine geeignete Ersatzstrecke festgelegt und gekennzeichnet werden. Die

Vorhabenträgerin schlägt die gutachterlich als vorzugswürdig beurteilte Umleitungsstrecke von Anschluss Dossenheim über die L531 / B3 in Richtung Schriesheim und Fortführung über L536 / L597 / L538 / B38a in Richtung Mannheim mit Wiedereinleitung auf die A6 / A5 über das Kreuz Mannheim bzw. Kreuz Heidelberg vor (vgl. Unterlage 13-1). Die Einzelheiten der Umleitung sind Bestandteil der Ausführungsplanung.

2.3.5 Baueinrichtungsflächen

Die erforderlichen Baueinrichtungsflächen befinden sich überwiegend in den jeweiligen Baufeldern. Die Kehranlage Burgstraße wird während der Bauzeit betrieblich nicht angefahren und steht ebenfalls als Baueinrichtungsfläche zur Verfügung. Weitere Baueinrichtungsflächen werden von der Vorhabenträgerin von den jeweiligen Grundstückseigentümern angemietet und befinden sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze (Flurstücke Nrn. 16180 und 16181, Fritz-Frey-Straße 3).

3. Verfahrensablauf

3.1 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Vorhabenträgerin führte parallel zur Vorhabenplanung ein Bürgerbeteiligungsverfahren durch. In zwei Veranstaltungen am 19.03.2019 und 04.06.2019 erhielten Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, sich zum Vorhaben zu äußern. Daneben wurden Informations- und Abstimmungstermine mit Verbänden wie der AG-Rad (am 08.04.2019) oder dem Beirat von Menschen mit Behinderungen (BmB) durchgeführt. Die Anregungen und Wünsche aus diesem Dialogprozess hat die Vorhabenträgerin geprüft und zum Teil in ihrer Planung - insbesondere bei der Variantenprüfung - berücksichtigt.

Ferner führte die Vorhabenträgerin Einzelgespräche mit mehreren vom Vorhaben betroffenen Gewerbetreibenden. Die Vorhabenträgerin hat erklärt, die Einzelgespräche bis zur Bauausführung fortführen zu wollen.

3.2 Screening

Mit Schreiben vom 31.01.2020, dem Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde zugegangen am 03.02.2020, beantragte die Vorhabenträgerin die Feststellung der UVP-Pflicht nach § 7 Abs. 3 Sätze 1 und 2 des Gesetzes über die

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sowie Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Mit Entscheidung vom 06.02.2020 stellte die Planfeststellungsbehörde das Bestehen einer UVP-Pflicht fest.

3.3 Scoping

Am 02.03.2020 leitete die Planfeststellungsbehörde auf Antrag der Vorhabenträgerin einen Scoping-Termin zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der UVP. Persönlich anwesend waren Vertreterinnen und Vertreter der Vorhabenträgerin, der Stadt Heidelberg, des Fahrgastbeirates Heidelberg, des ADFC, des Beirates von Menschen mit Behinderungen, die kommunale Behindertenbeauftragte sowie der Planfeststellungsbehörde. Daneben haben auch Privatpersonen teilgenommen.

Im Anschluss an den Termin, mit Schreiben vom 30.03.2020, unterrichtete die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin schließlich über den Untersuchungsrahmen wobei sie die Erkenntnisse aus dem Scoping-Verfahren berücksichtigte (§ 15 Abs. 1 Satz 1 UVPG).

3.4 Anhörung

3.4.1 Offenlage

Die Vorhabenträgerin beantragte mit Schreiben vom 14.04.2021, zugegangen am 15.04.2020, gemäß § 28 PBefG die Feststellung des Plans für das Vorhaben „Barrierefreier Ausbau der Haltestellen ‚Biethsstraße‘ und ‚Burgstraße‘ mit Ausbau und Umgestaltung der Dossenheimer Landstraße“ beim Regierungspräsidium Karlsruhe als zuständiger Planfeststellungsbehörde.

Die ortsübliche Bekanntmachung durch die Stadt Heidelberg als Anhörungsbehörde erfolgte am 28.07.2021 und am 18.08.2021. Die Planunterlagen waren vom 25.08.2021 bis einschließlich 27.09.2021 zur Einsichtnahme auf der Internetseite der Stadt Heidelberg zugänglich (§§ 3 Abs. 1, 1 Nr. 18 Planungssicherungsgesetz – PlanSiG). Die betreffende Internetseite war den gesamten Auslegungszeitraum über erreichbar. Als zusätzliches Informationsangebot (§ 3 Abs. 2 Satz 1 PlanSiG) waren die Planunterlagen bei der Stadt Heidelberg im Technischen Bürgeramt nach Terminvergabe einsehbar. Hierauf wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen (§§ 3 Abs. 2 Satz 4, 2 Abs. 1 PlanSiG). Zugleich hat die Anhörungsbehörde den Inhalt der Bekanntmachung nach § 19 Abs. 1 UVPG und die in § 19 Abs. 2 Satz 1

Nrn.1 und 2 UVPG genannten Unterlagen über das zentrale Internetportal nach § 19 Abs. 1 Satz 1 UVPG zugänglich gemacht.

Die Einwendungsfrist endete mit dem 28.10.2021. Auch die Träger öffentlicher Belange und Verbände konnten bis zum 28.10.2021 Stellung nehmen. Nicht ortsansässige Betroffene wurden durch die Stadt schriftlich über die Auslegung der Planunterlagen informiert.

Aufgrund der Planauslegung sind acht Einwendungsschreiben eingegangen, dahinter stehen rund zehn Personen. Die Einwendenden haben sich im Wesentlichen zu Einzelaspekten des Vorhabens geäußert, jedoch keine grundsätzliche Ablehnung kundgetan.

Die Stadt Heidelberg hat folgende Stellen angehört:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Rückmeldung
1	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 16 - Polizeirecht, Höhere Straßenverkehrsbehörde	-
2	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 16 - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme
3	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	-
4	Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege	Stellungnahme
5	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	-
6	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 46 - Verkehr	keine Bedenken
7	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 52 - Gewässer und Boden	-
8	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 5 - Umwelt	-
9	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung	nicht betroffen

10	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 54 - Höhere Immissionsschutzbehörde	-
11	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 55 – Naturschutz, Recht	-
12	Regierungspräsidium Karlsruhe - Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	-
13	Regierungspräsidium Freiburg - Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Berg- bau	-
14	Regierungspräsidium Stuttgart, Kampfmittel- beseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme
15	Regierungspräsidium Stuttgart - Referat 46 - Technische Aufsichtsbehörde für Straßen- bahnen	-
16	Landesamt für Geoinformation und Landes- entwicklung	-
17	Stadt Heidelberg - Amt 31 - Amt für Umwelt- schutz, Gewerbeaufsicht und Energie	Stellungnahme
18	Stadt Heidelberg - Amt 37 - Feuerwehr	-
19	Stadt Heidelberg - Amt 61 - Stadtplanungs- amt	Stellungnahme
20	Stadt Heidelberg - Amt 63 - Amt für Baurecht und Denkmalschutz	-
21	Stadt Heidelberg - Amt 66 - Tiefbauamt	Stellungnahme
22	Stadt Heidelberg - Amt 67 - Landschafts- und Forstamt	-
23	Stadt Heidelberg - Amt 15 - Bürgeramt	keine Bedenken
24	Stadt Heidelberg - Amt 23 - Amt für Liegen- schaften	Stellungnahme
25	Stadt Heidelberg - Amt 81 - Amt für Verkehrs- management	Stellungnahme
26	ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Baden-Württemberg - Kreis- verband Mannheim	Stellungnahme
27	Beirat von Menschen mit Behinderungen der Stadt Heidelberg (bmb) - Geschäftsstelle bei Amt 50	-

28	BUND Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesgeschäftsstelle	-
29	BUND Bund für Umwelt- und Naturschutz, Heidelberg	Stellungnahme
30	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz e.V.	-
31	BBSV Badischer Blinden- und Sehbehinder- tenverein V.m.K	Stellungnahme
32	Landesnaturschutzverband Baden-Württem- berg e.V.	-
33	LAG SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.	-
34	Landeseisenbahnaufsicht	Stellungnahme
35	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V.	-
36	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V.	-
37	NABU - Naturschutzbund Deutschland e.V. Landesverband Baden-Württemberg	-
38	NABU Gruppe Heidelberg	-
39	NaturFreunde Deutschlands e.V., Landesver- band Baden	-
40	Naturschutzbeauftragter der Stadt Heidelberg	Stellungnahme
41	NaturFreunde Deutschlands e.V., Landesver- band Württemberg	-
42	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mann- heim	keine Anregungen
43	Verband Region Rhein-Neckar Körperschaft des Öffentlichen Rechts	-
44	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)	-
45	Wasser- und Schifffahrtsamt Heidelberg	nicht betroffen
46	Vodafone D 2 GmbH - Niederlassung Süd- West	-
47	Verwaltungsberufsgenossenschaft (VBG) – Bezirksverwaltung Ludwigsburg	-
48	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Ge- schäftsbereich Verwaltungsaufgaben	-

49	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Nebenstelle Karlsruhe	-
50	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Nebenstelle Stuttgart	-
51	Deutsche Telekom AG , T-Com - TI Niederlassung Südwest PTI 14	-
52	Deutsche Telekom AG , T-Com - TI Niederlassung Südwest PTI 21	-
53	Deutsche Telekom AG , T-Com - TI Niederlassung Südwest PTI 31	-
54	Deutsche Telekom AG , T-Com - TI Niederlassung Südwest PTI 32	-
55	PLEDOC GmbH	nicht betroffen
56	Amprion GmbH	nicht betroffen
57	Netze BW GmbH	-
58	terranets BW GmbH	nicht betroffen
59	E.ON Engineering GmbH	-
60	Netze Gesellschaft Südwest mbH	nicht betroffen
61	Fernleitungs- Betriebsgesellschaft mbH	-
62	GASCADE Gastransport GmbH	nicht betroffen
63	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	-
64	Unitymedia/Vodafone BW GmbH	Hinweise; keine Bedenken
65	Vermögen und Bau Baden-Württemberg	keine Bedenken
66	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	keine Einwände
67	Polizeipräsidium Mannheim Führungs- und Einsatzstab	-
68	Dt. Telekom Technik GmbH	Stellungnahme mit Hinweisen
69	Stadtwerke Heidelberg GmbH	keine Einwände
70	Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar	Stellungnahme
71	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Rhein-Neckar e.V.	Stellungnahme
72	Stadt Heidelberg – Abwasserzweckverband	-

73	Stadt Heidelberg - Dezernat V/Amt 20 – Käm- mereiamt	-
74	Stadt Heidelberg - Amt 12 – Amt für Stadtent- wicklung u. Statistik	nicht betroffen
75	Stadt Heidelberg – Fahrgastbeirat	Stellungnahme
76	Stadt Heidelberg – Amt für Wirtschaftsförde- rung und Beschäftigung	-
77	Autobahn GmbH	keine Bedenken
78	Gemeinde Dossenheim	-
79	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Straßenverkehrsamt	-
80	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Straßenbauamt	-
81	Stadt Heidelberg – Amt für Digitales und In- formationsverarbeitung	-

3.4.2 Online-Konsultation

Die Einwendenden sowie Träger öffentlicher Belange, die sich im Rahmen der Planoffenlage geäußert hatten, wurden unter Übersendung der Gegenstellungnahmen der Vorhabenträgerin auf das jeweilige Vorbringen zur Teilnahme an der Online-Konsultation gemäß § 5 Abs. 2 und 4 PlanSiG eingeladen.

Die für den Zeitraum 23.02.2022 bis 09.03.2022 festgesetzte Online-Konsultation ist am 16.02.2022 von der Anhörungsbehörde ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Cloud der Stadt Heidelberg wurden die Gegenstellungnahmen der Vorhabenträgerin auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange den zur Teilnahme Berechtigten passwortgeschützt für die Dauer der Online-Konsultation zur Verfügung gestellt. Einwendende erhielten die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin per Briefpost.

Es sind drei Schreiben privater Einwender im Rahmen der Online-Konsultation eingegangen. Davon stammte eine Äußerung von einem Einwender, der sich bis dahin nicht im Verfahren geäußert hat.

Der wesentliche Inhalt und die Ergebnisse der Online-Konsultation sind in der Synopse zur Online-Konsultation, die sich in der Verfahrensakte als Anlage zum Anhörungsbericht befindet, festgehalten.

3.4.3 Nachanhörung (1. Planänderung)

Durch die Anhörung erhielt die Vorhabenträgerin Kenntnis von Tatsachen, die sie zur Änderung und Ergänzung der Planunterlagen veranlassten. Die Änderungen umfassten die Einrichtung einer temporären Ladezone vor den Gebäuden der Dossenheimer Landstraße Nr. 45 bis Nr. 47.

Da sich die Planänderung nicht auf das Gebiet einer anderen Gemeinde auswirkte sowie aufgrund deren geringen Umfangs, konnte auf eine erneute Offenlage verzichtet werden. Den von der Planänderung Betroffenen wurde mit Schreiben vom 14.07.2022 Gelegenheit zur Äußerung binnen zweier Wochen gegeben (§ 73 Abs. 8 Satz 1 LVwVfG).

Im Rahmen der Nachanhörung sind zwei Einwendungsschreiben und sechs Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

Den Anhörungsbericht hat die Stadt Heidelberg dem Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde im Dezember 2022 übersandt.

3.4.4 Einwendungen nach Abschluss des Anhörungsverfahrens

Zwei Einwender haben nach Abschluss des Anhörungsverfahrens Äußerungen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. § 73 Abs. 4 Satz 3 LVwVfG normiert die materielle Präklusion (Verwirkungspräklusion) bei Einwendungen, die nach Ablauf der Einwendungsfrist eingehen und nicht auf privatrechtlichen Titeln beruhen. Demnach wäre es für die Einwender weder im Planfeststellungs- noch in einem etwaigen Gerichtsverfahren möglich, mit ihrem Vorbringen gehört zu werden. Die Präklusionsregeln finden jedoch vorliegend keine Anwendung, da es sich um ein UVP-pflichtiges Vorhaben handelt. Der nationale Gesetzgeber hat für Zulassungsentscheidungen über UVP-pflichtige oder -vorprüfungspflichtige Vorhaben die verwaltungsgerichtliche Präklusion beseitigt. § 7 Abs. 4 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I 1298) bestimmt, dass in Rechtsbehelfsverfahren gegen Planfeststellungen für UVP-pflichtige oder vorprüfungspflichtige Vorhaben (vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 1 UmwRG) § 73 Abs. 4 Satz 3 bis 6 VwVfG, auch in den Fällen seines Absatzes 8, keine Anwendung findet. Dies gilt nach § 7 Abs. 6 UmwRG nicht nur für Rechtsbehelfe von anerkannten Vereinigungen, sondern auch für die Rechtsbehelfe von natürlichen Personen, wenn sie subjektive Rechte geltend machen. Die Abschaffung der Präklusion nach § 7 Abs. 4 UmwRG erstreckt sich auch auf das Verwaltungsverfahren der Länder (Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, § 73 Rn. 89). Im Ergebnis war der Inhalt der Einwendungen von der Planfeststellungsbehörde zu berücksichtigen.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt.

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG bedürfen der Bau und die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen der Planfeststellung. Dies gilt auch für den Fall des barrierefreien Umbaus von Bahnsteigen, da das Vorhaben im gegebenen Fall einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt (vgl. § 28 Abs. 1a Satz 1 PBefG). Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz für Baden-Württemberg (Landesverwaltungsverfahrensgesetz - LVwVfG) umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

Die Stadt Heidelberg ist zuständige Anhörungsbehörde aufgrund von § 29 Abs. 1a PBefG, § 73 Abs. 1 LVwVfG, § 1 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über personenbeförderungsrechtliche Zuständigkeiten (PBefZuVO), §§ 12 Abs. 2 und 15 Abs. 1 Nr. 2 des Landesverwaltungsgesetzes (LVG). Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde folgt aus §§ 11, 29 Abs. 1 Satz 1 PBefG, § 2 Abs. 1 Nr. 1 PBefZuVO.

Das Verfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 28 Abs. 1 Satz 3 und 4, 29 PBefG, §§ 72 ff. LVwVfG). Dies gilt insbesondere auch, soweit es nach der ersten Offenlage des Plans und der Online-Konsultation noch zu einer Planänderung gekommen ist, § 73 Abs. 8 Satz 1 LVwVfG.

Die Anhörungsbehörde hat diejenigen Behörden, deren umweltbezogene Aufgabengebiete durch das Vorhaben berührt werden, gemäß § 17 UVPG unterrichtet und deren Stellungnahmen eingeholt. Die betroffene Öffentlichkeit wurde gemäß § 18 UVPG zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens beteiligt und ihr wurde Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens in Bezug auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 LVwVfG). Die Planfeststellung nach PBefG macht grundsätzlich alle anderen behördlichen Entscheidungen nach

Bundes- oder Landesrecht, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG).

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1, 3 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG bedurfte es für das Vorhaben grundsätzlich einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles. Die Vorhabenträgerin beantragte jedoch mit Schreiben vom 31.01.2020 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Das Entfallen der Vorprüfung wurde von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig erachtet (Entscheidung vom 06.02.2020). Dafür ausschlaggebend war, dass angesichts der Komplexität des Vorhabens nicht offenkundig war, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist kein eigenständiges Verfahren, sondern in das Planfeststellungsverfahren integriert. Alle erforderlichen Verfahrensschritte wurden eingehalten. Am 02.03.2020 fand ein Scoping-Termin (§ 15 Abs. 3 UVPG) zur Festlegung des Untersuchungsumfangs der UVP statt. Auf dessen Grundlage hat die Vorhabenträgerin einen UVP-Bericht vorgelegt (Planfeststellungsunterlage 9-1).

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen der genannten Schutzgüter ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden - einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen - zusammenfassend dargestellt.

Die Vorhabenträgerin hat zur Erfassung und Bewertung des komplexen Wirkungszusammenhangs der verschiedenen Umweltfaktoren die Schutzgüter Mensch, Pflanzen/Tiere/biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild und Erholung sowie Kultur- und sonstige Sachgüter hinsichtlich ihrer Vorbelastung, Bedeutung und Empfindlichkeit sowie hinsichtlich Wechsel- und Summationswirkungen betrachtet. Sämt-

liche Umweltauswirkungen werden im UVP-Bericht (Unterlage 9-1), dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Unterlagen 9-6, 9-7) und landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9-5) detailliert und zutreffend dargestellt. Die vom Betrieb der Straßenbahn ausgehenden Emissionen (insbesondere Schall und Erschütterungen) sind dargestellt im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) sowie in der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 10). Auf diese Unterlagen wird insgesamt verwiesen. Die in den eingereichten Antragsunterlagen enthaltenen Angaben sind ausreichend, um auf deren Grundlage - zusammen mit den eingegangenen behördlichen Stellungnahmen und den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit, sowie unter Einbeziehung der Ergebnisse eigener Ermittlungen - eine zusammenfassende Darstellung zu erarbeiten und eine Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge i. S. d. § 3 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze vornehmen zu können.

1. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens lassen sich in baubedingte vorübergehende sowie in anlage- und betriebsbedingte dauerhafte Wirkungen untergliedern. Sie können als Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und Landschaft - hier vor allem als Flächen- und Bodeninanspruchnahme - charakterisiert werden.

Ausgehend von einer Beschreibung des Untersuchungsgebietes mit anschließender Landschaftsanalyse und daran anknüpfender Konfliktanalyse wurden die von dem geplanten Vorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Schutzgüter im Untersuchungsgebiet und die Maßnahmen zur Vermeidung-, Verminderung- und zum Ausgleich bzw. zur Kompensation der nachteiligen Umweltauswirkungen beschrieben. Die konkrete Darstellung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt in einem landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzept (landschaftspflegerischer Begleitplan, Planfeststellungsunterlage 9-5).

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter i. S. d. § 2 Abs. 1 UVPG, die Merkmale des Vorhabens und des Standortes sowie die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft, stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

1.1 Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

Das Plangebiet ist durch intensive Verkehrsnutzung und die damit einhergehenden Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Erschütterungen vorbelastet. Eine Erholungsfunktion kommt dem Plangebiet nicht zu. Im Flächennutzungsplan „Gesamtfortschreibung 2020“ des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim ist das Plangebiet als „wichtige Straße / Verkehrsfläche“ sowie als „Stadtbahn“ mit angrenzender „Wohnbaufläche“ ausgewiesen. Die Bebauung entlang der Dossenheimer Landstraße wird zum Wohnen aber auch gewerblich genutzt.

Baubedingt wirkt sich das Vorhaben auf das Schutzgut Mensch aufgrund der erhöhten Emissionen (Baulärm, Erschütterungen, Luftschadstoffe, insbesondere Staubentwicklung) und der Verkehrszunahme durch Baufahrzeuge bzw. den Baustellenverkehr aus. Durch den Umleitungsverkehr in die Trübner- und Zeppelinstraße entsteht eine zusätzliche Belastung für die betroffenen Anwohner. Die Auswirkungen werden dadurch abgemildert, dass keine Bautätigkeiten mehr nach 20 Uhr vorgesehen sind. Ferner wird die Vorhabenträgerin die 32. BImSchV zu beachten haben und ausschließlich moderne, Emissionsarme Baumaschinen und -fahrzeuge einsetzen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.5.5).

Anlagebedingt werden Parkplätze dauerhaft reduziert, was zu einer Erhöhung des Parkdrucks führen kann.

Betriebsbedingt werden der Straßenbahnverkehr und der motorisierte Individualverkehr weiterhin Erschütterungen, Schall und Luftschadstoffe emittieren – wenn auch in geringerem Ausmaß als vor Durchführung der Maßnahme. Für einige Gebäude entlang der Dossenheimer Landstraße entsteht ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Positiv wird sich das Vorhaben auf die Verflüssigung des Verkehrs insgesamt in dem Gebiet auswirken. Dies durch barrierefrei ausgebaute Haltestellen, eine andere Verkehrsregelung, lärmindernden Belag im Fahrbahnbereich sowie einen Radfahrstreifen.

1.2 Fläche und Boden

Das Plangebiet ist charakterisiert durch die innerstädtische Wohnbebauung mit verschiedenen Einzelhandelsgeschäften und einer Hauptverkehrsstraße mit zweigleisiger straßenbündiger Gleistrasse in Straßenmittellage. Der Großteil des Plangebiets ist daher versiegelt. Grünstrukturen kommen lediglich am Stadteingangsbereich in

Form von Straßenbegleitgrün mit Einzelbäumen und Bodendeckern sowie der begrünten Lärmschutzwand mit einer Reihe Straßenbäume vor. Der Bereich der Erweiterung der Kehranlage umfasst zwei Gartengrundstücke, das südliche ist mit Obstbäumen bestanden.

Auf das Schutzgut Fläche wirkt sich das Vorhaben hinsichtlich des Flächenverbrauchs, der Flächeninanspruchnahme sowie der Nutzungsumwandlung aus. Durch die Realisierung des Vorhabens erfolgt ferner ein Eingriff in das Schutzgut Boden. Im Plangebiet existieren unterschiedliche Flächenarten mit unterschiedlicher Bewertung in Ökopunkten. Es befinden sich hauptsächlich vollversiegelte Böden im Plangebiet, daneben wenige unversiegelte und teilversiegelte Flächen.

Auf das Schutzgut Fläche und Boden wirkt sich das Vorhaben baubedingt durch die Beseitigung von Vegetationsstrukturen und 19 Einzelbäumen aus. Die temporäre Flächeninanspruchnahme wirkt sich ebenfalls nachteilig auf die Schutzgüter Fläche und Boden aus. Auf das Schutzgut Boden haben baubedingt außerdem die temporären Bodenbewegungen und die Bodenverdichtung nachteilige Auswirkungen. Es werden potenzielle Altlasten bewegt.

Anlagebedingt kommt es zu einer neuen Überbauung von zwei Gartengrundstücken im Erweiterungsbereich der Kehranlage, der Grünflächen im Bereich der Lärmschutzwand sowie an der Haltestelle „Burgstraße“ und einer Kirschlorbeer-Hecke. Positive Auswirkung kommt der Entsiegelung von Boden durch Anlage von Grünflächen (Baumscheiben) zu. Nach Verwirklichung des Vorhabens werden 22.328 m² Fläche versiegelt sein, davon 922 m² Neuversiegelung durch die Errichtung technischer Bauwerke, wie Entwässerungseinrichtungen, Anpassung der bestehenden Lärmschutzwand und das neue Betriebsgebäude im Bereich der Kehranlage. Dem steht eine Entsiegelung von 102 m² derzeit versiegelter Fläche entgegen. Im Bereich der Erweiterung der Kehranlage wird eine 158 m² große Grünfläche angelegt.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind nicht gegeben.

1.3 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

Einziges Gewässer im Plangebiet ist der Rombach (Gewässer-ID: 7435). Dieser fließt unterirdisch im südlichen Bereich des Plangebiets in einem Kanal. Der Plangebiet liegt in keinem Wasserschutz- oder Überschwemmungsgebiet. Grundwassereingriffe erfolgen durch das Vorhaben nicht.

Baubedingt sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

Anlagebedingt ergeben sich Auswirkungen aufgrund der Beseitigung und Überbauung der Vegetationsstrukturen, weil dadurch eine Versickerung nicht mehr möglich sein wird. Negativ hervorzuheben ist insbesondere die geplante Neuversiegelung. Auch hier steht dieser die Entsiegelung von 102 m² Fläche entgegen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten.

1.4 Luft, Klima

Aufgrund der überwiegend versiegelten Flächen im Plangebiet sind klimaaktive Strukturen nicht vorhanden. Die vorhandenen Grünflächen und Bäume tragen gleichwohl zu einer geringfügigen Verbesserung des Stadtklimas bei.

Die Beseitigung von Vegetationsstrukturen sowie die erhöhten Emissionen durch den Baustellenverkehr stellen eine baubedingte Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft und Klima dar.

Anlagebedingt wirkt sich das Vorhaben durch den dauerhaften Verlust von Einzelbäumen und die Überbauung von Vegetationsstrukturen sowie die Neupflanzung von 17 Bäumen und die Anlage von Grünflächen aus. Die klimatische Funktion der wegfallenden Bäume können die Neupflanzungen nicht unmittelbar übernehmen.

1.5 Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Vom Vorhaben betroffen sind Flora und Fauna gleichermaßen. Im Bestandszustand weist das Plangebiet nur eine geringe biologische Vielfalt auf.

Im Einzelnen:

1.5.1 Teilschutzgüter Pflanzen und biologische Vielfalt

Es existieren unterschiedliche Biotoptypen im Plangebiet. Darunter Gebüsche mittlerer Standorte, Gebüsche aus nicht heimischen Straucharten, kleine Grünflächen und Gärten. Im Plangebiet befinden sich 23 Bäume.

Die vorgesehenen Gehölzrodungen und die Beseitigung von Vegetationsstrukturen wirken sich baubedingt ebenso auf das Teilschutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt aus wie die temporäre Flächeninanspruchnahme, Bodenbewegung und -verdichtung. Von der Beseitigung betroffen sind auch: Grünflächen im Bereich der Lärmschutzwand und an der Haltestelle „Burgstraße“; Vegetation auf Teilbereichen der beiden Gartengrundstücke (Flurstücke Nr. 11111 und 11110/2), Kirschlorbeer-Hecke südlich der Kehranlage und 19 Bäume. Sechs Bäume befinden sich im Garten auf Flurstück Nr. 11110/2, 13 Bäume im Bereich der Lärmschutzwand. Neun der zu rodenden Bäume unterliegen der Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg, da sie in einem Meter Höhe über dem Boden einen Stammumfang von über 100 cm aufweisen. Nach § 3 der Baumschutzsatzung ist eine Entfernung, Schädigung oder wesentliche Entfernung solcher Bäume verboten. Der Antrag auf Befreiung von den Vorschriften der Baumschutzsatzung nach § 6 der Satzung wurde durch die Vorhabenträgerin gestellt. Die Befreiung wird in diesem Planfeststellungsbeschluss konzentriert (vgl. A.III.). Die Vorhabenträgerin hat Baumschutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. LBP, Unterlage 9-5, Nr. 6.1, S. 25), die sie in Abstimmung mit der ökologischen Baubegleitung zum Schutz vor Beschädigung durch die Baumaßnahmen durchführen wird.

Die dauerhafte Gehölzbeseitigung wirkt sich auch anlagebedingt auf das Schutzgut Pflanzen und biologische Vielfalt aus und kann nur teilweise durch die Neupflanzung von 17 Bäumen aufgefangen werden (vgl. Maßnahme M1 im LBP). Des Weiteren ist die Kompensation durch die Pflanzung einer Hecke aus heimischen Sträuchern anstelle der Kirschlorbeerhecke vorgesehen (vgl. Maßnahme M2 im LBP). Als Ausgleichsmaßnahme werden fünf Bäume auf der Grünfläche zwischen Fritz-Frey-Straße und Dossenheimer Landstraße auf dem Flurstück Nr. 16177 neu gepflanzt (vgl. Maßnahme A1 im LBP). Die Bäume verfügen über einen Stammumfang von mindestens 16 cm. Dabei handelt es sich um die Neupflanzung von Einzelbäumen auf gering- bis sehr geringwertigen Biotoptypen. Weitere Ausgleichsmaßnahme au-

Berhalb des Plangebiets ist die Ergänzung des Streuobstbestandes auf dem Flurstück Nr. 16183 durch vier hochstämmige Obst- oder Wildobstbäume auf einer Teilfläche von 471 m². Die bestehenden Obstbäume werden durch Revitalisierungsmaßnahmen (Kronenregenerationsschnitt oder eine Kronenumstellung) oder Erhaltungsschnitt gepflegt (vgl. Maßnahme A2 im LBP – „Ergänzung und Pflege eines Streuobstbestandes“); diese Maßnahme findet auf einer Teilfläche von 1.261 m² statt. Zur Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen ist auf der Baueinrichtungsfläche auf den Flurstücken Nrn. 16180 und 16181 eine Beschränkung des Umfangs der temporären Inanspruchnahme vorgesehen. Bäume werden dort mittels Bauzaun für die Dauer der Arbeiten geschützt.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes, die über die Vorbelastung hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

1.5.2 Teilschutzgut Tiere

Für den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wurden Bestandsdaten aus dem Jahre 2020 herangezogen. Diese wurden im Rahmen von faunistischen Untersuchungen erhoben.

Insgesamt wurden neun Vogelarten im Plangebiet kartiert: Amsel, Buchfink, Elster, Grünfink, Gartenrotschwanz, Haussperling, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke und Zilpzalp. Zwei der Arten stehen in Kategorie „V“ der Roten Liste Bund und Land Baden-Württemberg. Es wurden ausschließlich Frei- und Bodenbrüter festgestellt mit Ausnahme der Kohlmeise als Höhlenbrüter. Nennenswerte Habitatstrukturen sind die Obstbäume auf Flurstück Nr. 11110/2. Im Bereich der privaten Baueinrichtungsfläche außerhalb der Planfeststellungsgrenze wurde der Stieglitz nachgewiesen.

Trotz vorhandenem Habitatpotenzial sowohl für Zaun- als auch für Mauereidechsen, wurden im Plangebiet keine solchen nachgewiesen.

Der Plangebiet ist durch die Verkehrsnutzung vorbelastet.

Baubedingte Auswirkungen des Vorhabens ergeben sich für das Teilschutzgut Tiere durch die Rodung von Bäumen und Entfernung weiterer Vegetationsstrukturen. Auch die erhöhten Emissionen wirken sich auf die Avifauna aus, sind jedoch temporär. Die betroffenen Vogelarten Amsel, Elster, Mönchsgrasmücke und Kohlmeise sind weder

gefährdet noch störanfällig; weitere Niststandorte sind in der näheren Umgebung vorhanden. Vom Verlust alter Obstbäume ist die Blauschwarze Holzbiene betroffen. Verbotstatbestände werden dadurch umgangen, dass die Gehölzrodung ausschließlich außerhalb der Vogelbrutzeit stattfindet (vgl. Nebenbestimmung A. IV. 2.2). Ferner ist ein geeigneter Nistkasten als Ersatz für den entfallenden Brutplatz der Kohlmeise aufzuhängen (vgl. Nebenbestimmung A. IV. 2.1). Die Holzstämme der Obstbäume auf dem Gartengrundstück Flurstück Nr. 11110/2 sind möglichst zu erhalten und zu lagern, um die weitere Nutzung durch die Blauschwarze Holzbiene zu ermöglichen. Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Avifauna im Bereich der Baueinrichtungsfläche Flurstück Nr. 16180 wird der dortige Baumschutzzaun mit einem Sichtschutz versehen.

Die dauerhafte Entfernung von Gehölzen und Vegetationsstrukturen wirkt sich auch anlagebedingt auf das Teilschutzgut Tiere aus. Die positive Auswirkung der Neuanpflanzung von 17 Bäumen ist nur gering, da diese aufgrund der angrenzenden Verkehrsnutzung als Lebensraum für Vögel nicht geeignet sind.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Teilschutzgut Tiere hat das Vorhaben nicht.

1.6 Landschaft (Stadtbild)

Das Plangebiet liegt innerhalb des Naturparks Neckar-Odenwald. Dieser ist der nördlichste Naturpark des Landes Baden-Württemberg. Er umfasst die waldreiche Mittelgebirgslandschaft des Odenwaldes mit den angrenzenden Randlandschaften Bergstraße im Westen, Bauland im Osten, Kraichgau im Süden und dem Neckartal.

Das Schutzgut Landschaft ist hier jedoch im Sinne des Stadtbildes zu betrachten, da eine klassische Landschaft im Plangebiet selbst nicht existiert. Das Stadtbild ist im Plangebiet geprägt durch Verkehrsnutzung und weist eine geringe Wertigkeit auf. Die 19 Bäume im Bereich der Haltestelle „Burgstraße“ werten das Stadtbild auf.

Die negativen bau- und anlagebedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft bestehen aufgrund der Entfernung der Einzelbäume und des Verlusts der Vegetationsstrukturen. Hingegen wirkt sich die Neupflanzung von Bäumen sowie Anlage von Grünflächen wiederum positiv auf das Stadtbild aus.

1.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im südlichen Plangebiet befindet sich ein Kulturdenkmal (Prüffall) nach § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG): Mittelalterlicher Ortskern von Handschuhshaus (Listen Nr. MA 1, ADAB-Id-104658956).

Es ist möglich, dass archäologische Substanz baubedingt vom Vorhaben betroffen ist. Das Vorhaben ist somit denkmalschutzrechtlich genehmigungsbedürftig §§ 7 Abs. 2, 3, 15 Abs. 1 Nr. 2 DSchG. Die erforderliche Genehmigung wird in diesem Planfeststellungsbeschluss konzentriert (A.III.). Die zuständige Denkmalschutzbehörde hat ihre nach § 7 Abs. 3 DSchG erforderliche Zustimmung von Bedingungen abhängig gemacht, die die Planfeststellungsbehörde zum Gegenstand von Nebenbestimmungen (vgl. A.IV.10) gemacht hat und die andererseits von der Vorhabenträgerin zugesagt wurden (vgl. A.V.6).

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht ersichtlich.

1.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern

Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass direkte Beeinflussungen eines Schutzguts direkte Beeinflussungen anderer Schutzgüter nach sich ziehen. Vorliegend ergeben sich durch diese Wechselwirkungen jedoch keine weiterreichenden Umweltauswirkungen, als im Rahmen der einzelnen Umweltschutzgüter dargestellt.

2. Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 25 UVPG für UVP-pflichtige Vorhaben vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren, hier des Planfeststellungsbeschlusses. Sie erfolgt in einem Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außer-umweltrechtlichen Belangen findet an dieser Stelle nicht statt.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Maßstab der Bewertung sind damit alle Rechtsnormen sowie Verwaltungsvorschriften und technische Regelwerke, aus welchen sich Bewertungskriterien für Umweltauswirkungen ergeben. Anhand der fach-

gesetzlichen Bewertungsmaßstäbe ergeben sich bei einer Einzelbetrachtung nachteilige Auswirkungen auf die vorstehend genannten Schutzgüter, die indes kompensiert bzw. ausgeglichen werden können und einer Zulassung des Vorhabens daher nicht entgegenstehen.

Das Vorhaben hat Beeinträchtigungen der Schutzgüter Menschen, Pflanzen und Tiere, Boden und Landschafts-/Stadtbild zur Folge. Alle Eingriffe können durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden.

Bezogen auf den Menschen sowie das Schutzgut Tiere können einerseits während der Baumaßnahme Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen nicht ausgeschlossen werden. Allerdings sind diese Beeinträchtigungen lediglich temporärer Natur. Zudem werden sie bei Beachtung der einschlägigen Nebenbestimmungen gemindert (vgl. A.IV.1. und A.IV.2.).

Die mit der Versiegelung von Oberflächen verbundenen Beeinträchtigungen sind als erheblich zu beurteilen. Der durch das Vorhaben zu versiegelnden Fläche von ca. 922 m² steht eine Entsiegelung von 102 m² durch die Anlage von Grünflächen gegenüber. Eine vollständige Kompensation findet somit nicht statt. Bei Gegenüberstellung der Ökopunktebewertung im Bestand sowie im Planungszustand, ergibt sich für das Schutzgut Boden ein Ausgleichsdefizit von 2.158 Ökopunkten, sodass die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden als erheblich zu bewerten sind.

Das Vorhaben verstößt nicht gegen Verbote des europäischen und nationalen Artenschutzrechts, da die Verwirklichung der entsprechenden Verbotstatbestände durch Vermeidungsmaßnahmen (i. V. m. den Nebenbestimmungen unter Punkt A.IV.2) ausgeschlossen wird sowie das Vorhaben nicht den Erhaltungszustand von betroffenen Populationen beeinträchtigt.

In Bezug auf eventuelle Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen gegenseitig in einer Weise beeinflussen, dass Art und Umfang zu einer neuen Qualität der Beeinträchtigung bzw. einer unverhältnismäßig gesteigerten Beeinträchtigung führen. Gleichwohl kommt es durch die unterschiedlichen Auswirkungen des Vorhabens zur parallelen Beeinträchtigung mehrerer Schutzgüter. Eine Verstärkung der Wechselwirkungen ist dadurch jedoch nicht ersichtlich.

Alle bau- und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens beeinflussen die Umwelt erheblich nachteilig. Davon ausgenommen sind die vorgesehenen Baumpflanzungen, die Anlage von Grünflächen und die Entsiegelung von Flächen. Trotz der vorgesehenen Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen besteht Schutzgutübergreifend ein Ausgleichsdefizit von 10.319 Ökopunkten, davon 8.161 für das Schutzgut Pflanzen und 2.158 für das Schutzgut Boden. Die Kompensation erfolgt durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebiets auf städtischen Flächen (vgl. Maßnahmen A1 und A2 im LBP). Dadurch werden 13.905 Ökopunkte gewonnen und ein Überschuss von 3.586 Ökopunkten erzielt. Die neun unter die Baumschutzsatzung der Stadt Heidelberg fallenden Bäume werden durch das 1,8-fache an Ersatzpflanzungen ausgeglichen.

Die nachteiligen umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG werden im Einzelnen noch bei der Prüfung der fachgesetzlichen Voraussetzungen im Rahmen der Abwägung eingestellt. Bei der Prüfung der vorstehend beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter haben sich keine Erkenntnisse ergeben, die die Zulassung des Vorhabens von vornherein ausschließen.

IV. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis, sondern vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsgesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

1. Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens liegt vor, da es den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes entspricht. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planungen zu messen sind, sind für Straßenbahnen in § 8 Abs. 3 und § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG enthalten. Sie machen es den zuständigen Behörden zur Pflicht, unter Berücksichtigung eines beschlossenen Nahverkehrsplans eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen und die Verkehrsnachfrage zu befriedigen.

Als Maßstab sind das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar 2014, der Flächennutzungsplan „Gesamtfortschreibung 2020“ des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim, der Nahverkehrsplan für Rhein-Neckar-Kreis 2017 sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg. Gemäß § 1 ÖPNVG soll ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll u. a. dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Ferner ist anzustreben, dass ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung steht.

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 ist in den verdichteten Räumen der ÖPNV auf Schiene und Straße weiter auszubauen, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen (4.1.16).

In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach ist der öffentliche Personenverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärke des Wirtschaftsstandorts und zur Lebensqualität der Bevölkerung bei und bildet so einen wesentlichen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Der Schienenpersonennahverkehr soll auch zukünftig das Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienungs im Land bilden und ein attraktives Angebot bereitstellen. Die Schieneninfrastruktur im Land muss bedarfsgerecht erhalten und sukzessive ausgebaut werden. Für die Straßen- und Stadtbahnen in Baden-Württemberg sind auch zukünftig weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, um vorhandene Lücken im Schienennetz zu schließen oder die Kapazität der gestiegenen Nachfrage anzupassen.

Das Vorhaben deckt sich auch mit den wesentlichen Grundsätzen des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar. Dort ist u. a. ausgeführt, dass für den öffentlichen Verkehr die Notwendigkeit entsteht, im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähige Angebote für ältere Personen zu entwickeln (Plansatz – PS 3.1.1.1 G). Ferner sollen die Rahmenbedingungen für verkehrsübergreifende Mobilitätsangebote verbessert werden (ebenda). Des Weiteren sollen Maßnahmen der Barrierefreiheit im ÖPNV verstärkte Beachtung finden (PS 3.1.1.6 G). Der ÖPNV sorgt auch für die Grundversorgung einkommensschwacher Menschen (ebenda). Zum Zielkatalog gehört ferner die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem Schienenverkehr (PS 3.1.6.1 G).

Das Vorhaben entspricht auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Rhein-Neckar-Kreis 2017. So besteht das Ziel einer grundsätzlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Abschnitt 4, Unterpunkt 4.1). In Abschnitt 5, Unterpunkt 5.3, formuliert der Nahverkehrsplan außerdem das Ziel eines möglichst barrierefreien ÖPNV.

Es ist nicht bekannt geworden, dass das Vorhaben in Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Heidelberg steht.

2. Erforderlichkeit

Die Überprüfung der Planung hat ergeben, dass das Vorhaben erforderlich ist. Es verfolgt verkehrliche Gesichtspunkte. Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, in Bezug auf die Haltestellen weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen und somit auch die Wartezeit an der Haltestelle zu verkürzen, in Bezug auf die Ertüchtigung der Kehranlage den Betriebsablauf zu optimieren, durch signaltechnische Steuerung einen Sicherheitsgewinn zu erzielen und durch Ertüchtigung der Gleisanlage den Instandhaltungsaufwand zu reduzieren sowie insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen. Sie ist deshalb generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Eine ab Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 28a PBefG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Im Zeitpunkt der Planfeststellung darf nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Dass für das beantragte Vorhaben die Finanzierung von vornherein ausgeschlossen ist oder dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen, ist nicht ersichtlich.

Gemessen an den gesetzlichen (Ziel-)Vorgaben erweisen sich die geplanten Maßnahmen nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe.

VI. Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung

Das Vorhaben harmoniert mit den Zielen der Raumordnung, Regionalplanung und Bauleitplanung (§ 4 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Landesplanungsgesetz; § 4 Abs. 1 Nr. 3 Raumordnungsgesetz). Dementsprechend wurden weder von der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe noch vom Verband Region Rhein-Neckar Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

VII. Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

1. Lärmimmissionen

1.1 Verkehrslärm

1.1.1 Methodik der Lärmermittlung

Das Verfahren zur Ermittlung der Immissionen ist in § 4 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Anlage 2 hierzu festgelegt. In Anlage 2 ist geregelt, wie Beurteilungspegel im Schienenbereich zu berechnen sind. Auf dieser Grundlage basieren die von der Vorhabenträgerin vorgelegten schalltechnischen Untersuchungen zur Beurteilung der Einwirkungen des Schienenverkehrs. Sie beruhen auf Schallausbreitungsberechnungen aufgrund eines Schallausbreitungsmodells. Die Berechnung ist – im Gegensatz zu Messungen – unabhängig gegenüber zufälligen Einflüssen, wie z. B: Witterungsverhältnisse und betriebliche Besonderheiten zum Messzeitpunkt.

Bei dem maßgeblichen Beurteilungspegel handelt es sich um einen Mittelungspegel, der auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens ermittelt wird. Die auf Mittelungspegel abstellenden Berechnungsverfahren der 16. BImSchV entsprechen dem Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung, wonach der Dauerschallpegel grundsätzlich ein geeignetes und praktikables Maß für die Beurteilung von Stärke, Dauer und Häufigkeit der Schallereignisse bei der Beurteilung von Straßen- und Schienenverkehrslärm ist.

Die Ermittlung der Gesamtbeurteilungspegel erfolgt durch energetische Überlagerung der Teilpegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr.

Zur Prüfung, ob aus der Umsetzung des Planvorhabens eine zusätzliche Verkehrslärmbelastung resultiert, wird ein Vergleich zwischen Prognose-Nullfall (Bestandszustand) und Prognose-Planfall (nach Realisierung des Vorhabens) angestellt.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 10-1) berücksichtigt die maßgeblichen Parameter, ist frei von Widersprüchen und beruht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch sonst auf korrekten Annahmen und korrekten methodischen Ansätzen.

1.1.2 Lärmbelastung durch wesentliche Änderung von Schienenwegen

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 BImSchG einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz). Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). Die 16. BImSchV legt in deren § 2 Immissionsgrenzwerte fest, deren Einhaltung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen in der Regel sicherzustellen ist.

Im Normalfall legen die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, 5 S 1743/95 und Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Der Trennungsgrundsatz stellt hingegen eine bloße Abwägungsdirektive dar. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen probater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 Abs. 1, Nrn. 1 und 3 BImSchG i. V. m. den Vorschriften der 16. BImSchV und der 24. BImSchV nicht erfasst werden bzw. auch bei der Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99).

Immissionsrechtlich handelt es sich bei den Maßnahmen, die an den Haltestellen Burg- und Biethsstraße sowie an der Kehranlage und den Gleisanlagen vorgenommen werden, um einen erheblichen baulichen Eingriff nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr.

2 der 16. BImSchV. Dieser wird nach der 16. BImSchV grundsätzlich erst dann immissionsschutzrechtlich bedeutsam, wenn er wesentlich ist. Das ist der Fall, wenn er nach dem Maß des jeweiligen Eingriffs entweder mit einer Erhöhung des von des jeweils zu ändernden Schienenwegs ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Alt. 1 der 16. BImSchV) – unter Überschreitung der Immissionsgrenzwerte – oder mit einer Erhöhung eines bereits bestehenden Beurteilungspegels von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV) zu rechnen ist.

Bei ausschließlicher Berücksichtigung des Schienenverkehrs ist dies ausweislich der gutachterlichen Berechnungen bei folgenden Gebäuden der Fall:

zur Tagzeit:

Dossenheimer Landstraße:

40/ 42/ 44/ 46/ 47/ 48/ 49/ 54/ 56/ 60/ 69/ 72/ 76/ 77/ 79/ 80/ 85/ 92/ 98/ 100/ 106

zur Nachtzeit:

Dossenheimer Landstraße:

40/ 42/ 44/ 45/ 46/ 47/ 48/ 49/ 54/ 56/ 60/ 72/ 73/ 76/ 77/ 79/ 80/ 82/ 83/ 85/ 94/ 98/
100/ 105/ 106/ 107/ 109/ 112

(vgl. Unterlage 10-1 der Planunterlagen)

In Bezug auf den Eingriff kann auf der Grundlage der §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der Verkehrslärmschutzverordnung weitergehender Lärmschutz beansprucht werden. Für die genannten Gebäude entsteht ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Dabei haben aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen für Schallschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Jedoch kommen im Falle des gegebenen Vorhabens effektive und verhältnismäßige aktive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände aufgrund der innerstädtischen Lage und der städtebaulichen Rahmenbedingungen mit den geringen Abständen zwischen der schutzbedürftigen Bebauung und der Emissionsquelle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht in Betracht, sodass passiver Schallschutz dem Grunde nach anzuordnen war (vgl. A.IV.6.).

1.1.3 Keine Lärmbelastung durch wesentliche Änderung von Straßen

Der Umbau der Dossenheimer Landstraße stellt keinen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar, denn der Straßenverlauf wird nicht geändert. Pegeländerungen der vom motorisierten Individualverkehr ausgehenden Lärmimmissionen sind daher ausgeschlossen.

1.1.4 Gesamtlärmbelastung

Die Gesamtlärmbelastung findet bei der Lärmbetrachtung nach den §§ 41, 42 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV keine Berücksichtigung, weil hiernach nur der vom zu bauenden oder wesentlich zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Lärm maßgeblich ist, sodass der Summenpegel, der den Verkehrslärm aller auf den jeweiligen Immissionsort einwirkenden Lärmquellen einbezieht, insoweit keine Rolle spielt.

Führt ein Planvorhaben im Vergleich zur Nullvariante (Vorhaben wird nicht umgesetzt) zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Nachbarschaft, so braucht die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich nicht aufzugreifen. Lärmschutzbelange sind also nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung aufgrund der Vorhabenverwirklichung ansteigt. Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, welcher es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Das gilt unabhängig von der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5.07). Dementsprechend ist die Gesamtverkehrslärmbelastung insofern in den Blick zu nehmen, als die Vorbelastung durch bereits bestehenden Verkehrslärm und die durch den Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtlärmbelastung führen dürfen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz überschreitet. Grundrechtsrelevant ist dabei der Schutz von Gesundheit und/oder Eigentum. Ob Lärmschutz zu gewähren ist, wenn der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) angetastet wird, steht nicht zur Disposition untergesetzlicher Regelungen. Der Grundsatz, dass vorhandene Lärmbeeinträchtigungen, auch wenn sie das Maß des Zumutbaren deutlich überschreiten, im Allgemeinen keinen Anspruch auf Lärmsanierung begründen,

gilt also dann nicht, wenn ein mit zusätzlichen Geräuscheinwirkungen verbundenes, weiteres Vorhaben hinzutritt.

Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8.10, Urteil vom 15.12.2011, 7 A 11.10; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.04.2012, 5 S 927.10) liegt die Schwelle der Grundrechtsrelevanz bei 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts. Laut gutachterlicher Untersuchung der Gesamtlärmbelastung, ergibt sich bei drei weiteren Gebäuden die Konstellation, dass der Beurteilungspegel für den Prognose-Planfall mehr als 60 dB(A) nachts beträgt und sich zugleich eine Erhöhung gegenüber dem Prognose-Nullfall ergibt:

Zur Nachtzeit:

Dossenheimer Landstraße 48/ 54/ 56.

(vgl. Unterlage 10-1)

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den gutachterlichen Ausführungen an und macht sie sich zu eigen. Somit besteht für die genannten Gebäude ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach, sodass passiver Schallschutz zu gewähren ist. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil (A.IV.6.) wird insoweit verwiesen.

1.1.5 Schallimmissionen aus dem Umleitungsverkehr

Während der Bauzeit muss der Verkehrsstrom, der sonst über die Dossenheimer Landstraße verläuft, teils über Nebenstraßen abgewickelt werden. Bei der Umleitung handelt es sich um ein Provisorium.

Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG und damit der 16. BImSchV ist nicht auf provisorische Maßnahmen anwendbar (BVerwG Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8.10). Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist bezogen auf provisorische Baumaßnahmen sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird (a. a. O.) Dabei liegt die Grenze in Bezug auf den Straßenverkehr bei Pegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Damit entsteht bei Überschreitung der genannten Werte ein Anspruch auf Schallschutz, sofern sie überschritten oder weiter angehoben werden, wobei Pegelanhe-

bungen von $> 0,1$ dB(A) als kritisch angesehen werden. Dabei ist weder der Rechtsprechung noch sonstigen Quellen eine abweichende Beurteilung im Hinblick auf mehr oder weniger schützenswerte Gebietsnutzungen zu entnehmen.

Nach der 16. BImSchV sind die Schallimmissionen des Straßenverkehrs nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS 19) zu ermitteln. Maßgebende Parameter zur Immissionsberechnung sind demnach die Anzahl der Fahrzeuge, der LKW-Anteil, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Straßenoberfläche, die Steigung bzw. das Gefälle, lichtzeichengeregelte Kreuzungen bzw. Einmündungen sowie in Bezug auf die Schallausbreitung die Abstandssituation, Reflexion und Abschirmung. Der von der Vorhabenträgerin mit der Immissionsberechnung beauftragte Gutachter hat angegeben, seine Berechnungen unter Verwendung der zu dem gegebenen Zeitpunkt aktuellsten Version des Programms CadnaA des Softwareherstellers DataKustik GmbH verwendet zu haben und nach dem Teilstückverfahren gemäß RLS 19 vorgegangen zu sein. Der Gutachter hat die maßgebenden Parameter zur Immissionsberechnung anhand der Informationen aus den Planunterlagen und über das zu betrachtende Gebiet konkretisiert. Im Hinblick auf die Beurteilung des Umleitungsverkehrs wurden die Verkehrszahlen (DTV-Werte (Kfz/24h) im Format der LRS-19, getrennt angegeben als Pkw-, Lkw1- und Lkw2(inkl. K-Räder)- Anzahl) von der Stadt Heidelberg, übermittelt am 19.03.2021, verwendet. Es wurden die beiden Umleitungsvarianten A und B betrachtet und deren Pegel an den maßgeblichen Immissionsorten und -punkten der

- Dossenheimer Landstraße, einspurig, nördlicher Ausbau – Ende,
- Fritz-Frey-Straße,
- Im Weiher,
- Trübnerstraße,
- Husarenstraße,
- Mühlingstraße,
- Hans-Thoma-Straße,
- Hans-Thoma-Platz

rechnerisch ermittelt.

Nach gutachterlichem Ergebnis zeigt sich an keinem Punkt der beiden Umleitungsvarianten eine Überschreitung der Pegel von 70/60 dB(A). Eine Gesundheitsgefährdung aufgrund des Umleitungsverkehrs kann deshalb ausgeschlossen werden.

1.2 Baulärm

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baulärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sofern solche Vorkehrungen oder Anlagen unzulässig oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Beurteilung, ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann nicht auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) zurückgegriffen werden, denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass der von einer Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und dem Träger eines Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, 5 S 2257/05).

Die AVV Baulärm sieht unter ihrer Nummer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor:

- Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,
70 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,
tagsüber 65 dB(A)

nachts 50 dB(A)

- Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
 - tagsüber 60 dB(A)
 - nachts 45 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
 - tagsüber 55 dB(A)
 - nachts 40 dB(A)
- Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,
 - tagsüber 50 dB(A)
 - nachts 35 dB(A)
- Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten,
 - tagsüber 45 dB(A)
 - nachts 35 dB(A)

Bei Zugrundelegung dieser Richtwerte ergeben sich an mehreren Gebäuden durch Baumaßnahmen verursachte Überschreitungen von bis zu 20,3 dB(A). Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Abschirmungen sind aufgrund der Ausdehnung und der Lage der Baustellen nicht möglich. Sofern – was hier der Fall ist – im Einwirkungsbereich der Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über den Tagesrichtwerten der AVV Baulärm liegt, können höhere Immissionswerte zugelassen werden.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Überschreitungen von Immissionswerten hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms durch technische und organisatorische Maßnahmen aufgegriffen. Durch ein Maßnahmenbündel, im Wesentlichen bestehend aus einem allgemeinen Minimierungsgebot, der grundsätzlichen Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) sowie der Verpflichtung der Vorhabenträgerin zur

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- Information der Anlieger über die geplanten Bautätigkeiten,
- Einsatz „lärmarmen“ und entsprechend gewarteter Baugeräte und Maschinen i. S. d 32. BImSchV,
- baubegleitende Messungen durch den Immissionsschutzbeauftragten nach Bedarf,

- Anbieten von Ersatzwohnraum während besonders „lauter“ Arbeitsabläufe für besonders schutzbedürftige Anlieger wie Nachtarbeitende oder Schwangere,
- Fortschreibung der im Rahmen des Genehmigungsverfahrens vorzulegenden Baulärmprognose,
- soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar, werden Schallschutzmaßnahmen in Form von temporären Schallschutzwänden und Umhausungen vorgesehen,
- das Baustellenpersonal wird angewiesen, sich lärmarm zu verhalten

wird ein angemessener Schutz vor Beeinträchtigung durch Baulärm herbeigeführt (vgl. Nebenbestimmungen unter A.IV.5).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es geboten, den Anwohnern angrenzender Wohngebäude für die Dauer der lärmintensivsten Arbeiten, also solchen, bei denen mit Überschreitungen der Richtwerte zu rechnen ist, rechtzeitig Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen und im Voraus über diese Möglichkeit zu informieren.

Dabei kommt dem Schutz der Nachtruhe eine besondere Bedeutung zu, die auch durch die gesetzgeberische Wertung bei der Staffelung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm verdeutlicht wird. In der Rechtsprechung ist allgemein anerkannt, dass bei Erreichen eines Wertes von 60 dB(A) in der Nacht eine Gefährdung für die Gesundheit besteht. Dies zielt jedoch auf Belastungen von Dauerlärm (Verkehrslärm) ab. Im vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) ist daher ein Aufschlag in Höhe von 3 dB(A) vorzunehmen, mit der Folge, dass ab dem Erreichen eines Schwellenwertes von 63 dB(A) nachts den betroffenen Anwohnern rechtzeitig, sollten Nachtarbeiten erforderlich werden, für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten ist.

Im Gegensatz zur Nacht kommt dem Tag eine geringere Erholungsfunktion und damit verbunden eine geringere Schutzbedürftigkeit der Betroffenen zu. Dies lässt sich auch der Wertung des Gesetzgebers in der Festlegung der höheren gebietsspezifischen Immissionsrichtwerte entnehmen. Auch die Rechtsprechung nimmt für den Tageszeitraum einen gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) an. Auch dies bezieht sich wieder auf Dauerlärm und ist daher auf den vorliegenden Fall nicht ohne weiteres übertragbar. Entsprechend den obigen Ausführungen zur Anhebung des nächtlichen Wertes wäre daher der Auslösewert unter Berücksichtigung eines Aufschlages von 3 dB(A) bei 73 dB(A) zu verorten. Vor dem Hintergrund der tags-

über grundsätzlich gegebenen Ausweichmöglichkeiten der Betroffenen hält die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende generelle Verpflichtung der Vorhabenträgerin, auch am Tage Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen im vorliegenden Fall indes für unverhältnismäßig. Lediglich im Falle von besonders schutzbedürftigen Anwohnern ist im Einzelfall auf Verlangen auch für den Tag Ersatzwohnraum anzubieten, sofern der oben genannte Schwellenwert von 73 dB(A) erreicht wird.

Kommen Schutzvorkehrungen nicht in Betracht, hat der Eigentümer oder sonstig dinglich Berechtigte von Wohnraum einen Anspruch auf angemessenen Geldausgleich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG. Schutzvorkehrungen kommen dann nicht in Betracht, wenn diese entweder untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Untunlich sind Schutzvorkehrungen, wenn es entweder keine geeigneten Vorkehrungen gibt (Unmöglichkeit) oder wenn die geeigneten Vorkehrungen unzumutbare oder außer Verhältnis zum Schutzzweck stehende, nicht mehr vertretbare Aufwendungen erfordern würden (Unzumutbarkeit) (Kopp/Ramsauer, § 74, Rn. 168). Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen ist davon auszugehen, dass trotz der vorgeschlagenen Maßnahmen die Richtwerte nicht eingehalten werden können und damit keinen wirksamen Schutz bieten, weitergehende aktive und passive Schutzmaßnahmen unverhältnismäßig wären und damit die Voraussetzungen des § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG erfüllt sind. Eine etwaige Entschädigung in Geld hängt entscheidend von den Umständen des Einzelfalls ab und ergibt sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus der Wert- oder Gebrauchsminderung von Grundstücken, allerdings nur insoweit, als sie über das zumutbare Maß hinausgehen (Geiger, in: Ziechow, Handbuch des Fachplanungsrechts, § 3 Rn. 92).

Passive Maßnahmen gegen Baulärm erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits als grundsätzlich unverhältnismäßig. Sollten gleichwohl geeignete passive Lärmschutzmaßnahmen in Abstimmung mit dem Immissionsschutzbeauftragten ermittelt werden, sind diese von der Vorhabenträgerin auch umzusetzen (vgl. A.IV.5.15).

2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

2.1 Erschütterungen

Beim Bau oder Umbau von Schienenbahnstrecken ist das Augenmerk auch auf zu erwartende Einwirkungen durch betriebs- und ggf. auch baubedingte Erschütterungen zu legen.

Im Zuge der Maßnahme erfolgt ein Wechsel der Oberbauform der Gleisanlage in der Dossenheimer Landstraße. Um die aus der Umbaumaßnahme resultierenden Erschütterungsimmissionen beurteilen zu können, hat die Vorhabenträgerin eine erschütterungstechnische Untersuchung (vgl. Unterlage 10-2) durchführen lassen.

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, Teil 2 von Juni 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150-2), dort Tabelle 1, Anhaltswerte für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auch durch den Schienenverkehr enthalten. Die dort aufgeführten Werte bilden keine absolute Grenze, dienen aber bei der Beurteilung der Zumutbarkeit als konkreter Anhaltspunkt. Werden die Werte eingehalten, kann von einer Zumutbarkeit im Sinne des § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG ausgegangen werden.

Ausweislich der vorgelegten erschütterungstechnischen Untersuchung orientiert sich diese an der DIN 4150-2 sowie der DIN 4150-3 (Februar 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen). Nach der DIN 4150-2 kommt es zur Beurteilung der Zumutbarkeit der auftretenden Schwingungen bzw. Erschütterungen auf die maximale zeit- und frequenzbewertete Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ und die Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ als maßgebliche Größen an. In einem darauf bezogenen abgestuften Beurteilungsverfahren erlangt der zweite Wert allerdings erst Bedeutung, wenn die maximale Schwingstärke einen in der DIN 4150-2 definierten unteren Anhaltswert überschreitet. Dann ist weiter von Bedeutung, ob die Beurteilungsschwingstärke eine bestimmte Größenordnung erreicht. Im vorliegenden Fall handelt es sich um oberirdischen Schienenverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs. Daher dürfen gemäß DIN 4150-2, Abschnitt 6.5.3.3 die Anhaltswerte A_u und A_r der Tabelle 1 um den Faktor 1,5 angehoben werden. Somit ist für Gebäude im Mischgebiet ein Beurteilungsanhaltswert A_u für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,3 bzw. 0,225 und ein Beurteilungsanhaltswert A_r für den Tag- bzw. Nachtzeitraum von 0,15

bzw. 0,105 anzuwenden (Tabelle 1, Zeile 3). Das zu betrachtende Gebiet ist nach der überwiegenden Nutzung und laut Flächennutzungsplan einem Mischgebiet zuzuordnen. Eine Zunahme der Erschütterungsimmissionen um kleiner gleich 25% ist hinnehmbar.

Insgesamt ergeben sich für die Dossenheimer Landstraße durch die Umbaumaßnahme nur geringfügige Gleisachsverschiebungen. Lediglich im Bereich der geplanten Linksabbiegestreifen Burgstraße sowie Mühlhlingstraße treten größere Gleisachsverschiebungen auf, wodurch Gleisachsen näher an die Gebäude heranrücken. Nach gutachterlicher Darstellung ist hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen dennoch nicht mit einer Zunahme von 25 % oder mehr zu rechnen. Auch die Zumutbarkeitsschwelle wird nicht überschritten. Die Planfeststellungsbehörde folgt den gutachterlichen Darstellungen und macht sie sich zu eigen. Erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen sind somit ausgeschlossen.

2.2 Sekundärer Luftschall

Unter sekundärem Luftschall versteht man den bei der Umwandlung von Erschütterungen in Luftschall entstehenden hörbaren Schall.

Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere den Geschossdecken, als relativ tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. auf Geldausgleich richten sich nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und Satz 3 LVwVfG. Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem ist insoweit lückenhaft; denn die Regelung der 16. BImSchV bezieht sich nur auf den primären Luftschall. Ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall gibt es bislang nicht. Zur Schließung dieser Lücke ist auf Regelungen zurückzugreifen, die auf von der Immissionscharakteristik vergleichbare Sachlagen zugeschnitten sind. Dabei ist in erster Linie dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich bei dem hier auftretenden sekundären Luftschall um einen verkehrsinduzierten Lärm handelt. Die entsprechende Anwendung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm wird dem Entscheidungskriterium „öffentliche Verkehrsanlagen“ nicht gerecht. Die TA Lärm enthält zwar Regelungen zum tieffrequenten Schall und erfasst auch ausdrücklich das Problem der Körperschallübertragung. Sie stellt aber auf die Besonderheiten des anlagebezogenen Lärms, insbesondere

des Gewerbelärms, ab, der durch die Ortsfestigkeit der Lärmquelle und die Kontinuität der Lärmerzeugung geprägt wird. Verkehrslärm erfasst sie im Interesse einer realitätsnahen Abbildung der gesamten von der Anlage hervorgerufenen Lärmbelastung lediglich als Nebengeräusch, soweit er der Anlage noch zugerechnet werden kann.

Die Beurteilung des im gegebenen Fall zu erwartenden sekundären Luftschalls erfolgte unter Heranziehung der VDI-Richtlinie 2719.

Hinsichtlich der Körperschallimmissionen in der Dossenheimer Landstraße ist aufgrund der Veränderung des Gleisoberbaus eine spürbare Zunahme der Immissionen in der Nachbarschaft zu erwarten. Das Veränderungskriterium von 3 dB(A) wird teilweise überschritten, insbesondere in den Bereichen der Linksabbiegestreifen Burgstraße und Mühlingstraße. Es ist zu erwarten, dass der Orientierungswert „Schlafraum“ mit 40 dB(A) in einzelnen Gebäuden überschritten wird. Aufgrund dessen ergibt sich die Notwendigkeit der Anordnung einer elastischen Oberbauform zur Minderung der Körperschallemissionen des geplanten Oberbaus in der Dossenheimer Landstraße zwischen der Querstraße „Zum Steinberg“ und dem Anschluss an die Gleise Hans-Thoma-Platz. Zur Erreichung der erforderlichen Minderung sind grundsätzlich unterschiedliche elastische Oberbauformen geeignet, wie z. B. ein Masse-Feder-System, eine Unterschottermatte, eine elastische Lagerung sowie ein Schwellenlager. Da im Bestand jedoch ein geschlossener Oberbau, nämlich ein Rillenschienenoberbau, vorhanden ist, ist eine elastische Rillenschienenlagerung entsprechend DIN 45673 – Mechanische Schwingungen – Elastische Elemente des Oberbaus von Schienenfahrwegen – Teil 8: Labor-Prüfverfahren für kontinuierlich elastische Schienenlagerungen – auf steifer Unterkonstruktion, anzuordnen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.7.3). Mit dieser Maßnahme kann der gegenwärtige Immissionsstatus in etwa beibehalten werden. Sie ist geeignet, eine Überschreitung der Zumutbarkeitsschwellen zu verhindern.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die fachlichen Ausführungen des Gutachters und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen in Zweifel zu ziehen. Erhebliche Belästigungen von Menschen in Wohnungen und vergleichbar genutzten Räumen sind deshalb ausgeschlossen.

2.3 Baubedingte Erschütterungen

In der Bauzeit kann es zu zeitlich begrenzten Erschütterungswirkungen durch die Arbeiten kommen. Auch baubedingte Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche und auf betriebstechnische Anlagen können schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG darstellen.

Vorliegend lassen Ausmaß und Art der Baustellen sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen zwar keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin, neben einer allgemeinen Minimierungspflicht (Abschnitt A.IV.5.1) vorsorglich grundsätzlich auf die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 verpflichtet (vgl. Nebenbestimmung A.IV.7.2). Die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 werden mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen als Anhaltspunkt herangezogen. Zur Minimierung der baubedingten Erschütterungseinwirkungen wurde der Vorhabenträgerin darüber hinaus von der Planfeststellungsbehörde auferlegt, grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen (vgl. A.IV.7.1) sowie während der Durchführung schwingungsanregender Bauarbeiten auf berechtigtes Verlangen von Eigentümern oder Bewohnern von Gebäuden im Einwirkungsbereich baubedingter Erschütterungen In-situ-Messungen vornehmen zu lassen, um die Einhaltung der DIN 4150-2 und der DIN 4150-3 sicherzustellen (vgl. A.IV.7.4).

3. Luftschadstoffe

Das Vorhaben wirft keine Probleme für die Luftqualität auf, die im vorliegenden Verfahren hätten bewältigt werden müssen.

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Bahnbetrieb nicht zu erwarten.

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen, wie bei jeder Baustelle vergleichbarer Größenordnung, nicht zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen die Vorhabenträgerin zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u. a. durch Geruchs- und

Staubimmissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Nebenbestimmung A.IV.5.1). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Nebenbestimmung A.IV.8.).

VIII. Natur- und Artenschutz

Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft sind zulässig und stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert. Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung liegt nicht vor.

Die zur Verwirklichung des Vorhabens erforderliche Bautätigkeit sowie das Vorhaben selbst stellen einen Eingriff in Natur und Landschaft dar (§ 14 Abs. 1 Satz 1 Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG), weil die Veränderung der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit des Eingriffs ergibt sich vor allem aus der Inanspruchnahme von Flächen durch Neuversiegelung, wodurch ihre Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben ist sowie durch Gehölzrodung.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar im Sinne des § 15 Abs. 1 BNatSchG. Dies hat die Vorhabenträgerin zum einen nachvollziehbar dargelegt (§ 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG), zum anderen folgt dies aus der Planrechtfertigung. Als Verursacherin des Eingriffs ist die Vorhabenträgerin in allen Planungs- und Realisierungsstadien verpflichtet, für eine möglichst umweltfreundliche Umsetzung des Vorhabens Sorge zu tragen. Zumutbare Alternativen am gleichen Ort zur Vermeidung von Eingriffen existieren nicht (vgl. § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Dabei meint „am gleichen Ort“ die Möglichkeit der Ausführungsvarianten am geplanten Standort des Vorhabens (vgl. Gesetzesbegründung, BR-Drs. 278/09, S. 180). So existiert das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nur innerhalb des konkret geplanten Vorhabens. Die geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind ausführlich im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt (Unterlage 9-5). Ausprägung des Vermeidungsgebots ist auch die aus § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG folgende Pflicht der Vorhabenträgerin, die unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch

Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen).

Da plangemäß Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, die Maßnahmen im Kompensationsverzeichnis zu erfassen (vgl. § 17 Abs. 6 BNatSchG) und die Vorhabenträgerin dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG) vorzulegen (vgl. A.IV.1.3, A.IV.1.4).

Besondere Schutzgebiete sowie nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützte Biotopstrukturen sind nicht unmittelbar tangiert. Auch sind hierauf keine negativen Auswirkungen zu befürchten.

Die Vorhabenträgerin hat auch Maßnahmen vorgesehen bzw. zugesagt, die dem Schutz von Tierarten dienen und Beeinträchtigungen vermeiden und minimieren sollen (vgl. dazu auch die Nebenbestimmungen im Abschnitt A.IV.2. sowie die Zusagen in Abschnitt A.V.1.).

IX. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar. Im Plangebiet existieren weder Wasserschutzgebiete noch oberirdische Gewässer. Lediglich der Rombach verläuft im Plangebiet unterirdisch, wird jedoch von der Maßnahme nicht berührt. Eingriffe in das Grundwasser finden nicht statt. Insbesondere gehen von der Erneuerung des Mischwasserkanals keine Auswirkungen auf Gewässer aus. Somit sind auch wasserwirtschaftliche Ziele nicht tangiert.

X. Bodenschutz und Altlasten

Belange des Bodenschutzes sowie des Abfallrechts stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 HS. 2 LVwVfG angeordneten Konzentrationswirkung zum Ausdruck, dass es für die Verwirklichung des Vorhabens neben dem Planfeststellungsbeschluss keiner weiteren Planungs- oder Zulassungsentscheidung bedarf. § 75 Abs. 1 Satz 1 HS. 2 LVwVfG erwähnt allerdings nur Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen. Er knüpft die Ersetzungswirkung ersichtlich an Regelungen, in denen sich der Gesetzgeber des Mittels vorheriger Kontrolle bedient, sei es eines präventiven Verbots mit Erlaubnisvorbehalt oder eines repressiven Verbots mit Befreiungsvorbehalt. Derartige Zulassungstatbestände kennen das Abfallrecht, mit Ausnahme hier nicht einschlägiger Sachverhalte, und das Bodenschutzrecht hingegen nicht. Sind diese Rechtsgebiete nach der Konzeption des Gesetzgebers – in erster Linie – eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorverlagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 HS. 2 LVwVfG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der insoweit zuständigen Behörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Das Gebot der Konfliktbewältigung reicht nicht über den Entscheidungsspielraum hinaus, der der Planfeststellungsbehörde durch die Zuständigkeitsverlagerung des § 75 Abs. 1 Satz 1 HS. 2 LVwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen.
- Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes. Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

Vorliegend war insbesondere zu beachten, dass im Bereich der Dossenheimer Landstraße unterhalb der Schwarzdecke Auffüllungen (Sand-Kies-Gemische, Schicht 1) vorhanden sind. Unterhalb derselben wurden Schluffe (Schicht 2) angetroffen, die als schwach bis stark sandig und schwach bis stark tonig beschrieben wurden. Unterhalb der Schluffe finden sich anstehende Kiese und Sande (Schicht 3). Die Bodenverhältnisse wurden im Rahmen von Baugrunduntersuchungen ermittelt und in einem Fachgutachten dargestellt (vgl. Unterlage 11-1).

Gutachterlicherseits wurde der Einsatz einer geotechnischen sowie umwelttechnischen Fachüberwachung empfohlen. Diese sollten auch das Aushubplanum im Straßen- sowie Gleisbau und im Bereich der Kehranlage abnehmen und die zur Verfüllung vorgesehenen Materialien vor Einbau freigeben. Hintergrund ist insbesondere der beabsichtigte Kanalbau (Erneuerung) durch das Tiefbauamt im Bereich der Dossenheimer Landstraße 53-79, der auch im Fahrbahnbereich verläuft und auf dem der Fahrbahnoberbau erfolgt. Aber auch die Tatsache, dass die Schluffe (Schicht 2) nicht zum Wiedereinbau geeignet sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an und macht sie sich zu eigen. Zur Gefahrenabwehr wird besagte

Fachüberwachung in diesem Beschluss angeordnet (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.1, A.IV.9.2). Die Anordnung dient der Überprüfung und gegebenenfalls auch der Fortschreibung der geotechnischen Empfehlungen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.9.3).

Bei den Gründungsarbeiten wird seitens des Gutachters eine Tiefengründung empfohlen. Die Vorhabenträgerin hat die DIN 4150, Erschütterungen im Bauwesen zu beachten und ggf. eine Überprüfung der Einhaltung der Schwinggeschwindigkeit mit Erschütterungsmessungen durchzuführen. Dies wurde in diesem Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmung verfügt (vgl. A.IV.7.2).

Gegen das Vorhaben bestehen aus abfallrechtlichen Gesichtspunkten keine Bedenken. Gemäß den Untersuchungsergebnissen der Schwarzdeckenproben im Plangebiet wurden keine Überschreitungen des PAL-Gehaltes von 200 mg/kg oder Benzo(a)pyren-Gehaltes von 50 mg/kg festgestellt. Bei dem Schwarzdeckenmaterial handelt es sich um einen teerfreien Ausbauasphalt, der Abfalltechnisch unter AVV 17 03 02 „Bitumengemische mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 03 01 fallen“ fällt und somit als nicht gefährlicher Abfall einzustufen ist. Der Abfall ist in der Bau-
schuttaufbereitung als auch in der Asphaltaufbereitung recyclingfähig.

Die abfalltechnische Untersuchung des Auffüllmaterials wurde nach der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums Baden-Württemberg „Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial“ vom 14. März 2007 – Az.: 25-8980.08M20 Land/3 (VwV Boden) eingestuft. Es wurden zehn Mischproben (MP) untersucht. Demnach übersteigen mehrere Mischproben die gültigen Zuordnungswerte (Z 0) nach VwV Boden. So sind zwei der Mischproben (MP 4 sowie MP 10) der Einbaukonfiguration Z 1.2 zuzuordnen, wofür der PAK-Gehalt ausschlaggebend ist. Die Werte für Arsen und Benzo(a)pyren sind im Feststoff leicht erhöht. Zwei weitere Mischproben (MP 1 und MP 5) weisen einen erhöhten Arsen-Gehalt auf, sodass das Material der Einbaukonfiguration Z 0* III A zugeordnet wurde.

Es erfolgte ferner eine Nachanalyse nach der Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung – DepV) für die als Z 2 – Material gemäß VwV Boden eingestuft Proben MP2, -3, -6 und -8 vorgenommen. Bis auf die MP3 wurden alle Proben der Deponieklasse 0 zugeordnet. Die MP3 aufgrund einer Überschreitung des Parameters „lipophile Stoffe“ der Deponieklasse I. Das Aushubmaterial darf jedoch aufgrund der Überschreitung des pH-Wertes aller vier Proben sowie des

Benzo(a)pyren- und PAK-Gehaltes der Proben MP6 und MP8 nicht in eine Rekultivierungsschicht eingebaut werden.

Den gutachterlichen Erkenntnissen hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung A.IV.9.4. Rechnung getragen.

Die Untersuchung des Pflaster- und Schienenlängsfugenvergusses war unauffällig. Die untersuchten Proben waren frei von Asbest.

XI. Denkmalschutz

Vom Vorhaben betroffen ist ein Kulturdenkmal (Prüffall) nach § 2 DSchG: Mittelalterlicher Ortskern von Handschuhshaim (Listen Nr. MA 1, ADAB-Id- 104658956). Dieses befindet sich im südlichen Teil des Plangebiets. Es ist damit zu rechnen, dass bei Bodeneingriffen archäologisches Material angetroffen wird. Dabei ist eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes des Kulturdenkmals (§ 8 Abs. 1 Nr. 2 DSchG) nicht auszuschließen. Die sonst erforderliche denkmalschutzrechtliche Genehmigung wird durch die Zustimmung der Denkmalschutzbehörde ersetzt, § 7 Abs. 3 DSchG. Das Landesamt für Denkmalpflege beim Regierungspräsidium Stuttgart hat im Anhörungsverfahren erklärt, die erforderliche Zustimmung nur unter der Auflage von fachgerechten Dokumentationspflichten bei archäologischen Befunden zu erteilen. Diese Auflage wurde von der Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss unter A.IV.10.3 verfügt. Die von dem Landesamt für Denkmalpflege geforderte Abstimmung mit und Koordinierung durch die örtliche Denkmalschutzbehörde im Kurpfälzischen Museum hat die Vorhabenträgerin zugesagt (vgl. A.V.6.). Im Übrigen ist das Vorhaben unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.IV.10. mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

XII. Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit gegeneinander und untereinander abzuwägen (§ 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG).

1. Zweckmäßigkeit der Planung und Alternativüberlegungen

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann in den Blick zu nehmen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dabei nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 01.04.2007, 9 A 20.05).

1.1 Variantenprüfung

1.1.1 Null-Variante

Als Alternative zu dem beantragten Vorhaben wäre denkbar, dieses Projekt nicht durchzuführen. In diesem Fall könnte jedoch weder den Belangen von Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, auf Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen noch dem Bestreben, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen und somit auch die Wartezeit an der Haltestelle zu verkürzen noch der Optimierung von Betriebsabläufen, dem Sicherheitsgewinn durch Einsatz moderner Technik sowie der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Reduzierung des Instandhaltungsaufwands Rechnung getragen werden. Damit würde jedoch den unter Abschnitt B.IV.1. genannten Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele der Vorhabenträgerin korrespondieren, nicht entsprochen werden.

Im Ergebnis stellt sich die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar. Die Frage, ob die Vorhabenträgerin – aus übergeordneten Gründen – dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens ganz oder teilweise Abstand nehmen muss, ist demgegenüber Gegenstand der Gesamtbetrachtung.

1.1.2 Weitere Varianten

Die Vorhabenträgerin hat aufbauend auf ihren Planungszielen in Bezug auf einen bestandsnahen Umbau der bestehenden Straßenbahnanlage unterschiedliche Varianten in Bezug auf Lage und Ausbildung der beiden Haltestellen, der Führung des Radverkehrs sowie die Einrichtung von Linksabbiegern untersucht und in ihren Antragsunterlagen dargestellt. Die Erkenntnisse aus den Bürgerinformationsveranstaltungen sind in die Variantenprüfung der Vorhabenträgerin eingeflossen. Im Anhörungsverfahren haben Träger öffentlicher Belange, Verbände und Einwender wiederholt Vorschläge zu ihrer Auffassung nach besser geeigneten Varianten (Teilaspekte der Planung) kundgetan.

1.1.2.1 Haltestellen

Varianten in Bezug auf die Haltestellen können räumlicher oder technischer Natur sein sowie die Radwegführung im Bereich der Haltestellen betreffen.

1.1.2.1.1 Burgstraße

Eine räumliche Alternative zum Standort der Haltestelle Burgstraße ist nicht gegeben, da ihre Lage durch die Bahnsteiganlagen im Bestand, die Integration in den Knoten Fritz-Frey-Straße und die Anbindung an die Kehranlage Burgstraße festgelegt ist.

Bezogen auf technische Alternativen ist die Ausführung als Haltestelle mit Mittelbahnsteig betrachtet worden, was bei der Haltestelle Burgstraße mit einer wesentlichen Änderung der bestehenden Gleisanlagen einhergehen würde, weil die Gleise und Weichen zur Kehranlage umfangreich umzubauen wären. Demnach drängt sich diese Alternative nicht als die vorzugswürdige auf.

Die Radwegführung verläuft außerhalb der Haltestelle, bedingt durch deren Inselanlage. Eine Alternative zur geplanten Radwegführung ist nicht ersichtlich und war daher nicht zu prüfen.

1.1.2.1.2 Biethsstraße

Die Haltestelle wird mit Seitenbahnsteigen ausgestattet und nach Norden versetzt. Die räumliche Alternative, die Haltestelle standortgleich umzubauen, steht in Konflikt

den von der Vorhabenträgerin angestrebten und in Deutschland üblichen Haltestellenabständen von 300 bis 400 m. Ein solcher Abstand kommt auch einer besseren Verkehrserschließung entgegen. Derzeit befindet sich die Haltestelle in einer Entfernung von 230 m zur Haltestelle Hans-Thoma-Platz und in 550 m Entfernung zur Haltestelle Burgstraße. Eine andere Lage würde durch die Zwänge aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle konterkarieren.

Die Ausstattung der Haltestelle mit Mittelbahnsteigen stellt nach Auffassung der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde keine geeignete technische Alternative dar, weil auf diese Weise im straßenbündigen Bereich eine erhöhte Unfallgefahr durch eine fehlende rückseitige Absperrung zur stark befahrenen Straße besteht. Der Vorteil, dass durch den Einsatz von Mittelbahnsteigen eine vollständige Schließung der Alexander-Colin-Straße vermieden werden könnte, ist nicht geeignet, die Nachteile, wie erhöhten Platzbedarf, notwendige Gleisverschwenkungen und erhöhte Unfallgefahr, aufzuwiegen.

Bei der Radwegführung sind zwei Alternativen denkbar: Einerseits die Führung zwischen Gleis und Wartebereich (Radweg vorn) und andererseits die Führung hinter dem Wartebereich (Radweg hinten). Beantragt wurde die Führung hinter dem Wartebereich. Diese Ausführung ist deshalb vorzugswürdig, weil sie einen flüssigen Radverkehr gewährleistet, der andernfalls bei „Radweg vorn“ durch die Halte der Straßenbahn behindert wäre.

1.1.2.2 Zusätzliche Linksabbiegespuren

Im Bestand existieren keine Linksabbiegespuren im Abschnitt Fritz-Frey-Straße bis Hans-Thoma-Platz, mit Ausnahme eines markierten Linksabbiegerbereichs für die Kriegsstraße, der jedoch nicht den aktuellen Richtlinien entspricht. Die übrigen links abbiegenden Verkehrsteilnehmer stellen sich mittig in Warteposition auf und warten, bis der Gegenverkehr passiert. Dadurch kommt es zu Rückstauerscheinungen. Aus diesem Grund sieht die Planung der Vorhabenträgerin neue Linksabbiegespuren in die Burg- und Mühlingstraße vor. Ein Wegfall der geplanten Linksabbiegespuren für die Burg- und Mühlingstraße sowie die Einrichtung einer Linksabbiegespur für Radfahrende in die Fritz-Frey-Straße sind als Planungsvarianten nicht vorzugswürdig, da sich an der gegenwärtigen Problematik nichts verändern würde.

Die Linksabbiegerspur für Radfahrer in die Fritz-Frey-Straße könnte zwar die Radverkehrsrichtung Richtung Norden beschleunigen. Jedoch liegen die gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) erforderlichen Voraussetzungen (Überqueren nur eines Fahrstreifens, zeitlich versetztes Auftreten von Auto- und Radverkehr, überwiegend gebündeltes Auftreten von Auto- und Radverkehr) nicht kumuliert vor. Daher würde durch den beschriebenen Linksabbiegestreifen eine Gefahrensituation geschaffen.

Ein Verzicht auf die Linksabbiegestreifen in die Burg- und Mühlingstraße würde als Vorteile den Wegfall zusätzlicher Gleisverziehungen und Gewinnung von Flächen für Gehweg, Parken oder Baumstandorte mit sich bringen, jedoch sind diese Vorteile nicht geeignet, die mit dem Verzicht verbundenen Nachteile aufzuwiegen. Dabei handelt es sich konkret um ungünstige Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, wie sie sich auch im Bestand darstellen. Es wäre mit Rückstauerscheinungen des Individualverkehrs zu rechnen wodurch wiederum der Betrieb der Straßenbahn behindert wäre. In der Folge würden die Reisegeschwindigkeiten weiter reduziert werden und es würde zu erhöhten Verkehrsbelastungen sowie Wartezeiten kommen.

1.1.2.3 Temporäre Ladezone Dossenheimer Landstraße 45-47

Im Anhörungsverfahren hat die Vorhabenträgerin Kenntnis von Tatsachen erlangt, die sie zur Planung einer weiteren Ladezone in der Dossenheimer Landstraße 45-47 - zusätzlich zu den bereits vorgesehenen in der Mühlingstraße und am Hans-Thoma-Platz - veranlasst haben. Hintergrund der Einrichtung dieser Ladezone ist ein dort seit vielen Jahrzehnten ansässiger Sanitärbetrieb, der eine mehrmals tägliche Anlieferung enorm sperriger Sanitärmaterialien erfordert. So werden beispielsweise regelmäßig Rohre von mehreren Metern Länge angeliefert. Diese müssten bei einer Nutzung der Ladezonen Mühlingstraße oder Hans-Thoma-Platz durch Lieferanten, mehrmals täglich, auf dem Gehweg transportiert werden, wodurch es zu einer Behinderung der Gehwegnutzung und zur Schaffung einer Gefahrenlage für den Fuß- und Radverkehr durch in den Straßenbereich hineinragende Teile kommen würde. Derzeit erfolgt die Anlieferung am Straßenrand tagsüber.

In enger Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg und den betroffenen Gewebetreibenden hat die Vorhabenträgerin deshalb eine zeitlich beschränkte Ladezone von 15 m Baulänge vorgesehen. Die Ladezone ist 2,55 m breit und ragt 1,35 m in den Fahrradstreifen hinein. Sie steht wenige Stunden am Tag, außerhalb der Hauptverkehrszeiten, zur Verfügung. Wenn sie nicht belegt ist,

kann der Radverkehr über die Ladezone hinweg fahren. Ist sie belegt, weicht der Radverkehr auf den Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr aus. Die rnv erlässt eine Dienstanweisung zum Überholverbot von Radfahrenden an der betreffenden Engstelle. Die konkrete zeitliche Beschränkung wird von der Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde festgelegt. Die zu dieser Planänderung angehörten Betroffenen und Träger öffentlicher Belange äußerten zum Teil Sicherheitsbedenken gegen die Planung.

So trug das Polizeipräsidium Mannheim vor, die Anordnung von Tempo 30 sei auf Ortsdurchfahrtsstraßen lediglich aufgrund einer Ladezone grundsätzlich nicht zulässig. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte sei an der Stelle mit Unfällen zu rechnen. Be- und Entladevorgänge am Fahrzeug während der Ladezeiten würden die Komplexität der Verkehrssituation spürbar erhöhen und vorhandene Querschnitte deutlich einschränken. Es müsse vermieden werden, dass der durchschnittliche Teilnehmer durch eine Erhöhung der Verkehrsbeziehungen überfordert sein würde.

Der ADFC sieht ein Sicherheitsrisiko für die Radfahrenden durch die Ladezone. Zur Erhöhung der Sicherheit wurde angeregt, Tempo 30 in beiden Fahrtrichtungen anzuordnen und Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn einzusetzen. Ferner sei im Bereich der Ladezone eine Auflösung des Schutzstreifens und der Übergang in eine rotgefärbte Mischzone sinnvoll. Der Neubau eines Lufterlements wurde kritisiert. Weiterhin wurde angeregt, ein temporäres Überholverbot einspuriger Fahrzeuge im Bereich der Engstelle anzuordnen.

Das Amt für Verkehrsmanagement trägt in seiner Stellungnahme vor, dass in den Randzeiten die Verkehrsbelastung durch motorisierten Verkehr in der Dossenheimer Landstraße so gering ist, dass die Nutzung der Ladezone möglich sei und den Vorgaben der ERA entspreche. Zwischen Mühlingsstraße und Hans-Thoma-Platz solle Tempo 30 nach § 45 Abs. 1b Ziffer 5 StVO angeordnet werden. Die Verkehrsströme in den Randzeiten seien überschaubar, sodass eine problematische Verflechtung der einzelnen Verkehrsströme nur vereinzelt zu erwarten sei. Insgesamt stuft das Amt für Verkehrsmanagement die Ladezone als sicher ein.

Eine verspätete Einwendung vom 31.01.2021 bewertet die Ladezone kritisch, weil mit Falschparkern auf derselben zu rechnen sei; dies habe der Einwender in vergleichbaren Fällen in Heidelberg so beobachten können. Zur Problemlösung schlägt er eine Unterbrechung des Schutzstreifens auf einer Länge von 19 Metern vor, da nur auf markierten Ladezonen unerlaubt geparkt würde. Hier ist zu entgegnen, dass

solche Mutmaßungen im Rahmen der Planfeststellung irrelevant sind. Sollte es zu Falschparken kommen, wäre dieses Problem durch die zuständige Ordnungsbehörde zu bewältigen. Die Stadt Heidelberg hat regelmäßige Kontrollen des ordnungsgemäßen Parkens zugesagt. Der Planfeststellungsbehörde sind keine Tatsachen bekannt, aus denen sich schlussfolgern ließe, dass die Ausweisung einer zeitlich beschränkten Ladezone Kraftfahrzeuge zum falschparken einlade und dies bei einer bloßen Unterbrechung des Fahrradschutzstreifens nicht der Fall sei. Die vom Einwender beispielhaft vorgelegten Aufnahmen zugesparkter Ladezonen stammen aus Straßen, bei denen jeweils ein vor- oder nachgelagerter Längsparkstreifen vorhanden ist. Die Markierung der Ladezone wird von der Planfeststellungsbehörde als notwendig und eine bloße Schutzstreifenunterbrechung als nicht ausreichend gesehen. Denn die Markierung dient sowohl den Lieferfahrzeugen als auch dem Schienenverkehr als Orientierung und gewährleistet ein Lichtraumprofil von 2,10 m zwischen nächstgelegener Gleisachse und festem Hindernis (Lieferfahrzeug bei Entladetätigkeit). Fahrradfahrern steht eine Breite von 1,80 m zur Verfügung, um das Lieferfahrzeug passieren zu können. Eine temporäre Ladezone mit ähnlichen Ausmaßen und örtlichen Gegebenheiten wird im weiteren Verlauf der B3 seit Jahren unfallfrei praktiziert. Eine bloße Unterbrechung des Fahrradschutzstreifens drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdig auf. Die fehlende Markierung bringt eine unklare Verkehrssituation mit sich. Das Halten und Parken wäre am Straßenrand jederzeit möglich, was ein Hindernis für Radfahrende während des gesamten Tages darstellen würde. Insgesamt wäre eine solche Situation dann vergleichbar mit derjenigen im Bestand und bedeutete deshalb aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer.

Die Vorhabenträgerin hat den Sicherheitsbedenken Rechnung getragen, indem sie ein ursprünglich geplantes Luftelement entfallen ließ. Insbesondere befindet sich die temporäre Ladezone nicht in dem Bereich, in dem die Dossenheimer Landstraße künftig den geringsten Querschnitt zwischen Hans-Thoma-Platz und Burgstraße aufweisen wird. Der Gesamtstraßenquerschnitt bleibt innerhalb der dortigen Bebauung unverändert. Die Anordnung von Tempo 30 obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde. Die Verkehrsbeziehungen ändern sich künftig nicht. Bereits heute finden Be- und Entladevorgänge auf gesamter Länge zwischen der Einmündung Mühlingstraße und Hans-Thoma-Platz im Zeitraum von 08.30 – 16.00 Uhr statt. Diese Vorgänge werden künftig auf eine zeitlich und räumlich definierte Fläche reduziert. Dadurch werden auch Behinderungen von Verkehr und Fußgängern verringert.

Seitens der IHK Rhein-Neckar wurde die Einrichtung der Ladezone begrüßt.

1.1.2.4 Sonstige Alternativen

Es bieten sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, insbesondere vor dem Hintergrund der örtlichen Verhältnisse, keine sonstigen Alternativen ernsthaft an. Die mit der Planung angestrebten Ziele ließen sich weder an einem anderen Standort noch auch sonst unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen.

2. Umweltbelange

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls zwingendes Umweltrecht dem Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.1 Schallimmissionen

Bereits bei den Erwägungen, ob ggf. Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem Vorhaben zwingend entgegenstehen, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Mit Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe oder elektromagnetische Wellen ist nach gegenwärtigem Stand ebenfalls nicht zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung, mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.2 Klima/Luft

Es ist mit Luftschadstoffbelastung und auch mit Staubbelastung im Baufeld zu rechnen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur temporär und damit nicht schwerwiegend.

Mit einer negativen Auswirkung auf das Makroklima ist durch den Betrieb der Straßenbahn nicht zu rechnen.

2.3 Natur und Arten

Bereits bei Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Natur- und Artenschutzrecht (vgl. B.VIII.) ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass natur- und artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegenstehen. Insbesondere ist keine erhebliche Beeinträchtigung von Pflanzen und Tieren gegeben, sofern alle Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung fachgerecht umgesetzt werden. Verbleibende Eingriffe werden kompensiert. Insgesamt überwiegt der Nutzen des Vorhabens die mit ihm auch verbundenen Nachteile.

2.4 Barrierefreiheit

Die Maßnahme „Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Burg- und Biethsstraße mit Umbau der Dossenheimer Landstraße“ tragen im Ergebnis auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) und des Landesgesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Landesbehindertengleichstellungsgesetz – L-BGG) Rechnung.

Gemäß § 8 Abs. 5 BGG sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes, gemäß § 7 Abs. 2 L-BGG nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes, barrierefrei zu gestalten. § 8 Abs. 5 BGG (entsprechend § 7 Abs. 2 L-BGG) enthält dementsprechend lediglich den allgemeinen Grundsatz des barrierefreien Bauens, ohne selbst konkrete Anforderungen für die jeweilige Maßnahme bzw. die jeweilige Verkehrsanlage festzulegen.

Bei § 3 Abs. 1, 5 BOStrab handelt es sich um eine in diesem Sinne einschlägige Rechtsvorschrift. Hierin ist bestimmt, dass Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein müssen, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen die Benutzung der Betriebsanlagen (die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmt sind) und Personenfahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen.

Konkrete Vorhaben enthält die BOStrab im Wesentlichen nicht. Soweit die Vorhabenträgerin deshalb im Rahmen der Generalklausel verpflichtet ist, auf die Ermöglichung

einer erschwernisfreien Benutzung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Im Rahmen dieser Prüfung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) zur Beurteilung heranzuziehen. Zwar handelt es sich bei einer DIN-Vorschrift nicht um eine verbindliche Rechtsvorschrift, solange sie nicht ausdrücklich dazu bestimmt oder in einer Rechtsvorschrift ausdrücklich auf sie Bezug genommen wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gibt die Vorschrift jedoch den gegenwärtigen Stand (der Technik) wieder, der grundsätzlich als – wünschenswerter – Mindeststandard für die Anerkennung der Barrierefreiheit zu werten ist.

Die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung wird dem gerecht. Die Beachtung der DIN 18040-3 sowie der DIN 32984 hat die Vorhabenträgerin im Übrigen zugesagt (vgl. A.V.2.6). Insgesamt wird bei den im Zuge des Vorhabens anstehenden Infrastrukturmaßnahmen eine weitgehende Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet.

3. Kultur- und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen auf Kulturgüter werden bei Beachtung aller Auflagen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie der Zusagen vermieden.

4. Private Rechte und Belange /Eigentum

Die für die Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich weit überwiegend im Eigentum der Stadt Heidelberg. Diese hat keine Einwendungen erhoben. Lediglich vorsorglich ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzuhalten, dass auf die Inanspruchnahme von Grundstücken im von der Planung vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden kann, ohne die Planungsziele zu verfehlen.

Hinsichtlich der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum lassen sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde angesichts von Zusagen der Vorhabenträgerin und zahlreicher Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses, die auch dem Schutz des Eigentums dienen, unzumutbare Beeinträchtigungen mit hinreichender Zuverlässigkeit ausschließen.

Soweit Grunderwerb erforderlich war, ist dieser, nach Angaben des Amtes für Liegenschaften und Konversionen der Stadt Heidelberg, bereits erfolgt.

Die Nutzung privater Grundstücke hat die Vorhabenträger durch Vereinbarungen gesichert und die entsprechenden Mietverträge der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Vor diesem gesamten Hintergrund stehen eigentumsrechtliche Positionen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

5. Sonstiges

Die Planfeststellungsbehörde vermag auch keine sonstigen Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären als das berechnete, im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

XIII. Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Bei der Planung wurde den Interessen der berührten Träger öffentlicher Belange und der Stadt Heidelberg so weit wie möglich Rechnung getragen. Zahlreiche Anregungen der einzelnen beteiligten Stellen fanden ihren Niederschlag in Zusagen und Planänderungen der Vorhabenträgerin sowie in den in diesem Beschluss verfüigten Maßgaben und Nebenbestimmungen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben die folgenden berührten Stellen der Anhörungsbehörde inhaltliche Aussagen zum Vorhaben übersandt:

- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 – Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst,
- Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46 – Verkehr,
- Regierungspräsidium Stuttgart – Landesamt für Denkmalpflege,
- Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg,
- Stadt Heidelberg – Amt 31 – Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie,
- Stadt Heidelberg – Amt 37 – Feuerwehr,
- Stadt Heidelberg – Amt 61 – Stadtplanungsamt,
- Stadt Heidelberg – Amt 66 – Tiefbauamt,

- Stadt Heidelberg – Amt 15 – Bürgeramt,
- Stadt Heidelberg – Amt 23 – Amt für Liegenschaften,
- Stadt Heidelberg – Amt 81 – Amt für Verkehrsmanagement,
- Stadt Heidelberg – Fahrgastbeirat,
- Landeseisenbahnaufsicht,
- Vermögen und Bau Baden-Württemberg,
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr,
- Stadtwerke Heidelberg GmbH,
- Autobahn GmbH des Bundes,
- Polizeipräsidium Mannheim.

Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben sich im Grundsatz nicht gegen das Vorhaben ausgesprochen.

Auf die wesentlichen Aspekte der von den Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise wurde an der jeweils thematisch passenden Stelle dieses Beschlusses eingegangen.

Zu den in den Stellungnahmen vorgetragenen Bedenken, Anregungen und Hinweisen ist im Übrigen Folgendes zu bemerken:

1. Stadt Heidelberg - Bezirksbeirat Handschuhsheim

In seiner Stellungnahme hat der Bezirksbeirat eine Reihe von Nebenbestimmungen vorgeschlagen, die von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen wurden. Die Planfeststellungsbehörde hat die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen geprüft und hält deren Anordnung ebenfalls für entbehrlich. Dies aus folgenden Gründen:

- Reserveflächen bei der Regelkonformen Aufteilung des Straßenquerschnitts dem Radverkehr zuzuschlagen, würde zu einem häufigen Wechsel der Breiten der Radverkehrsanlage führen, was zu vermeiden ist. Eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf längerer Strecke ist nicht möglich. Das hierfür erforderliche Potenzial liegt nicht vor.
- Die Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Dossenheimer Landstraße kommt deshalb nicht in Betracht, da es sich um die einzige nördliche Zufahrtsstraße nach Heidelberg handelt und die Leistungsfähigkeit des Straßenabschnitts dadurch beeinträchtigt wäre.

- Die Anpflanzung einer Baumreihe an der Ostseite der Straße wurde von der Vorhabenträgerin geprüft und wäre mit einem unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwand sowie Bauzeitbedarf verbunden.

2. Stadt Heidelberg - Amt für Verkehrsmanagement

Seitens des Amtes für Verkehrsmanagement wurde mit Stellungnahme vom 06.10.2021 die Verbreiterung der Mittelinseln der Fußgängerquerung Lichtsignalanlage K174 Hans-Thoma-Platz-Nord angeregt. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, weshalb über deren Veränderung keine Entscheidung möglich ist.

3. Stadt Heidelberg - Tiefbauamt

In seiner Stellungnahme vom 15.10.2021 beschäftigt sich das Tiefbauamt hauptsächlich mit den technischen Darstellungen der Planunterlagen. Die Vorhabenträgerin hat diesbezüglich zugesagt, die Bemerkungen des Tiefbauamtes in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (vgl. A.V.4.5). Hiergegen hat das Tiefbauamt in der Online-Konsultation keine Einwände erhoben. Die übrigen Punkte der Stellungnahme konnten im Rahmen der Online-Konsultation ausgeräumt werden.

4. Stadt Heidelberg – Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie

Die mit Stellungnahme vom 27.10.2021 geforderte Überspannung des Wartebereichs an der Haltestelle Burgstraße mit einer Photovoltaik-Anlage, Wetterschutz und Montageeinrichtung für Haltestellenbeleuchtung hat die Vorhabenträgerin als praktisch und technisch nicht möglich zurückgewiesen, weil es an den erforderlichen Sicherheitsanforderungen fehle, die örtliche Lage in Straßenmittellage als auch im Gleisbogenbereich ungünstig sei.

Soweit die Anpflanzung zwei weiterer Bäume als Ausgleichsmaßnahme statt auf dem Flurstück 16183 aus Platzgründen auf einer kommunalen Fläche gefordert wird, wird dies von der Vorhabenträgerin zurückgewiesen, da der Platz auf dem Flurstück 16183 für die beabsichtigten Pflanzungen ausreichend sei. Dies wurde auch von der Umweltgutachterin sowie vom Landschaftsamt der Stadt Heidelberg bestätigt. Der Vortrag des Amtes für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie vermag daher nicht die der Planfeststellungsbehörde vorliegende fachliche Einschätzung zu erschüttern.

XIV. Verbände

1. VCD Regionalverband Rhein-Neckar e.V.

Soweit in der Stellungnahme vom 20.10.2021 die Planung von Fahrradabstellanlagen angeregt wird, hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass die Stadt Heidelberg beabsichtigt, die „Bike and Ride“-Anlage in Höhe der Haltestelle Burgstraße um 14 neue Fahrradabstellplätze zu erweitern. Zum anderen sieht die Planung der Vorhabenträgerin fünf Fahrrad-Anlehnbügel (zehn Stellplätze) im Bereich der Straßeneinmündung Biethsstraße sowie drei Fahrrad-Anlehnbügel (sechs Stellplätze) im Bereich der Mühlingstraße vor.

2. ADFC

In seiner Stellungnahme vom 28.10.2021 geht der ADFC von der Dossenheimer Landstraße als einer Hauptradroute aus. Für eine solche seien die geplanten Radwege jedoch zu schmal.

Diese Auffassung trifft nicht zu, da es sich bei der Dossenheimer Landstraße nicht um eine Hauptradroute handelt. Eine solche verläuft über Parallelstraßen wie Burg- und Trübnerstraße.

Der ADFC wendet sich im Übrigen hauptsächlich gegen die vorgesehenen Baumfällungen im Osten der Haltestelle Burgstraße, die jedoch zur Herstellung der Barrierefreiheit im Bereich der Haltestelle erforderlich sind, damit die Breite der Bahnsteige gegenüber dem Bestand erhöht werden kann. Die Baumfällungen werden ausgeglichen (vgl. B.III.1.5.1).

Der thematisierte Ausbau der Trübner- / Zeppelinstraße und Blütenweg / Burgstraße / An der Tiefburg / Steubenstraße ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sodass darüber vorliegend nicht entschieden werden kann.

3. IHK Rhein-Neckar

Mit Stellungnahme vom 26.10.2021 wird das Entfallen von Parkplätzen im Plangebiet problematisiert. Dass Parkplätze entfallen, mag als unkomfortabel oder belastend empfunden werden. Die Beibehaltung des Umfangs von Parkmöglichkeiten im Bestand (ausgewiesene Parkplätze gibt es entlang der Dossenheimer Landstraße nicht

- das Parken erfolgt ungeregelt am Straßenrand) ginge jedoch zulasten der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs, denn ausgewiesene Parkplätze können zu einer Verringerung der Gehwegbreite oder des Fahrradschutzstreifens führen. Die Beibehaltung des *status quo* bei der Parksituation ist deshalb nicht mit dem Vorhaben vereinbar. Insbesondere existiert ein Anspruch auf Parken am Straßenrand nicht – weder aus Gesetz noch aus Gewohnheitsrecht.

Dass der Wegfall von Parkplätzen eine Gefahr für den örtlichen Einzelhandel bedeutet, ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Es verbleiben auch nach Verwirklichung des Vorhabens Parkmöglichkeiten auf der Dossenheimer Landstraße. Da durch den Umbau eine Aufwertung der Straße insgesamt erfolgt, gibt es Grund zur Annahme, dass der erhöhte Komfort für den Fuß- und Radverkehr - auch durch die barrierefreien Haltestellen - dem Einzelhandel entgegenkommt.

4. BUND

Der Verband befürchtet, wie in seiner Stellungnahme vom 17.10.2021 geschildert, insbesondere, dass der Entfall von Bäumen im Bereich der Lärmschutzwand zu schalltechnisch relevanten Änderungen führt. Dies wird durch das Schallgutachten (Unterlage 10-1, dort Anlage 4.1) widerlegt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde geht mit dem Vorhaben keine unnötige bzw. vermeidbare Entfernung von Bäumen einher. Für die Entfernung der Gehölze liegt jeweils ein sachlicher Grund vor.

Soweit sich gegen die Entfernung der Gehölze an der Haltestelle Burgstraße ausgesprochen wird, sei auf die obigen Ausführungen unter 2. verwiesen. Im Übrigen existiert keine Pflicht zur „lokalen“ Kompensation von Gehölzrodungen. Ein Ausgleich wird anhand einer Gesamtbilanzierung vorgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Ausgleich der Eingriffe in die Natur unter B.VIII. ausführlich auseinandergesetzt.

Wenn es der Vorhabenträgerin darauf ankommt, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhöhen und den Umstieg auf die Straßenbahn attraktiver zu machen, so liegt darin kein Widerspruch zum Verkehrsmodell der Stadt Heidelberg, das keine Abnahme der Verkehrsströme bis 2035 prognostiziert. Dem Verkehrsmodell liegen Bestandsdaten zugrunde, die sich in Zukunft durch verändertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

jederzeit ändern können. Ein Verkehrsmodell dient als Entscheidungs- und Planungsgrundlage für Infrastrukturmaßnahmen und nicht um einen festgelegten Maßnahmenplan für die Jahre bis 2035.

Soweit die Planung hinsichtlich der Bushaltebucht an der Haltestelle Burgstraße kritisiert wird, ist dem entgegenzuhalten, dass diese künftig entfällt.

Die kritisierte Ausweitung der Fahrbahn mit Bushaltebucht stadtauswärts ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde alternativlos, da alternative Haltestellenbereiche für den SEV nicht ersichtlich sind. Der Vorschlag, auch die Bushaltebucht stadteinwärts entfallen zu lassen, da diese zum Falschparken einlade, muss zurückgewiesen werden, da die Bushaltebuchten für den Schienenersatzverkehr notwendig sind und die Befürchtung, es könne zum Falschparken kommen, nicht geeignet ist, die notwendige Haltebucht entfallen zu lassen. Die Haltebucht kann nicht mit einem Parkplatz verwechselt werden. Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträgerin haben keinen Einfluss auf Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Darüber hinaus hat die Stadt Heidelberg regelmäßige Kontrollen von Falschparkenden zugesagt.

Den Hinweis, dass die Wartezeiten für Fußgänger an den Lichtsignalanlagen zu optimieren seien, da sie bereits jetzt punktuell die Grenzwerte der niedrigsten Qualitätsstufe unterschreiten und bei langen Wartezeiten eine Gefahr bestehe, dass Fußgänger ohne „grün“ abzuwarten die Dossenheimer Landstraße queren, um die Straßenbahn noch zu erreichen, hat die Vorhabenträgerin aufgenommen und zugesagt, dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

XV. Träger von Versorgungsleitungen

Die von Trägern der im Plangebiet gelegenen Versorgungsleitungen im Anhörungsverfahren vorgebrachten Forderungen hat die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss berücksichtigt (vgl. A.IV.11).

Darüber hinaus ist Folgendes zu bemerken:

Die Stadtwerke Heidelberg planen im Zuge des Vorhabens die Erneuerung der Leitungen für Gas- und Wasserversorgung im Verlauf der Dossenheimer Landstraße sowie die Erneuerung und den Ausbau der Stromversorgung, der Telekommunikations-

Infrastruktur sowie der Beleuchtung. Diese Erneuerung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhabenträgerin wird sich mit den Leitungsträgern rechtzeitig vor Baubeginn abstimmen (vgl. Nebenbestimmung A.IV.4.2).

XVI. Private Einwender

Insgesamt haben im Laufe des Verfahrens Privatpersonen, Unternehmen und Vereine Einwendungen erhoben (Einwender). Die von den Einwendern vorgebrachten Gesichtspunkte werden nachfolgend einzeln behandelt. Die von mehreren Einwendern gleichlautend bzw. nahezu gleichlautend vorgebrachten Einwendungen werden zur Vermeidung von Wiederholungen gemeinsam behandelt.

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Abschnitt auf die Wiedergabe der Namen von Einwendern verzichtet; stattdessen werden zur Identifikation laufende Nummern benutzt. Die Stadt Heidelberg, bei der eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans zwei Wochen zur Einsicht ausliegen wird, bekommt eine Liste zur Verfügung gestellt, mit der die Einwender anhand der vergebenen Identifizierungsnummern (Ident.-Nr.) entschlüsselt werden können. Die zuständigen Bediensteten der Stadt werden Einwendern und Betroffenen, die in den Planfeststellungsbeschluss Einsicht nehmen und ihren Namen nennen, die zugehörige Identifizierungsnummer mitteilen, sofern den Einwendern eine Identifizierungsnummer zugeordnet wurde.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 i. V. m. § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Es wird darauf hingewiesen, dass sofern die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Namen, Anschriften oder vom Vorhaben betroffener Grundstücke von Beteiligten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17) Auskunft über diese Daten oder darüber erhalten kann, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt wird.

1. Ident.-Nr. 12

Bezüglich der vom Einwender mit Schreiben vom 26.08.2021 gestellten Fragen zum sicheren Radfahren in Richtung Norden zwischen den Straßen „zum Steinberg“ und

„Dossenheimer Weg“ hat die Vorhabenträgerin die Planung in der Synopse zum Anhörungsverfahren erläutert. So erfolgt die Führung der Radfahrenden in Höhe der Haltestelle Burgstraße über einen Schutzstreifen, einen von Radfahrenden und Fußgängern gemeinsam genutzten Bereich sowie einen separaten Radweg Richtung Norden inklusive signalgesteuerter Querung der Dossenheimer Landstraße.

Die Variantenbetrachtung wurde von der Vorhabenträgerin in Kapitel 5.2.1 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) vorgenommen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit den möglichen Planungsvarianten unter B.XII. beschäftigt.

Soweit sich der Einwender darum sorgt, ob die Fahrt mit einem nicht autobahn-tauglichen KFZ von Dossenheim nach Heidelberg möglich sein wird, sei darauf verwiesen, dass die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen zu Umleitungen von der Stadt Heidelberg als zuständiger Verkehrsbehörde im Rahmen der Ausführungsplanung getroffen werden. Diese werden auf die jeweiligen Verkehrsteilnehmer abgestimmt.

2. Ident.-Nr. 13

Der Einwender – ein eingetragener Verein – hat mit Schreiben vom 02.09.2021 sowie 26.01.2023 (E-Mail) Einwendungen erhoben, wobei die letztere Einwendung nach Ablauf der Einwendungsfrist und somit verspätet erfolgte.

Dem Vorschlag des Einwenders, die Breite des Fahrradschutzstreifens zuungunsten des motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen, hat die Vorhabenträgerin nicht entsprochen. Die gewählten Abstände ergeben sich aus dem Verhältnis von notwendigem Gleisabstand, der Wagenkastenbreite der Bahnen von 2,4 m und dem notwendigen Sicherheitsabstand zwischen der Außenkante des Wagenkastens und dem Radfahrstreifen von jeweils 1,2 m. So ergibt sich eine Breite von 7,80 m, die lediglich im Bereich der Haltestelle Biethsstraße mit 7,25 m geringer ausfällt, da dort der Radfahrstreifen nicht im Bereich der Straße, sondern hinter dem Bahnsteig geführt wird. Auch die Trassierung der Gleisanlage für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h hat dazu geführt, dass die Mindestbreite von 7,80 m nicht überall eingehalten werden kann.

Das angesprochene Fehlen einer Doppelmarkierung zwischen dem Fahrradschutzstreifen und dem Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr beruht auf örtlichen Gegebenheiten, unter denen sich der Wagenkasten dem Abstand von 1,2 m zum Schutzstreifen annähert und ist daher nicht zu beanstanden.

Wenn der Einwender in seinem Schreiben vom 26.01.2023 (eingegangen per E-Mail bei der Planfeststellungsbehörde) behauptet, die geplante Ladezone vor der Dossenheimer Landstraße 45-47 sei durch eine bloße Unterbrechung des Fahrradschutzstreifens zu ersetzen, so ist dieser Einwand formal unberechtigt, denn der Einwender war nicht von der ersten Planänderung stärker oder erstmals betroffen. Der Einwender gibt zwar an, im Namen der IG und AG Rad zu agieren, jedoch sind diese nicht formal vertreten und somit auch nicht durch den Einwender vertreten, sodass die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass der Einwender im eigenen Namen die Einwendung erhoben hat. Die Einwendung ist nicht präkludiert (vgl. B.I.3.3.4.). Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Möglichkeit einer bloßen Schutzstreifenunterbrechung im Bereich der geplanten Ladezone als Ausführungsvariante befasst (vgl. unter B.I.3.4.4) mit dem Ergebnis, dass sich eine solche Ausführung nicht als vorzugswürdig aufdrängt.

3. Ident.-Nr. 9, 10, 11

Bei den Einwendern handelt es sich um Miteigentümer des Flurstücks Nr. 10821 in der Dossenheimer Landstraße. Die Einwender befürchten zum einen, dass nach Verwirklichung des Vorhabens, die Zufahrt zu ihrem Grundstück nicht mehr uneingeschränkt möglich sein wird. Dies ist unrichtig. Die Zufahrt liegt im abgesenkten Bereich der Haltestelle Biethsstraße und ist baulich uneingeschränkt erreichbar.

4. Ident.-Nr. 1, 15

Die Einwender sind Anwohner der Hans-Thoma-Straße. Im Einwendungsschreiben vom 24.10.2021 geben sie an, vom Verkehrslärm im Bereich der Haltestelle Burgstraße betroffen zu sein. Sie wenden sich gegen die Fällung der Bäume im Bereich der Lärmschutzwand. Durch die Entfernung von besagten Bäumen würde im Sommer der entstehende Hitzestress für die ÖPNV-Nutzer erhöht werden. Ferner befürchten die Einwender eine Lärmzunahme durch Reflexion des Verkehrslärms an der Schallschutzmauer. Bezogen auf den Radverkehr wünschen sie sich als Radfahrende eine direkte Verbindung zur Fritz-Frey-Straße auf der Westseite der Dossen-

heimer Landstraße – beispielsweise durch einen Zweirichtungsradweg. Die derzeitige Führung des Radwegs auf der Ostseite der Dossenheimer Landstraße sei nachteilig, da die Bushaltestelle oft zugeparkt sei. Die Wartezeiten an der signalisierten Überquerung am Knoten Fritz-Frey-Straße seien für Radfahrende zu lang. Im Übrigen sprechen sich die Einwender gegen eine Flächenversiegelung aus. Wenn diese zugunsten des Radverkehrs erfolgen sollte, müsse man im Gegenzug die Flächen für den motorisierten Individualverkehr verringern. Dies im Sinne einer Flächenreduktion und der Klimaziele der Stadt Heidelberg, die angesichts des ausgerufenen Klimanotstands ernst zu nehmen seien.

Die Einwender gehen unzutreffend davon aus, dass die Lärmschutzwand als Ganzes versetzt wird. Es werden lediglich Anpassungen im mittleren Teil der Lärmschutzwand vorgenommen. Die Bäume hinter der Lärmschutzwand sollen dabei erhalten bleiben (östlich der Lärmschutzwand). Die übrigen Fällungen werden ausgeglichen (vgl. B.VIII.). Schalltechnische Auswirkungen der Baumentfernung vor (westlich) der Lärmschutzwand sind nicht zu befürchten (vgl. Unterlage 10, Anlage 4.1). Bezüglich der Radwegführung sind die von den Einwendern vorgeschlagenen Modifikationen nicht umsetzbar. Ein Zweirichtungsradweg scheitert an der zu geringen Breite des westlichen Gehweges in der Dossenheimer Landstraße. Die Vorhabenträgerin wird Signal-Freigabezeiten im Rahmen der Ausführungsplanung jedoch für alle Verkehrsteilnehmende optimieren (vgl. Zusage A.V.4.6). Im Übrigen ist zu bemerken, dass die Stadt Heidelberg beabsichtigt, nach Abschluss der Bauarbeiten des planfestgestellten Vorhabens, die Achse Zeppelin- / Trübnerstraße / Im Weiher zur Fahrradstraße auszubauen, sodass die Einwender einer attraktiven Anbindung an das Gewerbegebiet Fritz-Frey-Straße entgegensehen können. Die Radwegführung über die betrieblich notwendige SEV-Haltestelle ist nicht vermeidbar. Die Stadt Heidelberg hat regelmäßige Verkehrskontrollen zugesagt, um einem unberechtigten Parken an der Haltestelle entgegenzuwirken. Die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung wird ausgeglichen (vgl. B.III.2.). Insgesamt kommt das Vorhaben den Klimaschutzzielen der Stadt Heidelberg entgegen. Heidelberg soll bis 2040 klimaneutral werden. Ein konkurrenzfähiger, komfortabler ÖPNV ist für dieses Ziel förderlich.

Im Rahmen der Online-Konsultation gehen die Einwender nochmals mit fristgerechtem Schreiben vom 07.03.2022 auf ihre Punkte aus der ursprünglichen Einwendung ein. Dabei äußern sie im Wesentlichen Verständnisfragen. Soweit es nochmals um die Entfernung von Bäumen vor der Lärmschutzwand geht, sagt die Vorhabenträgerin jetzt zu, eine zusätzliche Begrünungsmöglichkeit der Lärmschutzwand gegen Schallreflexion und für Biotopvernetzungen zu prüfen (vgl. Zusage A.V.1.11). Es sei

angemerkt, dass darin kein „Eingeständnis“ einer problematischen Schallreflexion an der Lärmschutzwand nach Entfernung der Bäume liegt. Schalltechnisch relevante Veränderungen konnten aufgrund der Baumentfernung gutachterlich nicht nachgewiesen werden.

Bezüglich des von den Einwendern unterstützten Vorschlags des BUND, dass Haltestellen für sämtliche Busse entfallen und Busse samt Bushaltestellen (jeweils SEV) auf der Straßenbahntrasse geführt werden sollen, wird auf die obigen Ausführungen in diesem Abschnitt unter 4. verwiesen. Soweit die Einwender die Durchführung einer Online-Konsultation statt eines Erörterungstermins kritisieren, sei darauf hingewiesen, dass ein Erörterungstermin für die Anhörungsbehörde nach deren Aussage aufgrund der damaligen COVID19-Maßnahmen nicht darstellbar war und diese somit von der Möglichkeit einer Online-Konsultation nach § 5 Abs. 2, 3 und 4 Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) Gebrauch gemacht hat. Dies mag einzelnen Einwendern unkomfortabel erscheinen, ist jedoch rechtlich nicht zu beanstanden. Die Online-Konsultation ist im Anwendungsbereich des PlanSiG einem Erörterungstermin gleichgestellt.

5. Ident.-Nr. 3

Der Einwender gibt an, Anwohner in unmittelbarer Nähe der Dossenheimer Landstraße zu sein. Er trägt vor, dem Fuß- und Radverkehr müsse zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Zuge des Vorhabens oberste Priorität eingeräumt werden. So schlägt der Einwender folgende Maßnahmen vor;

- Die Gehwege sollten mit 4 m statt 2,5 m Breite gebaut werden,
- das Parken auf gesamter Länge der Dossenheimer Landstraße habe zu entfallen,
- die Breite der Fahrradschutzstreifen solle 2 m statt wie geplant 1,25 m betragen,
- die Fahrbahnbreite sei auf durchgehend 4 m Breite zu reduzieren,
- die Haltestelle Biethsstraße solle in Mittellage statt mit Seitenbahnsteigen errichtet werden,
- zwischen den Gleisen im Schatten der verlängerten Linksabbiegespur zur Burgstraße solle eine Querungshilfe für Radfahrer eingebaut werden (Ost-West-Querung Tischbeinstraße – Zum Steinberg), im Zuge dessen könne ggf. die östliche Haltestelle in den Gehwegbereich versetzt werden, damit westlich ein Zweirichtungsradweg eingerichtet werden könne,

- Bestandleitungen sollen derart verlegt werden, dass Baumpflanzungen auch auf der Ostseite der Straße möglich werden; eine Erneuerung der Leitungen stehe sowieso an, sodass man damit nicht noch mehrere Jahre zu warten brauche.

Insgesamt erinnere die Planung an die Infrastrukturvorhaben „der 90er Jahre“ und sei angesichts der zu bewältigenden Klimaprobleme nicht zeitgemäß.

Die Vorhabenträgerin hat die Vorschläge nicht in ihre Planung übernommen. Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Zunächst ist festzuhalten, dass die Planung einen demokratischen Abstimmungsprozess durchlaufen hat. Der Gemeinderat der Stadt Heidelberg hat am 17.10.2019 die Vorhabenträgerin mit der Fortsetzung der Planung beauftragt und am 19.12.2019 den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Burg- und Biethsstraße beschlossen. Klimaschutzziele der Stadt Heidelberg werden durch das Vorhaben nicht verletzt. Oberstes Klimaschutzziel der Stadt Heidelberg ist Klimaneutralität bis zum Jahr 2040. Dieses zu erreichen ist nur mit einem starken, wettbewerbsfähigen ÖPNV möglich. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde leistet das Vorhaben durch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen und die Einrichtung einer Radverkehrsanlage einen Beitrag zur langfristigen Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Auch wenn eine deutliche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs über das mit dem Vorhaben verfolgte Maß hinaus, auch im Sinne einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes grundsätzlich begrüßenswert erscheint, so ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine Bundesstraße eine Reihe unterschiedlicher Mobilitätsanforderungen miteinander in Einklang zu bringen hat. Die nachhaltige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs ist eine komplexe Aufgabe, die die Lebensrealität der gegenwärtigen KFZ-Nutzung berücksichtigen muss. Ebenfalls zu berücksichtigen sind künftig möglicherweise klimaneutrale Elektrofahrzeuge. Mit der Verwirklichung des Vorhabens werden die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, einen Umstieg auf klimafreundliche Fortbewegungsmittel zu erleichtern (Bevorrechtigung der Straßenbahn und flüssigerer Betriebsablauf, Einrichtung einer Radverkehrsanlage und Barrierefreiheit bei Haltestellen sowie Gehwegen).

Die Vorschläge des Einwenders sind auch aus rechtlichen und technischen Gründen bzw. den örtlichen Gegebenheiten nicht umsetzbar. So ist die geplante Querschnittsaufteilung der Dossenheimer Landstraße das Ergebnis eines Abstimmungsprozesses und basiert auf den Breitenvorgaben der RAS_t und den aktuellen Abstandsmaßen zwischen Straßenbahn und Radfahrenden. Es hat eine Abwägung der

unterschiedlichen Verkehrsnutzungen untereinander stattgefunden, um diejenige Querschnittsaufteilung zu ermitteln, die allen Interessen bestmöglich gerecht wird. Ein vollständiger Verzicht auf Parkplätze wurde von der Vorhabenträgerin als wirtschaftsschädigend für die Gewerbetreibenden der Dossenheimer Landstraße abgelehnt. Der geplante Zustand des ruhenden Verkehrs bietet dennoch eine deutliche Verbesserung für Fußgänger und Radfahrende, die die Dossenheimer Landstraße benutzen, denn es erfolgt insgesamt eine Halbierung des Angebotes für den ruhenden Verkehr. Außerdem erhöhen sich die Sichtdreiecke durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs. Mit der Variante einer Haltestelle in Mittellage hat sich die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss unter B.XII.1.1.2.1.1, B.XII.1.1.2.1.2 befasst, sodass an dieser Stelle darauf verwiesen wird. Bezüglich der Querungshilfe für Radfahrende, einer anderen Haltestellenanordnung und/oder der Anordnung eines Zweirichtungsradwegs ist zu bemerken, dass die dafür erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen.

Es ist zutreffend, dass eine östliche Baumreihe aus Kostengründen abgelehnt wurde. Dabei resultieren die höheren Kosten aus einer dann erforderlichen Leitungsverlegung. Es handelt sich nicht um Leitungen, die „sowieso demnächst erneuert“ werden müssten. Auch liegen sie tiefer als der vorgesehene Ausbauquerschnitt.

6. Ident.-Nr. 7

Mit Schreiben vom 28.10.2021 wendet sich der Einwender gegen die Radwegführung im Bereich der Haltestelle Fritz-Frey-Straße. Nach einem Beschluss des Heidelberger Gemeinderats sei der Radweg dort nicht neben der stadtauswärts orientierten KFZ-Spur zu führen, sondern parallel zur Linksabbiegerspur, da dies die Situation der Radfahrenden deutlich verbessern würde. Nach Auskunft der Verkehrsabteilung der Stadt Heidelberg seien die rechtlichen Voraussetzungen für eine solche Radwegführung jedoch nicht erfüllt.

7. Ident.-Nr. 2

Als Eigentümer des Grundstücks mit der Flurstücknummer 10575/2 und Inhaber des dort angesiedelten Gewerbebetriebs, teilt der Einwender mit Schreiben vom 22.10.2021 mit, dass die geplanten Ladezonen für sein Geschäft, das täglich Lieferungen von besonders sperrigen Gegenständen erhält, nicht ausreichend seien. Im Bestand erfolge die Anlieferung immer direkt vor seinem Geschäft (Hofeinfahrt). Dies sei nach Vorhabenverwirklichung nicht mehr möglich.

Die Vorhabenträgerin hat auf die Einwendung hin die örtlichen Verhältnisse geprüft und die Planung im Bereich der Dossenheimer Landstraße 45-47 fortgeschrieben (1. Planänderung), sodass nunmehr die Errichtung einer temporären Ladezone erfolgt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter B.XII.1.1.2.3 verwiesen.

Im Hinblick auf die vom Einwender befürchteten Einschränkungen seines Betriebes während der Bauzeit, insbesondere was die Anlieferungen betrifft, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, im Zuge der Bauausführung Detailabstimmungen mit den Betroffenen vorzunehmen, damit baubedingte Einschränkungen auf ein Minimum reduziert werden können.

8. Ident.-Nr. 5

Als Anwohner der Karl-Philipp-Fohr-Straße wendet sich der Einwender mit Schreiben vom 18.10.2021 gegen das Vorhaben, welches aus seiner Sicht sich zu wenig vom „autogerechten“ Straßenausbau der 1960er Jahre entferne. Pointierter beklagt der Einwender die seiner Auffassung nach zu geringe Begrünung der Dossenheimer Landstraße mit zwölf Bäumen auf der Westseite. Dass die Begrünung auf der Ostseite abgelehnt wurde, ist den damit verbundenen höheren Kosten sowie der damit zwangsläufig einhergehenden längeren Bauzeit geschuldet.

Nicht einverstanden ist der Einwender mit der beabsichtigten Sperrung der Alexander-Colin-Straße (Wegfall der Einmündung). Diese ist jedoch erforderlich, um einen barrierefreien Ausbau der Haltestelle Biethsstraße zu ermöglichen. Alternativen zur Sperrung der genannten Straße sind nicht ersichtlich (vgl. B.XII.1.1.2.1.2). Die damit verbundene Veränderung des Erschließungsnetzes mag in Einzelaspekten als nachteilig angesehen werden, wird jedoch durch den Vorteil des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Biethsstraße aufgewogen (a.a.O.).

Dem Wunsch, den Linksabbiegestreifen gegenüber der Einmündung Mühlingstraße zugunsten eines breiteren Gehweges (2,5 m statt wie geplant, 2 m) entfallen zu lassen, kann nicht entsprochen werden. Der Linksabbiegestreifen dient dazu, dass die Straßenbahn die Möglichkeit erhält, den abbiegenden motorisierten Individualverkehr zu umfahren. Eine beschleunigte Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wird dadurch gewährleistet. Der besagte Abschnitt ist derjenige im Planungsbereich mit der geringsten Straßenraumbreite. Dennoch wird sich durch die 2 m breiten Gehwege die Situation für den Fußverkehr gegenüber der im Bestand deutlich verbes-

sern. Zusätzlich wird der Radfahrstreifen zwischen Gehweg und Fahrbahn das Sicherheitsempfinden und den Komfort für den Fußverkehr durch Reduktion der Konflikte weiter erhöhen.

Die grundsätzliche Kritik des Einwenders an zu schmalen Gehwegen in weiten Teilen der Planung hat die Vorhabenträgerin insoweit aufgegriffen, als sie zugesagt hat, die punktuellen Engstellen, an denen die Gehwege die Breite von 2 m etwas unterschreiten, mit dem Ziel einer Vergrößerung der Gehwegbreiten in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (vgl. Zusage A.V.2.7).

Auch dieser Einwender trägt den Wunsch vor, für die gesamte Dossenheimer Landstraße Tempo 30 anzuordnen, dies empfehle auch der Heidelberger Stadtrat mit Beschluss vom 17.10.2019. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf gesamter Straßenlänge oder jedenfalls im gesamten Plangebiet würde dem Planungsziel einer beschleunigten Abwicklung des Straßenbahnverkehrs zuwiderlaufen. Es berücksichtigt auch nicht dem Umstand, dass es sich um eine nach wie vor stark frequentierte Bundesstraße handelt, auf der Tempo 30 zu Rückstausituationen führen würde, denen mit dem Vorhaben gerade entgegengewirkt werden soll.

Im Rahmen der Online-Konsultation wiederholt der Einwender im Wesentlichen seine Kritikpunkte. Er bekräftigt seine Forderung nach der Verdichtung von Bäumen auf der Westseite der Dossenheimer Landstraße und der Anpflanzung von Bäumen auf deren Ostseite. Zugleich kritisiert er die Abwägung der Vorhabenträgerin, die zu dem aus dem Antrag ersichtlichen Zustand (Bäume ausschließlich auf der Westseite) geführt hat. Dass die Abwägung aus Sicht des Einwenders, der sich mehr Begrünung wünscht, anders hätte ausfallen müssen, hat er deutlich gemacht. Die Vorhabenträgerin hat jedoch bei ihrer Entscheidung für oder gegen eine Antragsvariante eine Vielzahl von Interessen zu berücksichtigen. Der Planfeststellungsbehörde ist keine Fallkonstellation bekannt, in der ein Vorhabenträger vorsätzlich oder grob fahrlässig die Begrünung im Rahmen seines Vorhabens verhinderte oder soweit wie möglich verringerte. Eine Aufwertung von Straßenzügen durch Begrünung dürfte im öffentlichen Interesse liegen. Ebenso im öffentlichen Interesse liegt jedoch auch die wirtschaftliche Vorgehensweise bei der Umsetzung von Infrastrukturvorhaben. Ebenso angemessene Bauzeiten, die nicht übermäßig lang sind. Eine Begrünung um jeden Preis kann nicht das Ergebnis einer Prüfung von Planungsvarianten sein (vgl. auch die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter B.XII.1.).

9. Ident.-Nr. 8

Der Einwender beklagt in der Online-Konsultation mit Äußerung vom 08.03.2022, dass ihm als Eigentümer eines Grundstückes in der Burgstraße keine Informationen über das gegenständliche Vorhaben zugekommen seien. Ihm wurde daraufhin am 10.03.2022 durch die Anhörungsbehörde ein Internetlink zu den Planunterlagen zugesendet. Eine Rückmeldung seinerseits blieb aus.

10. Ident.-Nr. 6

Die Einwenderin wurde im Rahmen der 1. Planänderung nachgehört. Zum Gegenstand der Nachanhörung äußerte sie sich in ihrem Schreiben vom 18.07.2022 nicht. Ihr Vortrag bezieht sich lediglich auf den geplanten Wegfall von Parkplätzen in der Dossenheimer Landstraße. Damit sei sie nicht einverstanden. Ein Erhalt aller ca. 70 Parkplätze ginge jedoch zulasten der Gehwege und der Radfahrstreifen. Es geht bei der Planung auch darum, einen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten herzustellen und die Sicherheit zu erhöhen. Hierzu sei im Übrigen auf die Ausführungen zur Parkplatzsituation in diesem Abschnitt unter 3. verwiesen. Ferner äußerte sich die Einwenderin zu dem erwarteten Baulärm. So befürchtet Sie, als Schichtarbeiterin besonders darunter zu leiden. Dieser Konstellation trägt der Planfeststellungsbeschluss durch die Nebenbestimmungen unter A.IV.5. Rechnung. Neben der allgemeinen Minderungspflicht (A.IV.5.1) und der Anwendung geräuscharmer Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik (A.IV.5.4) hat die Vorhabenträgerin auch Anwohner über die Baumaßnahmen vorab umfassend zu informieren (A.IV.5.3). Sie hat darüber hinaus besonders schutzbedürftigen Anwohner wie z. B. Nachtarbeitenden auf Verlangen für die Dauer der lärmintensiven Arbeiten geeigneten Ersatzwohnraum auch für den Tag anzubieten (A.IV.5.9).

11. Ident.-Nr. 14

Der Einwender gibt im Schreiben vom 20.07.2022 an, mit der Planänderung einverstanden zu sein. Daraufhin war nichts zu veranlassen.

12. Ident.-Nr. 4

Mit E-Mail vom 01.02.2023 äußert sich der Einwender verspätet zum Vorhaben. Zur Befassung mit verspätetem Vorbringen hat sich die Planfeststellungsbehörde in diesem Beschluss unter B.I.3.4.4 geäußert.

Der Einwender ist Apotheker und Mitglied des Handwerker- und Gewerbevereins Heidelberg Handschuhsheim e.V. Als solcher trägt er vor, dass „mehrere Verfahrensfehler in der Planung“ aufgefallen seien. Nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde sind damit nicht Fehler im Planfeststellungsverfahren gemeint, sondern bei der Planung des Vorhabens. So kritisiert der Einwender, es seien weder Seitenstraßen im Verkehrsfluss berücksichtigt worden, noch das tatsächliche Verkehrsaufkommen auf der Dossenheimer Landstraße ermittelt. Würde das Vorhaben wie beantragt genehmigt, würde das Ortszentrum von Handschuhsheim aus nördlicher Richtung kommend nicht mehr über die Dossenheimer Landstraße anfahrbar sein. Es stehe zu befürchten, dass die Anwohner von der Autobahn kommend nur noch schwer ihre Wohnungen erreichen könnten. Ferner sei eine Zufahrt zur Tiefburg dann nur noch über Fahrradstraßen möglich. Dies aufgrund der Umkehrung der Einbahnstraße im Klausenpfad, der Einrichtung neuer Fahrradstreifen in der Burgstraße sowie der Steubenstraße, der neuen Einbahnstraße in der Johann-Fischer-Straße und schließlich aufgrund des Einfahrtsverbots in die Kriegsstraße aus Richtung Norden kommend. Nur durch das Einrichten einer Linksabbiegespur am Hans-Thoma-Platz in den weiteren Verlauf der Dossenheimer Landstraße Richtung Tiefburg könnte dieser Zustand unter Beibehalten der beantragten Planung behoben werden. Andernfalls sehe er die Zukunft des Einzelhandels einschließlich seiner eigenen Existenz gefährdet.

Entgegen der Behauptung des Einwenders basiert die Verkehrstechnische Untersuchung (Unterlage 12-1) der Vorhabenträgerin auf dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen der Dossenheimer Landstraße (vgl. dort S.12 f.). Die Planfeststellungsbehörde kann nicht nachvollziehen, weshalb eine Erschließung des Ortszentrums von Handschuhsheim mit dem PKW von Norden kommend nach Umsetzung der Maßnahme nicht mehr möglich sein soll. Über die Linksabbiegebeziehungen in die Burg-, Bieths- und Friedensstraße ist eine Anfahrt des Ortszentrums weiterhin gewährleistet. Der angeregte Linksabbiegestreifen an der nördlichen Lichtsignalanlage des Hans-Thoms-Platzes würde der Beschleunigung und Bevorrechtigung des ÖPNV entgegenwirken. Es ist auch zu befürchten, dass es zur Leistungsminderung des Knotenpunktes K174 kommt, zu einem Unfallgefahrenpunkt sowie zu Rückstauererscheinungen. Die Stadt Heidelberg hat zugesagt, einen solchen Linksabbiegestreifen gegebenenfalls zu testen, allerdings ist diese Zusage losgelöst vom gegenständlichen Planfeststellungsvorhaben.

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind die genannten Straßen Klau-
senpfad, Burgstraße und Steubenstraße.

Nach allem ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass die Tiefburg
und der Einzelhandel im dortigen Umkreis aufgrund der Maßnahme nicht mehr für
PKW oder den Lieferverkehr zu erreichen sein werden.

XVII. Zusammenfassung

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und pri-
vaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für das beantragte Vorhaben
erlassen werden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und – bewertung zu
dem Ergebnis, dass die mit den Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können.
Nach der Gesamtabwägung aller durch die Vorhaben berührten öffentlichen und pri-
vaten Belange, wird dem Antrag der Vorhabenträgerin auf barrierefreien Ausbau der
Haltestellen Burg- und Biethsstraße mit Ausbau der Dossenheimer Landstraße nach
Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmun-
gen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und
privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestal-
tung des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern alle für und gegen die Vorha-
ben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche
gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen. Insgesamt handelt es sich
um eine zwischen der Vorhabenträgerin und Privaten, der Stadt Heidelberg und Trä-
gern öffentlicher Belange intensiv abgestimmte Planung, die allen betroffenen priva-
ten und öffentlichen Belangen gemäß dem ihnen jeweils zukommenden Gewicht
Rechnung trägt. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass ange-
sichts der Bedeutung des Vorhabens für die Allgemeinheit und der Vielzahl einander
widerstreitender privater und öffentlicher Interessen eine bessere Ausführungsvari-
ante sowohl in Bezug auf das Gesamtvorhaben als auch in Bezug auf kleinräumige
Varianten nicht ersichtlich ist.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind. Zu den nachteiligen Auswirkungen zählen vor allem in Einzelbereichen kritische Lärmbelastungen durch Baulärm sowie die Inanspruchnahme von Eigentum.

Soweit durch den Bau Eigentum in Anspruch genommen werden muss, sind dagegen keine Einwendungen erhoben worden. Der Bedarf wurde im Übrigen auf das nicht weiter einschränkbare Minimum begrenzt. Für die Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a.: Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, umfassende Information der Anlieger, Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen, Optimierung der Baustelleneinrichtung, Fortschreibung der Baulärmprognose, Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen, Stellung von Ersatzwohnraum, Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen, Entschädigung in Geld) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeiführen. Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfügten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen sowie dem öffentlichen Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen. Dem Antrag der Vorhabenträgerin kann daher entsprochen und der Plan mit den in dieser Entscheidung festgesetzten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

XVIII. Begründung der Kostenentscheidung

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 LGebG i. V. m. § 1 GebVO VM und Nr. 11.3.9 GebVerz VM eine Gebühr erhoben, die die rnv als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden. Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Katharina Lösch

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 30.03.2023

Beglaubigt: