

# Planfeststellungsbeschluss

Mobilitätsnetz Heidelberg  
Kurfürsten-Anlage Ost  
Römerkreis bis Rohrbacher Straße

Karlsruhe, den 13.07.2015

Az.: 24-3871.1-HSB/46



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE



## Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>	
<b>A</b>	<b>Verfügender Teil</b>	<b>6</b>
I.	Feststellung des Plans	6
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	8
III.	Nebenbestimmungen	8
1.	Straßenbahntechnische Anforderungen	8
1.1	Besondere Anforderungen	8
1.2	Allgemeine Anforderungen	10
2.	Immissionsschutz	11
2.1	Allgemeines	11
2.2	Lärm	11
2.3	Erschütterungen	12
2.4	Luft	13
3.	Denkmalschutz	13
4.	Feuerwehr und Katastrophenschutz	13
5.	Leitungsträger	14
6.	Naturschutz- und Landschaftspflege	14
7.	Vorbehalte	16
IV.	Zusagen	16
1.	Stadt Heidelberg	16
2.	Leitungsträger	17
2.1	Stadtwerke Heidelberg	17
2.2	Deutsche Telekom Technik GmbH	17
3.	Barrierefreiheit	18
4.	Verkehrssicherheit	18
V.	Hinweise	19
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	19
VII.	Gebührenentscheidung	19

<b>B</b>	<b>Begründender Teil</b>	<b>20</b>
I.	Sachverhalt	20
1.	Vorhaben	20
1.1	Ausgangslage	20
1.2	Verkehrliche Zielsetzung	20
1.3	Geplanter Zustand	21
1.4	Durchführung der Baumaßnahme	22
1.5	Baukosten	22
2.	Verfahrensablauf	23
2.1	Screening	23
2.2	Anhörung	23
II.	Umweltverträglichkeit	28
1.	Schutzgut Pflanzen und Tiere	28
2.	Schutzgut Boden	29
3.	Schutzgut Wasser	29
4.	Schutzgut Klima/Luft	29
5.	Schutzgut Landschaft/Stadtbild	29
6.	Schutzgut Mensch	30
7.	Sonstige	31
8.	Wechselwirkungen	31
III.	Rechtliche Würdigung	31
1.	Formell	31
2.	Materiell	32
2.1	Planrechtfertigung	32
2.1.1	Fachplanerische Zielkonformität	33
2.1.2	Erforderlichkeit	35
2.2.	Zwingendes Recht	35
2.2.1	Naturschutzrecht	35
2.2.1.1	Besonders geschützte Bereiche	36
2.2.1.2	Artenschutz	36
2.2.1.3	Bodenschutz	37
2.2.2	Immissionsschutzrecht	37
2.2.2.1	Lärmimmissionen	37
	a) Methodik der Lärmermittlung	38
	b) Lärmbelastung durch den geänderten Schienenweg	38
	c) Gesamtlärmbelastung	41

	d) Lärm in der Bauphase	43
2.2.2.2	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	44
2.2.2.3	Luftschadstoffe	45
2.2.3	Sonstiges zwingendes Recht	46
2.3	Abwägung	46
2.3.1	Planungsalternativen	46
2.3.2	Immissionsschutz	47
2.3.3	Sonstiges Umweltrecht	47
2.3.4	Denkmalschutz	48
2.3.5	Barrierefreiheit	48
2.3.6	Eigentum	49
2.3.7	Sonstiges	49
2.4	Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, Verbänden, Leitungsträgern und sonstigen Stellen	49
2.4.1	Regierungspräsidium Stuttgart - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen	49
2.4.2	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst	50
2.4.3	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 26 - Denkmalpflege	50
2.4.4	Stadt Heidelberg	50
2.4.5	Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg	53
2.4.6	Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Heidelberg (bmb)	54
2.4.7	Naturschutzbeauftragter der Stadt Heidelberg	54
2.4.8	Stadtwerke Heidelberg	55
2.4.9	Deutsche Telekom Technik GmbH	55
2.4.10	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.	55
2.4.11	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein e.V. (BBSV)	56
2.4.12	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)	56
2.4.13	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	57
2.5	Einwendungen privater Personen	57
3.	Gesamtbetrachtung	57
C.	Gebühr	58
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	58

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 28 und 29 ff. des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der §§ 72 ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A**

#### **Verfügender Teil**

##### **I.**

#### **Feststellung des Plans**

1. Der Plan der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) „Mobilitätsnetz Heidelberg - Kurfürsten-Anlage Ost, Römerkreis bis Rohrbacher Straße“ wird festgestellt.
2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anlage	Blatt/ Seite	Bezeichnung	Datum	Maßstab
<b>1</b>	1-14	<b>Erläuterungsbericht</b>		
<b>2</b>	1	<b>Übersichtslageplan</b> (nur nachrichtlich)	22.09.2014	1:20.000
<b>3</b>		<b>Lagepläne Bestand</b> (nur nachrichtlich)		
	1	von Bau km 0+000.00 bis Bau km 0+220.00	22.09.2014	1:250
	2	von Bau km 0+220.00 bis Bau km 0+440.00	22.09.2014	1:250
	3	von Bau km 0+440.00 bis Bau km 0+700.00	22.09.2014	1:250
<b>4</b>		<b>Lagepläne Planung</b> (nicht festgestellt)		
	1	von Bau km 0+000.00 bis Bau km 0+220.00	22.09.2014	1:250
	2	von Bau km 0+220.00 bis Bau km 0+440.00	22.09.2014	1:250
	3	von Bau km 0+440.00 bis Bau km 0+700.00	22.09.2014	1:250
		<b>Lagepläne Planung</b>		
	1	von Bau km 0+000.00 bis Bau km 0+220.00	16.02.2015	1:250
	2	von Bau km 0+220.00 bis Bau km 0+440.00	16.02.2015	1:250
	3	von Bau km 0+440.00 bis Bau km 0+700.00	16.02.2015	1:250
<b>5</b>		<b>Lagepläne mit Bestandsleitungen</b> (nur nachrichtlich)		
	1	von Bau km 0+000.00 bis Bau km 0+220.00	22.09.2014	1:250
	2	von Bau km 0+220.00 bis Bau km 0+440.00	22.09.2014	1:250
	3	von Bau km 0+440.00 bis Bau km 0+700.00	22.09.2014	1:250
<b>6</b>		<b>Querschnitte Planung</b>		
	1	Querschnitt 1-1	22.09.2014	1:50
	2	Querschnitt 2-2	22.09.2014	1:50
	3	Querschnitt 3-3	22.09.2014	1:50
<b>7</b>		<b>Bauwerksverzeichnis</b>		
<b>8</b>		<b>Schalltechnische Gutachten</b> (nur nachrichtlich)		
	1-6	Prüfung der schalltechnischen Auswirkungen einer Asphalt- oder Betondeckschicht für die Busspur im Gleisbereich Bericht Nr. 13174-VVS-2 mit Anhang 1	27.01.2014	
	1-17	Nach § 16 BImSchV - Schienenverkehrslärmimmissionen Bericht Nr. 13174-VVS-1 mit Anhängen 1-3	27.01.2014	
	1-15	Gesamtverkehrslärmimmissionen Bericht Nr.: 13174-VVG-1 Mit Anhängen 1-3	04.02.2014	

<b>9</b>	1-11	Erschütterungstechnisches Gutachten (nur nachrichtlich)	23.01.2014	
<b>10</b>	1-15	Landschaftspflegerischer Begleitplan	29.07.2014	
<b>Anlage Plan-Nr. 1</b>	Blätter 1 und 2	Karten Bestand: Vegetations- und Nut- zungsstrukturen (nur nachrichtlich)	29.07.2014	1:500
<b>Anlage Plan Nr. 2</b>	Blätter 1 und 2	Karten Planung: Bauliche und landespflege- rische Maßnahmen	29.07.2014	1:500

## II.

### Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG durch die Planfeststellung ersetzt.

## III.

### Nebenbestimmungen

#### 1. Straßenbahntechnische Anforderungen

##### 1.1 Besondere Anforderungen

1.1.1 Die Anmerkungen und Grüneinträge der sachkundigen Person gemäß § 5 Abs. 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) in den Unterlagen (einschließlich Bericht und Pläne) sind zu beachten.

1.1.2 Wird im öffentlichen Verkehrsraum der besondere Bahnkörper mit Bordsteinen von den Straßenfahrbahnen abgetrennt, sollen diese aus Sicherheitsgründen eine Mindesthöhe von 12 cm aufweisen. Aus Gründen einer guten Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit, sind Bordsteine zu verwenden, die aus hellem Granit bestehen bzw. hell gestrichen sind.  
Rundbordsteine dürfen nur verwendet werden, wenn der Bordstein in Not- bzw. Störfällen überfahrbar sein muss.

Geringere Bordhöhen bedürfen der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB). In diesen Fällen dürfen jedoch keine Rundbordsteine verwendet werden, und zwischen Fahrbahn und Bahnkörper ist zusätzlich eine Fahrbahnbegrenzung erforderlich.



- 1.1.3 Gleisquerungen von Geh- und Radwegen über besondere oder unabhängige Bahnkörper sollen aus Sicherheitsgründen grundsätzlich Z-förmig oder entsprechend versetzt angeordnet oder signaltechnisch gesichert werden. Dies gilt insbesondere für Gleisquerungen im Bereich von Haltestellen.  
Die erforderlichen Aufstellflächen sollen eine Mindestdiefe von 1,60 m aufweisen. Die gewählte Befestigung ist kontrastreich vom Belag des Gleiskörpers abzusetzen. Können bei Fuß- und/oder Radwegquerungen über besondere Bahnkörper im Straßenraum aus Platzgründen keine Aufstellflächen vorgesehen werden, sind die Übergänge nach § 16 Abs. 8 BOStrab mit einer durchgehenden Wechsellichtzeichenanlage zu versehen. Fahrbahn- und Bahnkörperbereich müssen dabei in Höhe und Belag einheitlich gestaltet werden und dürfen keine trennenden Schwellen oder Markierungen aufweisen.
- 1.1.4 Auf den Bahnsteigen der Haltestellen soll entlang der Bahnsteigkante eine Breite von 1,50 m von betriebsbedingten Einbauten (Fahrausweisautomaten, Sitzbänken etc.) freigehalten werden. Bei sonstigen Einbauten ist ein Mindestabstand von 2,00 m einzuhalten.  
Quergefälle von Bahnsteigen dürfen aus Gründen der Sicherheit und Entwässerbarkeit nicht zum Gleis führen.  
Auch auf stadtauswärtigen Bahnsteigen sind grundsätzlich Witterungsschutzanlagen vorzusehen.  
Für die Beleuchtung der Bahnsteige sind die Technischen Regeln für Straßenbahnen Elektrische Anlagen (TRStrab EA) Teil 2 Beleuchtungsanlagen - Ausgabe Mai 2011 - anzuwenden. Auf Ausleuchtung der Gleiszone im Zuge von Querungsstellen ist besonders zu achten.  
Bei Nachtabschaltungen der Straßenbeleuchtung ist zu gewährleisten, dass die Haltestellenbeleuchtung weiterhin den E-Baurichtlinien entspricht.  
Die ausreichende Rutschfestigkeit der Bodenbeläge des Bahnsteigs, dessen Zugänge und -rampen ist nachzuweisen. Auf das „Merkblatt über den Rutschwiderstand von Pflaster und Plattenbelägen für den Fußgängerverkehr“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln) wird hingewiesen.
- 1.1.5 Schaltschränke sind außerhalb erforderlicher Sichtdreiecke, des Sicherheitsraums und mit dem Rücken zum Gleis hin aufzustellen.

- 1.1.6 Im Zuge der Bauausführung sind im Bereich der Buseinschleifung östlich des Römerkreises Leerrohre zu verlegen, um im eventuell auftretenden Bedarfsfall eine Signalisierung der Buseinschleifung installieren zu können.

## 1.2 **Allgemeine Anforderungen**

- 1.2.1 Die Baumaßnahme ist auf der Grundlage der vorgelegten Planunterlagen nach den Vorschriften der BOStrab und der ergänzenden Richtlinien sowie unter Beachtung der Arbeitsschutz- /Unfallverhütungsvorschriften, dem Behindertengleichstellungsgesetz und der einschlägigen VDE-Bestimmungen bzw. DIN-Normen zu erstellen.
- 1.2.2 Änderungen, die sich bei der Bauausführung ergeben, sind der TAB rechtzeitig mit den erforderlichen Unterlagen vor der beabsichtigten Ausführung zur Beurteilung vorzulegen.

Die ggf. notwendig werdende Durchführung eines Planänderungsverfahrens (vgl. § 76 LVwVfG) bleibt davon unberührt.

- 1.2.3 Beginn und Ende der Baumaßnahme sind der TAB mitzuteilen.
- 1.2.4 Die Aufsicht über den Bau gemäß § 61 Abs. 1 BOStrab ist im Einvernehmen mit der TAB einer sachkundigen Person nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu übertragen. Überprüfungen der Bauausführung durch die TAB bleiben hiervon unberührt.
- 1.2.5 Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme muss sichergestellt sein, dass Zugsicherungs-, Fahrsignal- und Lichtsignalanlagen fertiggestellt und betriebsbereit sind.
- 1.2.6 Mit den im Rahmen der Abnahme der Baumaßnahme gemäß § 62 Abs. 2 BOStrab zu treffenden Feststellungen ist im Einvernehmen mit der TAB eine sachkundige Person nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu beauftragen. Über diese Feststellungen sind gemäß § 62 Abs. 3 BOStrab Niederschriften zu fertigen, die jeweils auch vom Betriebsleiter zu unterzeichnen sind. Die Abnahmefeststellungen sind der TAB spätestens 14 Tage vor der beabsichtigten Inbetriebnahme mit dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheids einzureichen (§ 62 Abs. 4 BOStrab).

- 1.2.7 Sollen beim Umbau von Schienenstrecken Teilabschnitte vor Fertigstellung der Gesamtmaßnahme vorläufig in Betrieb genommen werden, oder können durch andere Begleitumstände die Abnahmefeststellungen noch nicht abschließend vor der beabsichtigten Aufnahme des Betriebs getroffen werden, ist dies der TAB mindestens 10 Tage vor beabsichtigter Inbetriebnahme mitzuteilen. Die Feststellungen der Betriebs- und Verkehrssicherheit müssen hierbei mittels entsprechender Nachweise erbracht werden, welche der TAB mindestens 3 Werktage vor beabsichtigter Inbetriebnahme vorzulegen sind. Bei Nichtvorlage dieser Nachweise ist eine Aufnahme des Betriebes unzulässig.
- 1.2.8 Bei der Inbetriebnahme von Bauprovisorien ist Ziffer 1.2.7 analog anzuwenden.

## **2. Immissionsschutz**

### **2.1 Allgemeines**

- 2.1.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger 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.
- 2.1.2 Der Vorhabenträger hat die Anlieger über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus dem Baubetrieb vorab umfassend zu informieren. Außerdem ist den Anliegern - nachrichtlich der Planfeststellungsbehörde - unmittelbar vor Baubeginn ein Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen oder Fragen zu benennen.

### **2.2 Lärm**

- 2.2.1 Während der Bauzeit hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 - AVV Baulärm - beachtet wird.
- 2.2.2 Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen.

2.2.3 Stationäre geräuschintensive Baumaschinen, deren Einsatz nicht vermeidbar ist, sind möglichst weit von der Wohnbebauung entfernt zu platzieren.

2.2.4 Soweit trotz aktiver Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm Nr. 3.1.1 überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Die Höhe der Entschädigung ist nach Dauer und Intensität der Beeinträchtigungen zu bemessen.

Kommt keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und den Betroffenen über die Höhe der Entschädigung zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren (§ 30a PBefG) vorbehalten.

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

<b>Objekt</b>	<b>Geschosse</b>
Kurfürsten-Anlage 15, Nordfassade	EG bis 3. OG
Kurfürsten-Anlage 17-19, Nordfassade	EG bis 4. OG (alle)
Kurfürsten-Anlage 21-23, Nordfassade	EG bis 4. OG (alle)
Poststraße 11 / 11/1, Südfassade	1. OG bis 4. OG

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

## 2.3 **Erschütterungen**

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

- 2.3.2 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.

## 2.4 **Luft**

Es ist sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.

## 3. **Denkmalschutz**

Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht, ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt für Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

## 4. **Feuerwehr und Katastrophenschutz**

- 4.1 Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind mit der Feuerwehr Heidelberg abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen.
- 4.2 Der Feuerwehr Heidelberg ist während der gesamten Bauphase eine verbindliche Telefonnummer einer verantwortlichen Person mitzuteilen, die im Bedarfsfall vor Ort zu erreichen ist.
- 4.3 Auf der Fahrbahn dürfen keine Geräte, Fahrzeuge oder Baumaterialien abgestellt werden. Hindernisse dürfen nicht in die Fahrbahn hineinragen.
- 4.4 Die Löschwasserversorgung mittels der im Straßenbereich eingebrachten Hydranten muss jederzeit sichergestellt sein. Dies betrifft sowohl die Kennzeichnung und Funktionsfähigkeit als auch die Zugänglichkeit zum Hydrant.

ten. Sollte ein Hydrant nicht gekennzeichnet, zugänglich oder betriebsbereit sein, sind Ersatzmaßnahmen durchzuführen, sofern die Entfernung zum nächsten Hydranten mehr als 100 m beträgt.

4.5 Notwendige Feuerwehrezufahrten, die mit entsprechender Beschilderung gekennzeichnet sind, müssen auch während der Baumaßnahme dauerhaft und ohne Einschränkungen erhalten bleiben.

4.6 Während der einzelnen Bauphasen hat der Vorhabenträger die Baumaßnahmen eng mit der Feuerwehr Heidelberg abzustimmen.

## 5. **Leitungsträger**

Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um, insbesondere dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige über das baubedingt Notwendige hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere

- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
- die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungsträgern.

## 6. **Naturschutz und Landschaftspflege**

6.1 Das in dem planfestgestellten Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept (Planunterlagen: Anlage 10 – Schutz vorhandener Bäume im Umfeld der Baumaßnahme, Einhaltung der Schutzzeiten für Brutvögel bei erforderlichen Rodungen, Schutz des Bodens vor Verdichtung und Einträgen <insbesondere bei angrenzenden Grünflächen>, Neupflanzung von Straßenbäumen zur Kompensation erforderlicher Rodungen, Herstellung neuer Grünflächen mit verbesserter gestalterischer und ökologischer Funktion) sowie die in den einzelnen planfestgestellten Maßnahmenplänen (Planunterlagen: Anlage 10, Plan-Nr. 1, Blätter 1 und 2) dargestellten Vermeidungs- und Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen, sind unter Beachtung eines landschaftspflegerischen Ausführungsplans (LAP) umzusetzen, der vor seiner Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Heidelberg abzustimmen ist.

- 6.2 Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen müssen spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Maßnahme bzw., soweit früher liegend, nach Verkehrsfreigabe fertig gestellt sein; ihre Erhaltung ist auf Dauer sicherzustellen.
- 6.3 Zur Kontrolle des Bauablaufs sowie zur fachgerechten Umsetzung der Maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen.
- 6.4 Der Vorhabenträger hat mit der unteren Naturschutzbehörde eine Schlussabnahme durchzuführen.
- 6.5 Der Vorhabenträger legt der unteren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde unverzüglich einen prüffähigen Bericht vor, in dem die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen dargestellt wird.
- 6.6 Die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung der Baumaßnahmen für das Vorhaben sind der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.
- 6.7 In Bezug auf die notwendigen Eintragungen in das Kompensationsverzeichnis hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde
- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 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. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;
  - nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;

- zum Ende eines jeden Halbjahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig der Unteren Naturschutzbehörde zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, vom Vorhabenträger aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

## 7. **Vorbehalte**

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

## **IV. Zusagen**

Der Vorhabenträger hat folgende Zusagen gemacht. Die Zusagen sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses und gehen in Zweifels- und Konfliktfällen anderen Aussagen der festgestellten Unterlagen vor. Weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt.

### 1. **Stadt Heidelberg**

- 1.1 Für die zu einem späteren Zeitpunkt geplanten Fußgängerquerungen der Kurfürsten-Anlage auf der westlichen Seite am Knoten Poststraße werden notwendige Infrastrukturarbeiten (Bordsteinabsenkungen, Kabelleerrohrverlegungen und Fundamentvorbereitungen) für die Nachrüstung der Querung vorgesehen.
- 1.2 Für die zu einem späteren Zeitpunkt geplante Signalisierung der Fußgängerquerung am westlichen Ende der Haltestelle „Seegarten/Justiz“ werden notwendige Infrastrukturarbeiten (Bordsteinabsenkungen, Kabelleerrohrverlegungen und Fundamentvorbereitungen) für die Nachrüstung der Querung mit einer Lichtsignalanlage vorgesehen.



1.3 Der Nachweis des erforderlichen Lichtraumprofils zwischen Haltestellen und Fahrbahn in Bezug auf die vorgesehenen Haltestelleneinbauten (Fahrgastunterstand und Spritzschutzgeländer) wird der Stadt Heidelberg vorgelegt.

1.4 Die Ausführungsplanung wird mit den städtischen Fachämtern abgestimmt.

## 2. **Leitungsträger**

### 2.1 **Stadtwerke Heidelberg**

2.1.1 Die im Bereich Adenauerplatz/Poststraße und Baufeld MK2 / Kurfürsten-Anlage 34/Stadtbücherei vorhandenen 1 kV-, 20 kV und Fm-Querungen werden beachtet.

2.1.2 Die im Bereich Landhausstraße querende 110-kV-Kabelanlage wird beachtet.

2.1.3 Art und Umfang der Beleuchtung an den Haltestellen wird mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Heidelberg abgestimmt.

2.1.4 Die Anweisung zum Schutz unterirdischer Leitungen der Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH wird beachtet.

### 2.2 **Deutsche Telekom Technik GmbH**

2.2.1 Vor Beginn der Bauarbeiten wird der Vorhabenträger eine Planauskunft zur Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom einholen.

2.2.2 Die im Planbereich befindlichen Telekommunikationslinien der Telekom werden entsprechend gesichert.

2.2.3 Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien werden vermieden.

2.2.4 Der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien wird jederzeit ermöglicht.

2.2.5 Die Kabelschutzanweisung der Telekom wird beachtet.

2.2.6 Die Telekom wird im Zuge der Ausführungsplanung eingebunden.

### 3. **Barrierefreiheit**

3.1 Das Blindenleitsystem an den Querungen wird nach dem mit dem Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein (BBSV) und dem Beirat von Menschen mit Behinderung (bmb) abgestimmten Konzept zum „Heidelberger Standard Blindenleitsystem“ im weiteren Verlauf der Planung angepasst.

3.2 An der südwestlichen Querung über die Gleise und die Kurfürsten-Anlage bei der Haltestelle „Stadtbücherei“ wird je ein Signalmast für die akustische Schienenquerung und ein Mast für die Straßenquerung vorgesehen.

3.3 Die Einbauten auf den Bahnsteigen werden kontrastreich nach DIN 32975 (Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung) gestaltet.

3.4 Die dynamischen Fahrgastinformationssysteme werden so ausgestaltet, dass eine akustische Nachrüstung jederzeit möglich ist.

3.5 Der Beirat von Menschen mit Behinderungen und der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein werden über den jeweiligen Sachstand der Planung informiert.

3.6 Die LAG-Selbsthilfe wird am Fortgang der Planungen beteiligt.

### 4. **Verkehrssicherheit**

„Die Stadt Heidelberg plant im zeitlichen und verkehrlichen Zusammenhang mit dem Umbau der bestehenden Gleisanlage und den Haltestellen im Bereich der „Kurfürsten-Anlage-Ost“ die Herstellung einer Linksabbiegerspur von der nördlichen Fahrbahn der Kurfürstenanlage in die Kleinschmidtstraße. Diese Linksabbiegerspur ist nicht Gegenstand der vorliegend beantragten Maßnahme der RNV. Die RNV stellt lediglich die Gleisoberfläche im für die Querung durch den Linksabbiegerverkehr benötigten Bereich in einer Weise her, dass die Planung der Stadt Heidelberg insoweit – nahtlos – umgesetzt werden kann. Soweit und solange, diese von der Stadt Heidelberg geplante und ihr zuzurechnende Verkehrsbeziehung nicht umgesetzt wird, wird vom

Vorhabenträger dafür Sorge getragen, dass – faktische – Überfahrten von der Kurfürstenanlage in die Kleinschmidtstraße durch geeignete Maßnahmen („Sperrung“) unterbunden werden.“

## **V.**

### **Hinweise**

1. Es wird empfohlen, Bahnsteige mit einem Spritzschutz zu versehen, wenn diese Bahnsteige an den Fahrbahnbereich öffentlicher Straßen angrenzen.
2. Die Trasse verläuft teilweise im Bereich des ehemaligen Hauptbahnhofs. Bei einem gegebenenfalls erforderlichen Bodenaustausch in diesem Bereich ist der Aushub eventuell nur eingeschränkt verwendbar.

## **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 ohnehin im Laufe des Verfahrens wieder zurückgenommen wurden oder sich erledigt haben.

## **VI.**

### **Gebührenentscheidung**

Die Festsetzung der Gebühr für diesen Planfeststellungsbeschluss erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

## **B**

### **Begründender Teil**

#### **I.**

#### **Sachverhalt**

##### **1. Vorhaben**

###### **1.1 Ausgangslage**

Die vorhandene Gleisanlage der Kurfürsten-Anlage Ost zwischen Römerkreis und Rohrbacher Straße ist teilweise in „Fester Fahrbahn“ und teilweise im Gleisschotter verlegt. Dies hat zur Folge, dass die Mitbenutzung der Gleisanlage durch den Busverkehr sowie durch Rettungsdienste und Feuerwehr bei Notfällen nicht möglich ist. Die beiden Haltestellen „Stadtbücherei“ und „Poststraße“ genügen den heutigen und künftigen Ansprüchen an einen barrierefreien, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht mehr. Auch bezüglich ihrer Abmessungen (insbesondere in der Breite) entsprechen die Haltestellen nicht mehr aktuellen Erfordernissen.

###### **1.2 Verkehrliche Zielsetzung**

Die vorliegende Maßnahme ist Teilprojekt des Gesamtvorhabens „Mobilitätsnetz Heidelberg“, welches eine Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV zum Ziel hat, insbesondere um eine Entlastung der Straßen von dem weiter zunehmenden Individualverkehr herbeizuführen. Im Einzelnen werden folgende Planungsziele verfolgt:

- Gleisumbau in der Kurfürsten-Anlage zwischen dem Römerkreis und der Rohrbacher Straße mit eigenem Gleiskörper und mit einer festen Fahrbahn in neuer optimierter Lage
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Stadtbücherei“ und barrierefreier Neubau der Haltestelle „Seegarten/Justiz“
- Gute bzw. verbesserte Erreichbarkeit der Ziele im Umkreis der Haltestellen
- Herstellung einer für Straßenbahn und Bus gemeinsam nutzbaren ÖPNV-Trasse zur Minimierung der Verzögerungen bei Umsteigevorgängen
- Mitbenutzung der Gleistrasse durch Rettungsdienst und Feuerwehr

### 1.3 Geplanter Zustand

Gegenstand der Maßnahme ist der Umbau der bestehenden Gleisanlage und Haltestellen im Bereich zwischen der Einfahrt in die Haltestelle „Stadtbücherei“ vom Römerkreis kommend im Westen und der Ausfahrt aus der Haltestelle „Seegarten/Justiz“ in Richtung Rohrbacher Straße / Adenauerplatz im Osten, mit den notwendigen Folge- und Begleitmaßnahmen.

#### 1.3.1 Gleise, Haltestellen

Die Gleisanlage wird in fester Fahrbahn (Asphalt) ausgeführt. Der vorhandene Gleiswechsel wird aufgrund der Haltestelle „Seegarten/Justiz“ Richtung Westen verschoben und erhält eine Länge von 32,50 m. Die Haltestelle „Stadtbücherei“ wird in Höhe des Gebäudes der Stadtbücherei verlegt. Die Haltestellen „Poststraße“ und „Adenauerplatz“ werden aufgegeben und an der westlichen Knotenzufahrt der Kreuzung Adenauerplatz zu einer neuen Haltestelle „Seegarten/Justiz“ zusammengefasst.

Die Haltestelle „Stadtbücherei“ erhält eine Länge von 69 m, die Haltestelle „Seegarten/Justiz“ eine Länge von 92 m. Beide Haltestellen werden barrierefrei ausgebaut. Zu den bisher vorhandenen Querungen entlang der Kurfürstenanlage werden weitere Querungen eingerichtet.

Die Haltestellen erhalten an beiden Seiten signalisierte Fußgängerüberwege. Bedingt durch die genannten Maßnahmen verschiebt sich die Gleislage um bis zu 1,60 m in südliche Richtung.

Für die Einschleifung der Busse am Römerkreis ist eine Einfädelspur geplant. Die Ausfädelung erfolgt über die Fahrspur des Römerkreises.

#### 1.3.2 Entwässerung

Der neue Gleiskörper, einschließlich der neu geplanten Haltestellen, wird über Gleiseinläufe bzw. im Haltestellenbereich über Entwässerungsrinnen entwässert und mittels vorhandener bzw. neuer Kanalanschlussleitungen an die vorhandene Kanalisation angeschlossen.

#### 1.3.3 Fahrleitung

Durch die neu geplante Gleislage und die Änderung des Trassenverlaufs ist die Herstellung einer neuen Fahrleitungsanlage notwendig. Die alte Fahrleitung wird durch

eine Einfachfahrleitung ersetzt. Die Einfachfahrleitung wird zur Erreichung des erforderlichen Leiterquerschnittes mit einer Verstärkungsleitung, welche mittig zwischen den Fahrdrähten geführt wird, ausgebildet. Die Verstärkungsleitung wird im Bereich der Haltestelle „Seegarten/Justiz“ herausgeführt. Die vorhandenen Speiseschalter werden versetzt. Die im Bestand zwischen den Gleisen angeordneten Fahrleitungsmasten werden seitlich in den Grünstreifen neben der Gleisanlage bzw. in den Haltestellen angeordnet.

#### 1.3.4 **Signalisierung**

Im Bereich der Gleisquerung Kleinschmidtstraße und der Kreuzung Poststraße wird eine gemeinsame Signalisierung des MIV mit der Bahn bei der jeweiligen Linksabbiegespur notwendig. Im Zuge der Baumaßnahme wird auch eine neue mit den einzelnen Lichtsignalanlagen synchronisierte Fahrsignalanlage für die Bahn zwischen Römerkreis und Adenauerplatz hergestellt. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen am Römerkreis und am Adenauerplatz werden an die neuen Randbedingungen angepasst.

#### 1.3.5 **Folgemaßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen**

Im Planbereich befinden sich Leitungen und Anlagen der Wasserversorgung, Gasversorgung, Elektrizitätsversorgung, Fernwärme sowie Abwasser- und Telekommunikationsleitungen. Entlang der geplanten Gleistrasse wird eine Schutzrohrtrasse mit Kabelschächten zwischen den geplanten Gleisen für die Fahrsignalanlage und die Stromversorgung geplant. Weitere Umbaumaßnahmen werden an Schachtbauwerken des Abwasserzweckverbandes sowie der Telekom punktuell erforderlich.

#### 1.4 **Durchführung der Baumaßnahme**

Die Umsetzung der Maßnahme ist ab Sommer 2015 vorgesehen. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich vier Monate.

#### 1.5 **Baukosten**

Die Baukosten belaufen sich voraussichtlich auf ca. 5.280.000,- Euro.

Weitere Einzelheiten können den Planunterlagen entnommen werden.

## 2. **Verfahrensablauf**

### 2.1 **Screening**

Mit Schreiben vom 30.10.2013 beantragte der Vorhabenträger die Durchführung eines Screeningverfahrens. Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kam das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 11.11.2013 zu der Einschätzung, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Maßgeblich für diese Entscheidung waren insbesondere folgende Erwägungen:

Die geplante Baumaßnahme wird vollständig im innerstädtischen Bereich der Stadt Heidelberg durchgeführt, der durch die bestehende verkehrliche Nutzung durch Schienen- und Straßenverkehr erheblich vorbelastet ist. Aufgrund der Gleisanlage und der Herstellung einer festen Fahrbahn zur Mitbenutzung des Gleisbereichs für Busse und Rettungsfahrzeuge kommt es zwar zu einer Neuversiegelung von ca. 1.000 m<sup>2</sup>. Hierbei handelt es sich allerdings ausschließlich um anthropogen überformte Böden (Gleisschotter) mit eingeschränkter Lebensraumfunktion. Es werden keine natürlich gewachsenen oder hochwertigen Böden beansprucht. Demgegenüber ergibt sich durch den Rückbau der beiden Haltestellen sowie von Straßenflächen ein Mehr von ca. 700 m<sup>2</sup> Grünfläche, die zusätzliche Boden- und Lebensraumfunktionen erfüllen kann.

Ausweislich der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung ist - bedingt durch den geplanten baulichen Eingriff - an zwei Gebäuden der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung in Verbindung mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht gegeben. Nach den Regularien der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ergibt sich somit für diese Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Durch geeignete Schutzmaßnahmen kann diesem Problem jedoch Rechnung getragen werden. Dem mit der Durchführung der Baumaßnahmen vorübergehend verbundenen Baulärm kann durch Beachtung lärmindernder Vorschriften und Richtlinien Rechnung getragen werden.

### 2.2 **Anhörung**

Mit Schreiben vom 22.09.2014 beantragte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH beim Regierungspräsidium Karlsruhe die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für die Baumaßnahme „Kurfürsten-Anlage Ost, Römerkreis bis Rohrbacher Straße“. Mit Schreiben vom 07.10.2014

beantragte der Vorhabenträger bei der Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement, die Durchführung des Anhörungsverfahrens.

Der Antrag auf Planfeststellung hat nach ortsüblicher Bekanntmachung im Stadtblatt der Stadt Heidelberg vom 03.11.2014 bis einschließlich 03.12.2014 während der allgemeinen Öffnungszeiten, Montag von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr, Dienstag und Mittwoch von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr, Donnerstag von 08:00 Uhr bis 17:30 Uhr und Freitag von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr öffentlich ausgelegen. Gegenstand der Auslegung war ein Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1, 2, 3 (Blatt 1-3), 4 (Blatt 1-3), 5 (Blatt 1-3), 6 (Blatt 1-3), 7, 8, 9 und 10 mit Erläuterungsbericht, Übersichtslageplan, Lagepläne Bestand, Lagepläne Planung, Lagepläne mit Bestandsleitungen, Querschnitte Planung, Bauwerksverzeichnis, Schall- und erschütterungstechnische Gutachten sowie Landschaftspflegerischer Begleitplan.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 17.12.2014 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Heidelberg erhoben werden konnten und dass später eingehende Einwendungen kraft Gesetzes ausgeschlossen sind.

Mit Schreiben vom 09.10.2014 und 29.10.2014 hat die Stadt Heidelberg folgende Stellen angehört:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme
2	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Höhere Straßenverkehrsbehörde	nicht betroffen
3	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 - Raumordnung	-
4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 26 - Denkmalpflege	Stellungnahme
5	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	-



6	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46 - Verkehr	keine Bedenken
7	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 - Naturschutz, Recht	nicht betroffen
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	-
9	Regierungspräsidium Stuttgart, Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen	Stellungnahme
10	Regierungspräsidium Stuttgart - Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme
11	Stadt Heidelberg, Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie	Stellungnahme
12	Stadt Heidelberg, Feuerwehr	Stellungnahme
13	Stadt Heidelberg, Stadtplanungsamt	Stellungnahme
14	Stadt Heidelberg, Amt für Baurecht und Denkmalschutz	-
15	Stadt Heidelberg, Tiefbauamt	Stellungnahme
16	Stadt Heidelberg, Landschafts- und Forstamt	Stellungnahme
17	Stadt Heidelberg, Bürgeramt	keine Bedenken und Anregungen
18	Stadt Heidelberg, Amt für Liegenschaften	-
19	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik	keine Bedenken und Anregungen

20	Stadt Heidelberg, Fahrgastbeirat	Stellungnahme
21	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleitungen der Bundeswehr	nicht betroffen
22	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben	nicht betroffen
23	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	keine Bedenken und Anregungen
24	Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg	nicht betroffen
25	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	keine Bedenken
26	Verband Region Rhein-Neckar	-
27	Vermögen und Bau Baden-Württemberg	keine Bedenken
28	Polizeipräsidium Mannheim	-
29	Verkehrsverbund Rhein-Neckar	-
30	Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar	keine Bedenken
31	BRN Busverkehr Rhein-Neckar	-
32	Deutsche Telekom AG	Stellungnahme
33	Kabel BW GmbH	keine Bedenken
34	Stadtwerke Heidelberg GmbH	Stellungnahme
35	Abwasserzweckverband Heidelberg	-
36	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar	-
37	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein	Stellungnahme

38	Beirat von Menschen mit Behinderungen der Stadt Heidelberg	Stellungnahme
39	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	Stellungnahme
40	LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg	Stellungnahme
41	Naturschutzbeauftragter der Stadt Heidelberg	Stellungnahme
42	Bund für Umwelt- und Naturschutz, Landesverband Baden-Württemberg	keine Bedenken
43	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
44	Landesnatschutzverband Baden-Württemberg	keine Bedenken
45	Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg	-
46	Naturfreunde Deutschland, Landesverband Baden	-

Im Rahmen der Offenlage haben sich keine Privatpersonen zum Vorhaben geäußert.

Mit Schreiben vom 24.02.2015 wurden die Träger öffentlicher Belange und sonstigen am Verfahren beteiligten Stellen über den Termin der Erörterung informiert. Zudem wurde der Erörterungstermin im Stadtblatt der Stadt Heidelberg in der Ausgabe vom 04.03.2015 ortsüblich bekannt gemacht. Die Erörterung fand am 17.03.2015 im Neuen Sitzungssaal im Rathaus der Stadt Heidelberg statt.

Wegen des Ergebnisses der Erörterung wird auf die Niederschrift verwiesen.

## II. Umweltverträglichkeit

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat mit Schreiben vom 11.11.2013 festgestellt, dass für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, da von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Im Rahmen der Erstellung eines Landschaftspflegerischen Begleitplans sowie schall- und erschütterungstechnischer Untersuchungen wurden aber dennoch Umweltbetrachtungen vorgenommen. Daraus ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

### 1. **Schutzgut Pflanzen und Tiere**

Anlagebedingt erfordert die Herstellung der Buseinfädelspur an der Haltestelle „Stadtbücherei“ voraussichtlich die Rodung von drei Bäumen, die Entfernung eines großen Buchsbaum-Strauches sowie die Teilung der vorhandenen Grünfläche. Im weiteren Verlauf der Straßenbahntrasse werden durch die geänderte Straßenaufteilung die Standorte der begleitenden Grünstreifen dauerhaft beansprucht. Als Kompensation für den Verlust der Bäume ist eine Ersatzpflanzung auf der neu hergestellten Grünfläche an der Haltestelle „Stadtbücherei“ vorgesehen. Die neu vorgesehenen Grünflächen werden mit verbesserter gestalterischer und ökologischer Funktion hergestellt.

Baubedingt entfällt ein Großteil der vorhandenen Vegetationsflächen im Maßnahmenbereich. Lärm- und Staubemissionen können zur Störung oder Vergrämung von nahrungssuchenden und / oder nistenden Tieren in den angrenzenden Gehölzbeständen führen. Allerdings sind im Umfeld der Maßnahme Ausweichquartiere vorhanden, so dass keine geschützten Arten oder Lebensräume erheblich beeinträchtigt werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Habitateverträglichkeit der Flächen gering ist. Es handelt sich zudem um kleinflächige Verluste von nur beschränkt lebensraumerfüllender Habitats.

## 2. **Schutzgut Boden**

Der anlagenbedingte Wegfall der angelegten Grünflächen- und streifen hat aufgrund der Kleinflächigkeit keine nennenswerten Auswirkungen auf die Schutzgutfunktionen.

Während der Bauzeit wird zwar in die obersten Bodenschichten eingegriffen. Da diese versiegelt sind und aus aufgeschüttetem Material bestehen, sind keine relevanten Beeinträchtigungen für das Schutzgut zu erwarten.

Betriebsbedingt sind keine Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten.

## 3. **Schutzgut Wasser**

Durch die anlagenbedingte Beanspruchung von Vegetations- und Schotterflächen sowie den Verlust von Vegetationsstrukturen (3 Bäume und ein Großstrauch) werden Schutzgutfunktionen (Rückhaltung, Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser) zwar beeinträchtigt. Mit Ausnahme der 2.150 m<sup>2</sup> entfallenden Schotterfläche sind die Beeinträchtigungen für das Schutzgut geringfügig.

Die Bauzeit und der Betrieb führen zu keinen relevanten Beeinträchtigungen des Schutzgutes.

## 4. **Schutzgut Klima / Luft**

Durch den anlagenbedingten Verlust der drei Bäume und des Großstrauches entfallen für das Mikroklima Strukturen mit beschattender, staubfilternder und verdunstender Funktion. Die Auswirkungen sind allerdings weitgehend nur auf den Standort und dessen unmittelbares Umfeld beschränkt.

Hinsichtlich der Lufthygiene ergeben sich baubedingte Auswirkungen durch Abgas- und Staubemissionen.

Betriebsbedingte Auswirkungen werden nicht aufgezeigt.

## 5. **Schutzgut Landschaft / Stadtbild**

Anlagebedingt ergeben sich im Wesentlichen Beeinträchtigungen durch die Umgestaltung und Neugliederung des Straßenraums sowie durch den Wegfall der drei Bäume.

Baubedingt ergeben sich vorübergehende Beeinträchtigungen durch die Baustelle selbst (Baumaschinen, Bodenbewegungen etc.).

Der Betrieb verursacht keine zusätzlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut.

## 6. **Schutzgut Mensch**

Die Anlage selbst führt zu keinen Beeinträchtigungen des Schutzgutes, vielmehr sind positive Auswirkungen (z.B. durch die Optimierung der Umsteigevorgänge von Bus auf Bahn) zu erwarten.

In der Bauphase wird das von der Maßnahme betroffene Wohn- und Arbeitsumfeld durch Baubetrieb, Lärm und Staubentwicklung beeinträchtigt.

Um die aus dem Betrieb resultierenden Schallimmissionen und Erschütterungen beurteilen zu können, wurden schalltechnische Untersuchungen (Planunterlagen, Anlage 8) und erschütterungstechnische Untersuchungen (Planunterlagen, Anlage 9) durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse für den Schienenverkehr zeigen, dass durch die Gleislageverschwenkung der Beurteilungspegel an einigen Immissionsorten zu, an anderen abnimmt. Lediglich an den Immissionsorten Kurfürsten-Anlage 17-19 und Kurfürsten-Anlage 21-23 werden die zu Grunde zu legenden Grenzwerte im Nachtzeitraum überschritten. Demnach ergibt sich für diese Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach.

Die Ermittlung der Gesamtbeurteilungspegel erfolgte durch energetische Überlagerung der Teilbeurteilungspegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr. Die Emissionen und Immissionen der Schienenverkehrswege wurden gemäß der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03 -, die der maßgeblichen Straßen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straße - RLS-90 - bestimmt. Zu den weiteren Faktoren, die den Emissionspegel des maßgeblichen Gesamtlärms bestimmen, wird auf das Schallgutachten verwiesen. Insgesamt werden an 14 Gebäuden im Planfall Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht prognostiziert. Hiervon sind vier Gebäude mit einer Pegelerhöhung beaufschlagt. Die hier zu erwartenden Pegelerhöhungen betragen bis zu + 0,5 / 0,8 dB(A) im Tag- bzw. Nachtzeitraum. Demzufolge ist die Situation an den Gebäuden

- Poststraße 11 / 11/1 (IP 6)

- Kurfürsten-Anlage 15 (IP 20, IP 21)
- Kurfürsten-Anlage 17-19 (IP 22, IP 23)
- Kurfürsten-Anlage 21-23 (IP 24, IP 25)

als bedenklich zu bewerten. Zwar sind Änderungen der Verkehrslärmimmissionen in einer Größenordnung  $\leq 1$  dB(A) nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen als nicht wahrnehmbar einzustufen. Demgemäß kommt der Schallgutachter zu dem Schluss, dass in weiten Teilen der geplanten Trassenführung allenfalls Änderungen der Verkehrslärmimmissionen auftreten, die nicht wahrnehmbar sein werden. Dennoch hält er eine Geräuschbelastung von mehr als 70 / 60 dB(A) tags / nachts in Verbindung mit einer Zusatzbelastung für bedenklich.

Die erschütterungstechnische Untersuchung führte zu dem Ergebnis, dass es durch die Umbaumaßnahmen im Bereich der Kurfürsten-Anlage nicht zu einer signifikanten Erhöhung der Immissionen aus Erschütterungen oder aus sekundärem Luftschall kommen wird.

## 7. **Sonstige**

Im Übrigen werden weder besondere Schutzgebiete tangiert noch besondere artenschutzrechtliche oder sonstige umweltrelevante Konflikte ausgelöst.

## 8. **Wechselwirkungen**

Bei der Betrachtung eventueller Wechselwirkungen ist nicht erkennbar, dass sich die Umweltauswirkungen beim Zusammenwirken verschiedener Beeinträchtigungen in einer Weise beeinflussen, dass es zu einer zusätzlichen Belastung innerhalb des betrachteten Bereichs käme.

# III. **Rechtliche Würdigung**

## 1. **Formell**

Im Regelfall dürfen gemäß § 28 Abs. 1 PBefG Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut und geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der

notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Leitungen.

Die Zuständigkeit der Stadt Heidelberg als Anhörungsbehörde ergibt sich aus § 29 Abs. 1a PBefG, § 73 Abs. 1 LVwVfG, § 1 Abs. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über personenbeförderungsrechtliche Zuständigkeiten (PBefZuVO), §§ 12 Abs. 2 und 15 Abs. 1 Nr. 2 des Landesverwaltungsgesetzes. Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde folgt aus den §§ 11, 29 Abs. 1 Satz 1 PBefG, § 2 Abs. 1 Nr. 1 PBefZuVO.

## **2. Materiell**

### **2.1 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. Erforderlich ist eine Straßenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsgesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen vor.

Durch den Gleisumbau in der Kurfürsten-Anlage zwischen dem Römerkreis und der Rohrbacher Straße mit eigenem Gleiskörper und mit einer festen Fahrbahn in optimierter Lage, den barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Stadtbücherei“ und den barrierefreien Neubau der Haltestelle „Seegarten/Justiz“ sowie der Mitbenutzung der Straßenbahntrasse durch Busse, erhöht sich die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Möglichkeit der Mitbenutzung der Straßenbahntrasse durch Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr erleichtert darüber hinaus den Einsatzfahrzeugen die Fortbewegung im öffentlichen Verkehrsraum und liegt insoweit im – öffentlichen – Interesse effektiver Rettungs- und Notfalleinsätze. Schließlich erhöhen sich durch den barrierefreien Um- bzw. Neubau der Haltestellen Sicherheit und Komfort für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.



### 2.1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität des Vorhabens liegt vor, da es den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes entspricht. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 Abs. 3, § 13 Abs. 2 Nr. 2 und § 13a 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, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar (27.09.2013/15.12.2014) und der Nahverkehrsplan für die Stadt Heidelberg 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.

In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan 2010. Danach ist der Öffentliche Personenverkehr ein wichtiges Element einer nachhaltigen, umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Mobilität. Er trägt gleichermaßen zur Stärkung 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 Nahverkehrsbedienung 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 steht auch im Einklang mit den wesentlichen Grundsätzen des Einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar. Danach soll durch Vernetzung und Aufgabenteilung der Verkehrsträger die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems erhöht und eine Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger-, Fahrrad-, und öffentlicher Verkehr) erreicht werden. Dabei soll das Verkehrssystem so weiterentwickelt werden, dass die Anteile der umweltfreundlichen Verkehrsträger am gesamten Personenverkehr sowie Güterverkehr weiter gesteigert werden (3.1.1.3 Grundsatz). Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs soll gegenüber dem Straßenverkehr Vorrang haben, u.a. im Stadtverkehr der engeren Verflechtungsräume des Oberzentrums Heidelberg (3.1.1.4 Grundsatz). Im Zuge der Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in der Metropolregion Rhein-Neckar soll den spezifischen Mobilitätsanforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen in ihrer Vielfalt Rechnung getragen werden. Hierbei sollen spezielle Mobilitätsanforderungen und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen und Männern, Kindern, Familien mit Kindern und Personengruppen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders berücksichtigt werden. Aufgrund des demografischen Wandels gilt dieses zunehmend auch für ältere Menschen (3.1.1.6 Grundsatz).

Schließlich entspricht das Vorhaben auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für die Stadt Heidelberg 2005-2010. Danach soll die Attraktivität des ÖPNV wirksam verbessert werden. Dabei wird eine häufige, regelmäßige, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung angestrebt (II.1.1). Der Betrieb soll reibungslos abgewickelt werden können und der Zeitbedarf zur Ein- und Ausfahrt sowie zum Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Buslinien dienen vorwiegend als Verteiler und sollen mit den Schienenstrecken zu einem einheitlichen Netz zusammengeführt werden (II.1.1). Verknüpfungspunkte und Haltepunkte sollen aufgewertet werden. Insbesondere soll auch den Interessen mobilitätseingeschränkter Personen Rechnung getragen werden (vgl. III.2.4). Konkret wird die Maßnahme „Zusammenlegung der Haltestellen Adenauerplatz und Seegarten“ mit hoher Priorität aufgeführt (II. 6.1).

Nach § 8 Abs. 3 PBefG stellen die Maßnahmen im Nahverkehrsplan ein wesentliches Kriterium dar, um die Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes zu konkretisieren. Diese Zielsetzung schreibt

§ 11 ÖPNVG fest, indem es die Aufgabenträger verpflichtet, für ihr Gebiet zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

### 2.1.2 **Erforderlichkeit**

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Das Vorhaben verfolgt verkehrliche Gesichtspunkte. Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen.

## 2.2 **Zwingendes Recht**

Das Vorhaben verletzt keine materiell-rechtlichen Rechtssätze.

### 2.2.1 **Naturschutzrecht**

Die Maßnahme stellt einen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Nach § 14 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Die Maßnahme führt insbesondere dazu, dass Flächen neu versiegelt werden, Bodenbewegungen erfolgen, Böden verdichtet werden sowie Grünflächen, Gehölze und drei Einzelbäume im Bereich der Maßnahme beseitigt werden müssen. Insgesamt ist der Eingriff in Natur und Landschaft als erheblich zu bewerten.

Der Eingriff ist zur Erreichung des Ziels, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, unvermeidbar (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Mögliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sind ausweislich des Landespflegerischen Begleitplans vorgesehen. Damit sieht der festgestellte Plan diejenigen vorhabenbegleitenden Maßnahmen vor, die vom Vorhabenträger verlangt werden können, um das fachplanerisch notwendige Vorhaben dem Vorrang von Vermeidung und Minimierung anzupassen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind unter Nr. 4.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlagen: Anlage 10) beschrieben. Die - im LBP - vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind - zusätzlich - durch entsprechende Nebenbestimmungen auferlegt und ergänzt worden (vgl. Abschnitt A III. 6.1 bis 6.7). Der durch das Vorhaben herbeigeführte Eingriff wird aufgrund der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen insgesamt als kompensiert angesehen.

Gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Gemäß § 17 Abs. 9 Satz 1 BNatSchG sind die Beendigung oder eine mehr als einjährige Unterbrechung des Eingriffs der zuständigen Behörde anzuzeigen. Auch insoweit wurden entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Abschnitt A III. 6.5, 6.6).

Nach § 17 Abs. 6 BNatSchG werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die dafür in Anspruch genommenen Flächen in einem Kompensationsverzeichnis erfasst. Die Einzelheiten des Verfahrens sind in der Kompensationsverzeichnis-Verordnung geregelt. Die Planfeststellungsbehörde hält es für sachgerecht, den Vorhabenträger als Eingriffsverursacher nach § 2 Abs. 3 Satz 2 KompVzVO dazu zu verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln (vgl. Abschnitt A III. 6.7).

#### **2.2.1.1 Besonders geschützte Bereiche**

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

#### **2.2.1.2 Artenschutz**

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG beinhaltet Vorschriften, die hinsichtlich der besonders und streng geschützten Tierarten Verbote für unterschiedliche Beeinträchtigungen festlegen. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG sind alle „europäischen Vogelarten“ zumindest besonders geschützt. Für alle besonders geschützten Arten gelten Schädigungsverbote, für alle streng geschützten Arten und europäischen Vogelarten darüber hinaus (auch) weitergehende Störungsverbote.

Ausweislich des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sind aufgrund des Fehlens naturnaher Lebensraumangebote nur an den innerstädtischen Siedlungsraum angepasste Tierarten vertreten. Zwar ergab eine faunistische Untersuchung im Jahr 2008, dass zwei Fledermaus-Arten (Zwergfledermaus und Kleiner Abendsegler) im Maßnahmenbereich vorkommen. Bei der Kontrolle des Baumbestandes und der vorhandenen Gebäude konnten jedoch keine Hinweise auf Einzelquartiere oder aktuelle Vorkommen einer Fledermauskolonie festgestellt werden. Vermutlich befinden sich Fledermausquartiere in der Umgebung bzw. im nahegelegenen Stadtwald.

Das Vorkommen größerer wildlebender Säugetiere sowie weiterer nach § 10 Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) besonders oder streng sowie nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten ist in diesem Bereich nicht zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Veranlassung, diese Ausführungen in Frage zu stellen, zumal auch die ansonsten fachlich zuständige Naturschutzbehörde den vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht beanstandet hat und der Naturschutzbeauftragte der Stadt Heidelberg den im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ausführungen und Vorschlägen zustimmt.

### **2.2.1.3 Bodenschutz**

Im Rahmen der vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden gebührend berücksichtigt.

## **2.2.2 Immissionsschutzrecht**

### **2.2.2.1 Lärmimmissionen**

Im Rahmen der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung wurden die mit dem Vorhaben verbundenen Schallimmissionen ermittelt und geprüft, ob der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorliegt und ob an den maßgeblichen Immissionspunkten Überschreitungen der geltenden Immissionsgrenzwerte zu erwarten sind. Bedingt durch den Gleisumbau mit eigenem Gleiskörper und mit einer festen Fahrbahn mit einer Asphaltdeckschicht, des Umbaus der Haltestelle „Stadtbücherei“, der Zusammenlegung der Haltestellen „Seegarten“ und „Adenauerplatz“ und den damit verbundenen Gleisverschwenkungen an der Bestandsstrecke ergeben sich

Änderungen hinsichtlich der Emissionsorte, die im Verfahren zu beachten sind. Sowohl die bauliche Verschwenkung von Gleisen als auch die Änderung des Gleisoberbaus ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht als erheblicher Eingriff in einen bestehenden Schienenverkehrsweg einzustufen. Das Verkehrsaufkommen wird durch den baulichen Eingriff in die Gleisanlagen nicht verändert. Während der Bauzeit ist mit Belastungen durch Baulärm zu rechnen.

#### a) **Methodik der Lärmermittlung**

Bei der Lärmermittlung und -bewertung wurde vom Schallgutachter zum einen die geänderte Straßenbahnstrecke in den Blick genommen. Außerdem wurde der Gesamtlärm aus Schiene und Straßenverkehr untersucht. Hinsichtlich des Fahrbahnbelags für die geplante Busspur im Gleisbereich wurden die schalltechnischen Auswirkungen einer Asphalt- oder Betondeckschicht verglichen.

Die Verfahren zur Ermittlung der Immissionen sind in § 3 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Anlage 1 (für Straßen) bzw. der Anlage 2 (für Schienenwege) hierzu festgelegt.

Die Untersuchungen beruhen auf Schallausbreitungsberechnungen aufgrund eines Schallquellen- und -ausbreitungsmodells. Die Berechnung ist im Gegensatz zu Messungen unabhängig gegenüber zufälligen Einflüssen, wie z.B. Witterungsverhältnissen und betrieblichen 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 Lärmentwicklungsforschung, 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 vorgelegte schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die maßgeblichen Parameter und beruht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch sonst auf korrekten Angaben und korrekten methodischen Ansätzen.

#### b) **Lärmbelastung durch den geänderten Schienenweg**

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen- oder Schienenverkehrswegen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen

Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach § 41 Abs. 2 BImSchG kann von diesem Grundsatz abgewichen werden, falls die Kosten von Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Eine Änderung ist gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen oder ein Schienenverkehrsweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird. Eine Änderung ist gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV auch dann wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, oder
- auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird, oder
- von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird, dies gilt jedoch nicht in Gewerbegebieten.

Die Verkehrslärmschutzverordnung legt in § 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.

Für den Bau oder die wesentliche Änderung eines Straßen- oder Schienenweges nennt die 16. BImSchV folgende Immissionsgrenzwerte:

Immissionsgebiete	Immissionsgrenzwerte [dB(A)]	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete und Industriegebiete	69	59

Die Beurteilungszeiträume Tag bzw. Nacht sind mit 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr bzw. 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr festgelegt.

Die Art der Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Die Art der baulichen Nutzung ist südlich der Kurfürsten-Anlage

per Bebauungsplan als „Kerngebiet“ ausgewiesen. Nördlich der Kurfürsten-Anlage erfolgt eine Einstufung nach tatsächlicher Nutzung als Mischgebiet. Dies stimmt auch mit den Angaben im Flächennutzungsplan überein.

Die Berechnungen des Schallgutachtens zeigen, dass an zwei Gebäuden der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung gemäß den Definitionen der 16. BImSchV gegeben ist:

- Kurfürsten-Anlage 17-19, Nordfassade, EG bis 4. OG (IP 22, IP 23)
- Kurfürsten-Anlage 21-23, Nordfassade, EG bis 4. OG (IP 24, IP 25).

Maximale Beurteilungspegel ergeben sich an diesen Immissionsorten mit  $L_r = 63,8 / 55,9$  dB(A) am Tag / in der Nacht. Die zu Grunde zu legenden Immissionsgrenzwerte für Misch- und Kerngebiete werden an diesen Immissionsorten demzufolge um bis zu  $dLR = +1,9$  dB(A) im Nachtzeitraum überschritten. Gleichzeitig wird hier der Schienenlärm um mindestens 3 dB(A) erhöht. Demnach ergibt sich für diese Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach.

Grundsätzlich ist durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht jedoch gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann und insoweit, als die Kosten der Maßnahme nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. In innerstädtischen Lagen können als aktive Schutzmaßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms die Verwendung emissionsärmerer Oberbauformen, z.B. ein Rasengleis oder gegebenenfalls der Bau von Schallschutzwänden in Frage kommen, sofern es sich um einen besonderen Bahnkörper handelt. Im vorliegenden Fall müssen die Gleise mit einem straßenbündigen Oberbau geplant werden, da zur gemeinsamen Nutzung mit den Linienbussen eine Befahrbarkeit des Bahnkörpers gewährleistet sein muss. Der Einsatz eines Rasengleises zur Minderung der Geräuschemissionen alternativ zum geschlossenen Oberbau ist demnach in diesem Streckenabschnitt nicht möglich. In diesem Zusammenhang wurden auch die schalltechnischen Auswirkungen einer Asphalt- oder Betondeckschicht für die Busspur im Gleisbereich gutachterlich untersucht. Die Berechnungen zeigen, dass die Asphaltdeckschicht aus schalltechnischer Sicht zu bevorzugen ist, da diese um 2 dB(A) geringere Emissionen verursacht und damit auch die Beurteilungspegel um 2 dB(A) geringer ausfallen werden. Die Planung sieht daher vor, den Fahrbahnbelag im Gleisbereich mit einer Asphaltdeckschicht auszuführen.



Ein weiterführender aktiver Schallschutz, beispielsweise durch Schallschutzwände, ist im Bereich des geplanten Vorhabens nicht zielführend, da aufgrund der eng zu den Gleisen stehenden Bebauung die abschirmende Wirkung in den Obergeschossen der schutzwürdigen Nutzungen stark eingeschränkt wäre. Zum anderen ist eine durchgängige Anordnung von Schallschutzwänden aufgrund kreuzender Straßen und Fußgängerquerungen kaum möglich. Schließlich muss die Zugänglichkeit / Zufahrt zu den Grundstücken und Gebäuden gewährleistet sein. Sonstige wirksame Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, die in der konkreten Situation dem Stand der Technik entsprechen und verhältnismäßig wären, existieren zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht. Vor diesem Hintergrund kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde daher nur passiver Schallschutz an den Gebäuden in Betracht. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil wird insoweit verwiesen (vgl. Abschnitt A III. 2.2.5).

### c) **Gesamtlärmbelastung**

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

Lärmschutzbelange sind grundsätzlich auch nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Dementsprechend ist die Gesamtverkehrslärmbelastung insofern in den Blick zu nehmen, als ein als Vorbelastung bereits vorhandener 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 (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/und Eigentum) überschreitet. Während in der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, die vom Bundesverwaltungsgericht aufgegriffen wurde, als Schwellenwert, ab dem eine Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist, in früheren Entscheidungen eine Spanne von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts maßgeblich war, greift die - obergerichtliche - Rechtsprechung in jüngerer Zeit auf die „niedrigeren“ Werte als maßgebliche Schwelle zurück (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, BVerwG, Urteil

vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10, VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.04.2012, 5 S 927.10).

Nach Auffassung der Anhörungsbehörde sind demnach folgende Eckpunkte grundsätzlich zu berücksichtigen:

- Sofern die Beurteilungspegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts unterschreiten, ist dies grundsätzlich unbedenklich;
- Sofern die Beurteilungspegel zwar 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten, durch das Planvorhaben jedoch keine Erhöhung von Verkehrslärm hervorgerufen wird, ist dies grundsätzlich unbedenklich;
- Sofern die Beurteilungspegel mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts betragen und gegenüber dem Prognose-Nullfall ansteigen, besteht grundsätzlich die Pflicht, Lärmvorsorge zu treffen.

Die Gesamtlärmbelastung aus dem öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr war Gegenstand der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung. Im Hinblick auf die Schwelle, ab der eine Gesundheitsgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann, wurde geprüft, ob das Planvorhaben zu einer bedenklichen oder kritischen Zusatzbelastung führen kann. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass an 14 Gebäuden eine kritische Gesamtbelastung in einer Größenordnung oberhalb 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten wird. Erhöhungen des Beurteilungspegels gegenüber dem Nullfall wurden an vier dieser 14 Gebäude festgestellt:

Nach Aussage des Gutachters sind Änderungen der Verkehrslärmimmissionen in einer Größenordnung  $dL \leq 1$  dB(A) nach allgemeinen Erfahrungssätzen als nicht wahrnehmbar einzustufen. Demgemäß kann festgestellt werden, dass in weiten Teilen der hoch vorbelasteten Bereiche entlang der geplanten Trassenführung allenfalls Änderungen der Verkehrslärmimmissionen auftreten, die nicht wahrnehmbar sein werden. Dennoch hält er eine Geräuschbelastung von mehr als 70 / 60 dB(A) tags / nachts in Verbindung mit einer Zusatzbelastung für bedenklich.

In Übereinstimmung mit dem Gutachten hält die Planfeststellungsbehörde deshalb Schutzauflagen für nachstehend aufgeführte Gebäude für erforderlich:

- Poststraße 11 / 11/1 (IP 6) (*Südfassade 1. bis 4. OG*)
- Kurfürsten-Anlage 15 (IP 20, IP 21) (*Nordfassade EG bis 3. OG*)

- Kurfürsten-Anlage 17-19 (IP 22, IP 23)\*
- Kurfürsten-Anlage 21-23 (IP 24, IP 25)\*

\* Für diese Gebäude besteht bereits aus der Beurteilung des erheblichen baulichen Eingriffs in die Straßenbahnstrecke nach der Verkehrslärmschutzverordnung ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach.

Aus den unter Nr. 2.2.2.1 b) aufgeführten Gründen sind aktive Schutzmaßnahmen im Ergebnis nicht geeignet, zu einer wesentlichen Entlastung zu führen. Aus diesem Grund sind im Bedarfsfalle passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorzusehen. Die Planfeststellungsbehörde hat dies durch eine entsprechende Nebenbestimmung sichergestellt (vgl. Abschnitt A III. 2.2.5).

#### d) **Lärm in der Bauphase**

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm 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 Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Für die Beurteilung von Baustellen ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) anwendbar. Die AVV Baulärm sieht unter Nr. 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung u.a. die folgenden Immissionsgrenzwerte vor:

- |                                                                  |          |          |
|------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| - 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) |

Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Bautätigkeit, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bewältigungsbedürftig wären, sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu erwarten, da es sich bei den

erforderlichen Baumaßnahmen um Tätigkeiten handelt, die dem typischen Baubetrieb auf den Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen betreffenden Baustellen mittleren Ausmaßes entsprechen. Auch wenn der von einem derartigen Baubetrieb herrührende Lärm, der über den gewohnten Alltagslärmpegel hinausgeht, in aller Regel von den Anwohnern im Einzugsbereich der Baustelle als störend empfunden wird, ist der notwendige Baustellenbetrieb auch unter dem Aspekt des Baulärms grundsätzlich hinzunehmen. Die Bauzeit für die Baumaßnahme wird mit vier Monaten veranschlagt. Eine übermäßige, nicht hinnehmbare Belastung durch den Einsatz der Baumaschinen und den Baustellenverkehr ist nach alledem nicht zu erwarten.

Soweit unzumutbare Belastungen durch die Art und Weise des konkreten Baustellenbetriebs befürchtet werden, sind die Betroffenen auf die hiergegen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens eröffneten Rechtsbehelfe zu verweisen (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss v. 17.09.2004 - 9 VR 3.04 -). Um die Geltendmachung eines dementsprechenden anlassbezogenen Abhilfeverlangens nicht unzumutbar zu erschweren, war es angebracht, dem Vorhabenträger aufzuerlegen, den Anliegern der Baustelle unmittelbar vor Baubeginn einen Ansprechpartner für etwaige Beanstandungen oder Fragen zu benennen (vgl. Abschnitt A III 2.1.2).

Zudem hat die Planfeststellungsbehörde eine Reihe von Minimierungsgeboten in den Nebenstimmungen vorgesehen und klargestellt, dass der Vorhabenträger die Einhaltung der insoweit unmittelbar geltenden AVV Baulärm sicherzustellen hat.

#### **2.2.2.2 Erschütterungen und sekundärer Luftschall**

Die Beurteilung der zu erwartenden Erschütterungen erfolgte anhand der DIN 4150-2, die des sekundären Luftschalls unter Heranziehung der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV). Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten verwiesen. Im Ergebnis resultieren aus den geplanten Umbaumaßnahmen keine wesentlichen Erhöhungen der Immissionen durch Erschütterungen und sekundärem Luftschall. Ein Erfordernis für erschütterungstechnische Vorsorgemaßnahmen ergibt sich daher aus der geplanten Baumaßnahme nicht.

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. Die unvermeidbaren Erschütterungswirkungen halten sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber im Rahmen des bei derartigen Baumaßnahmen an einem Verkehrsweg Üblichen. Ungewöhnlich erschütterungsintensive Bauarbeiten sind zur Verwirklichung des Vorhabens nicht erforderlich.

Da zur Beurteilung der Zumutbarkeit von baubedingten Erschütterungsimmissionen mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte die DIN 4150-2 und die DIN 4250-3 als Anhaltspunkt herangezogen werden, hat die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger grundsätzlich zur Einhaltung der DIN 4250-2 und der DIN 4250-3 verpflichtet (vgl. Abschnitt A III. 2.3.2).

### **2.2.2.3 Luftschadstoffe**

Signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch den Bahnbetrieb nicht zu erwarten, insbesondere weil die Bahnen mit Elektromotoren betrieben werden und die angestrebte Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs, die eine Erhöhung des Fahrgastaufkommens und damit zugleich eine entsprechende Abnahme des Abgase produzierenden PKW-Individualverkehrs bewirken soll, im Einklang mit den Zielsetzungen der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen steht, die zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen - insbesondere auch hoher verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen - beitragen soll. Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen der Vorhabenträger zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind Geruchs- und Staubimmissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Abschnitt A III. 2.1.1). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Abschnitt A III. 2.4).

### 2.2.3 Sonstiges zwingendes Recht

Sonstige zwingenden materiell-rechtlichen Rechtssätze werden von dem Vorhaben ebenfalls nicht verletzt.

## 2.3 Abwägung

Nachdem für das Vorhaben die Planrechtfertigung gegeben ist und es auch nicht gegen gesetzliche Planungsleitsätze verstößt, sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen.

### 2.3.1 Planungsalternativen

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.

Im Rahmen der vorliegenden Planung wurden Varianten hinsichtlich der Ausgestaltung des Gleiskörpers untersucht:

#### Variante 1: Offener Gleiskörper - Schottergleis

Der Gleisabstand wird nur durch die Erfordernisse für das Lichtraumprofil der Straßenbahnen definiert und damit mehr Platz für den MIV im Querschnitt außerhalb des Bahnkörpers zur Verfügung gestellt. Bei dieser Variante können die Bau- und Unterhaltungskosten auf einem relativ niedrigen Niveau gehalten werden. Allerdings wird bei dieser Variante der Busverkehr - weiterhin - über die Fahrbahn abgewickelt und verursacht so zusätzliche Verkehrsbelastungen der Verkehrsflächen außerhalb des Bahnkörpers. Die Querschnittbreite der Gleisanlage reicht nicht aus, um eine zusätzliche Fahrspur für den Busverkehr herzustellen. Die Einhaltung der Fahrplanvorgaben des Busverkehrs wird somit durch das in der Kurfürsten-Anlage schon vorhandene hohe Verkehrsaufkommen erschwert. Die Haltestellen für Bus und Bahn können nicht gemeinsam genutzt werden, und die Fahrgäste hätten durch die signalisierten Querungen höhere Umsteigezeiten und längere Wege. Das Planungsziel, eine gemeinsame Nutzung der Gleisanlage durch Bahn und Bus kann mit dieser Variante nicht realisiert werden.

## Variante 2: Grüngleis

Auch bei dieser Variante wird der Gleisabstand nur durch die Erfordernisse für das Lichtraumprofil der Straßenbahnen definiert. Außerdem stellt ein Rasengleis eine ästhetische Aufwertung der Verkehrsflächen im innerstädtischen Raum dar. Neben den hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten ist auch bei dieser Variante - wie bei Variante 1 - eine gemeinsame Nutzung der Gleisanlage durch Bus und Bahn nicht möglich und somit ein wichtiges Planungsziel nicht realisierbar.

### **2.3.2 Immissionsschutz**

Das Bauvorhaben hat durchaus auch gewisse negative Auswirkungen in Bezug auf die Lärmentwicklung. In der Bauphase ist mit Belästigungen zu rechnen. Auch die Verkehrslärmimmissionen werden teilweise erhöht. Gleichzeitig wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs erhöht, wodurch auch eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten ist. Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls Lärmauswirkungen dem Vorhaben zwingend entgegenstehen, 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 des Vorhabenträgers. Die Nachteile, die das Vorhaben haben kann, und die Vorkehrungen dagegen wurden bei der Gesamtabwägung berücksichtigt.

### **2.3.3 (Sonstiges) Umweltrecht**

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls zwingendes (Umwelt)recht dem Vorhaben entgegensteht, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies weder aufgrund möglicher Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall noch durch Luftschadstoffe der Fall ist. Ebenso wenig ist erkennbar, dass sonstige Anforderungen dem Vorhaben zwingend entgegenstünden. 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 des Vorhabenträgers.

### 2.3.4 **Denkmalschutz**

Das planfestgestellte Bauvorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter Nr. 2.4.3 wird verwiesen.

### 2.3.5 **Barrierefreiheit**

Die Baumaßnahme trägt im Ergebnis auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) Rechnung.

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG sind öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. § 8 Abs. 2 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 Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen.

Konkrete Vorgaben enthält die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung im Wesentlichen nicht. Soweit der Vorhabenträger deshalb im Rahmen der Generalklausel verpflichtet ist, auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Im Rahmen dieser Prüfung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die DIN 18024 Teil 1 (Barrierefreies Bauen - Straßen, Plätze, Wege, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen, Spielplätze) 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) wider, der grundsätzlich als -



wünschenswerter - Mindeststandard für die Anerkennung der Barrierefreiheit zu werten ist.

Die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung wird dem gerecht. Insgesamt wird bei den im Zuge des Vorhabens anstehenden Infrastrukturmaßnahmen eine weitgehende Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes beachtet.

### **2.3.6 Eigentum**

Für die Realisierung des Vorhabens muss kein Privateigentum in Anspruch genommen werden. Der Vorhabenträger belastet sowohl dauerhaft als auch vorübergehend ausschließlich Flächen der öffentlichen Hand, nämlich der Stadt Heidelberg.

### **2.3.7 Sonstiges**

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

## **2.4 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, Verbänden, Leitungsträgern und sonstigen Stellen**

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Verbände, Leitungsträger und sonstiger Stellen fanden Eingang in die Abwägung, sofern die Stellungnahmen einer Abwägung zugänglich waren. Rein deklamatorische Stellungnahmen, die beispielsweise das vollständige Einverständnis erklären, werden daher im Folgenden nicht erwähnt.

### **2.4.1 Regierungspräsidium Stuttgart - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen**

Die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen hat der Baumaßnahme mit Schreiben vom 15.06.2015 unter der Maßgabe zugestimmt, dass die im Schreiben enthaltenen technischen Anforderungen bei der Ausgestaltung der zu errichtenden Bahnanlage beachtet werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die genannten Forderungen wegen der besonderen betriebstechnischen Bedeutung ausdrücklich als Nebenbestimmungen auferlegt.

#### **2.4.2 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Feuerwehr, Katastrophenschutz und Rettungsdienst**

Das Referat 16 fordert in seiner Stellungnahme vom 01.12.2014, dass temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, mit der Feuerwehr Heidelberg abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen sind. Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Anliegen durch Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung Rechnung getragen. Die Feuerwehr Heidelberg wurde ebenfalls am Verfahren beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben (s. nachfolgend unter 2.4.4)

#### **2.4.3 Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 26 - Denkmalpflege**

Das Referat 26 beim Regierungspräsidium Karlsruhe hat in seiner Stellungnahme vom 13.11.2014 mitgeteilt, dass es Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege für nicht direkt betroffen hält. Allerdings wurde um Aufnahme einer Nebenbestimmung zu sog. Zufallsfunden gebeten. Durch diese Forderung wird die zu benachrichtigende Behörde konkretisiert. § 20 Denkmalschutzgesetz (DSchG) lässt die Anzeige an eine Denkmalschutzbehörde oder die Gemeinde zu. Wegen der Sachnähe entsprach es bisher den praktischen Gepflogenheiten in Baden-Württemberg, das Regierungspräsidium als höhere Denkmalschutzbehörde zu unterrichten. Durch Art. 1 des Gesetzes zur Änderung des Denkmalschutzgesetzes vom 09.12.2014, das am 16.12.2014 in Kraft getreten ist, haben sich jedoch durch die Errichtung des Landesamtes für Denkmalpflege organisatorische Änderungen ergeben. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt sich nunmehr die Unterrichtung des Landesamt für Denkmalpflege als sachgerecht dar. Dem hat die Planfeststellungsbehörde durch Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung Rechnung getragen.

#### **2.4.4 Stadt Heidelberg**

Seitens der Stadt Heidelberg haben das Tiefbauamt, das Landschafts- und Forstamt, das Stadtplanungsamt, das Amt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht und die Feuerwehr Stellung genommen.

Die Stadt Heidelberg begrüßt den Umbau der Straßenbahntrasse in der Kurfürsten-Anlage in Verbindung mit dem Bau barrierefreier Haltestellen ausdrücklich, hat aber nachstehende Anmerkungen:

### Tiefbauamt, Landschafts- und Forstamt, Stadtplanungsamt

- Hinsichtlich der Buseinfädelspur soll der auf der linken Seite der Buseinfahrt vor dem dortigen Geh- und Radweg am Römerkreis befindliche Bordstein gegenüber der vorliegenden Planung flacher zur Straße hin abgeschrägt werden, um eine für die Fußgänger sichere Aufstellfläche zu gewährleisten. Nachdem die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen der Änderung zugestimmt hat, wird der Vorhabenträger der Forderung im Rahmen der Ausführungsplanung Rechnung tragen.
- Weiter wünscht die Stadt eine zusätzliche Radquerung an der Westseite der Haltestelle „Stadbücherei“. Eine Radquerung sieht die Planung laut Vorhabenträger an dieser Stelle aus Sicherheitsgründen nicht vor. Die Zufahrt zum Römerkreis muss mit vorgezogenen Weichen ausgerüstet werden, deren Weichenzungen direkt auf der Querungsstelle zu liegen kämen, was eine mögliche Gefahr für Fußgänger und Radfahrer darstellt. Dies bestätigt auch die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen und lehnt die gewünschte Radquerung an der Westseite der Haltestelle „Stadbücherei“ ab. Sie weist weiter darauf hin, dass die Errichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit für Radfahrer dazu führen würde, dass längere Bahnen - insbesondere Doppeltraktionen - in Richtung Seegarten, sowie in den Gleisbereich einfahrende Busse an dieser Querungsstelle aufgehalten und den Römerkreis überstauen würden. Dadurch würde auch der Geh- und Radweg am Römerkreis zugestellt. In diesem Fall würden querungswillige Passanten, die die für sie geltenden Lichtsignalanlagen nicht mehr sehen würden, um die stehenden Bahnen herumgehen und vor die in den Römerkreis einfahrenden Bahnen geraten. Da 85 m westlich und 60 m östlich der fraglichen Stelle weitere Radquerungen vorhanden oder vorgesehen sind, kann auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aus den genannten Gründen auf eine weitere Radquerung verzichtet werden.
- Die Stadt Heidelberg plant im Zuge einer städtischen Maßnahme die Errichtung einer Fußgängerquerung auf der westlichen Seite am Knoten Poststraße. Da diese Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll, bittet die Stadt Heidelberg, notwendige Infrastrukturarbeiten (z.B. Bordabsenkungen, Kabelleerrohrverlegungen) für die Nachrüstung der Querung vorzusehen. Dies hat der Vorhabenträger zugesagt. Ebenfalls zugesagt hat der Vorhabenträger, notwendige Infrastrukturmaßnahmen für

eine zu einem späteren Zeitpunkt geplante Signalisierung der Fußgängerquerung am westlichen Haltestellenende der neu geplanten Haltestelle „Seegarten/Justiz“ vorzusehen.

Die von der Stadt Heidelberg gewünschte Abstimmung der Ausführungsplanung mit den städtischen Fachämtern hat der Vorhabenträger ebenfalls zugesagt.

#### Amt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht

Das Amt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht der Stadt Heidelberg hat darauf hingewiesen, dass sich auf dem Trassenverlauf der ehemalige Heidelberger Hauptbahnhof erstreckte. Bei dem Gelände wurde flächendeckend eine Auffüllschicht angetroffen, in der Bodenbelastungen festgestellt wurden. Der Bereich des alten Bahnhofs wird unter der Rubrik „B-Anhaltspunkte, derzeit keine Exposition“ im Altlastenkataster geführt, was bedeutet, dass anhand der aktuellen Nutzungen und aufgrund der vorhandenen Versiegelung derzeit kein Handlungsbedarf für eine orientierende Erkundung oder sonstige Maßnahmen im Sinne der Altlastenbearbeitung besteht. Allerdings sei darauf zu achten, dass bei einem gegebenenfalls erforderlichen Bodenaustausch der Aushub eventuell nur eingeschränkt verwendbar sei. Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Hinweis ausdrücklich aufgenommen (Abschnitt A V.2.).

#### Feuerwehr

Die Feuerwehr der Stadt Heidelberg weist in ihrer Stellungnahme vom 22.01.2015 darauf hin, dass die Kurfürsten-Anlage im Bereich zwischen dem Römerkreis und der Rohrbacher Straße ein zentraler Anfahrtsweg für Bereiche der Stadtteile Bergheim, der Weststadt und Altstadt sowie für den Stadtteil Schlierbach ist. Zwar wird die Feuerwehr versuchen, die Kurfürsten-Anlage Ost während der Bauzeit großräumig zu umfahren, behält sich aber dennoch vor, die Kurfürsten-Anlage Ost als Durchfahrtsstraße und als Anfahrtsstraße für die angrenzenden Gebäude zu nutzen. In diesem Zusammenhang bittet die Feuerwehr zur Gewährleistung geordneter Lösch- und Rettungsmaßnahmen um die Beachtung einiger Anforderungen, die teilweise allgemeiner Natur sind, sich zum Teil auch auf die konkreten Bauphasen beziehen. Hinsichtlich der allgemeinen Forderungen hat es die Planfeststellungsbehörde für angezeigt gehalten, diese als Nebenbestimmungen in diese Entscheidung aufzunehmen (vgl. Nebenbestimmungen Nr. 4.2 bis 4.5). Hinsichtlich der einzelnen konkreten Bauphasen hat es die Planfeststellungsbehörde

für ausreichend erachtet, eine Nebenbestimmung aufzunehmen, die den Vorhabenträger verpflichtet, sich während der einzelnen Bauphasen eng mit der Feuerwehr der Stadt Heidelberg abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung Nr. 4.6). Damit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Belangen der Feuerwehr in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

#### **2.4.5 Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg**

Der Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg begrüßt in seiner Stellungnahme vom 17.11.2014 den weiteren Aus- und Umbau des Straßenbahnnetzes in Heidelberg im Rahmen des Mobilitätsnetzes und hält den barrierefreien Ausbau der Haltestellen für einen enormen Komfortgewinn gegenüber dem heutigen baulichen Zustand. Auch die zusätzlichen Fußgängerquerungen werden begrüßt, allerdings befürchtet der Fahrgastbeirat, dass die fehlende Anbindung des im Haltestellenbereich geplanten Blindenleitsystems an den übrigen Verkehrsraum Blinden und Sehbehinderten keine durchgängige Wegekette bietet. Hierzu hat der Vorhabenträger ausgeführt, dass die Haltestellenbereiche und deren barrierefreier Ausbau dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren zuzuordnen sind. Eine darüber hinausgehende Anbindung der Haltestellenbereiche durch ein weiterführendes Blindenleitsystem sei nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der barrierefreie Anschluss der Haltestellen an die nächste geeignete Fußgängerverteilfläche (Gehweg) gewährleistet. Ein darüber hinausgehendes Leitsystem im weitergehenden öffentlichen Verkehrsraum ist grundsätzlich nicht dem Vorhabenträger zuzurechnen und insoweit nicht planfeststellungsrelevant.

Hinsichtlich der Ampelschaltung an den Haltestellen hat der Fahrgastbeirat die Bitte, in der weiteren Planung dafür Sorge zu tragen, dass durch eine synchrone Ampelschaltung gewährleistet wird, dass Fußgänger/Fahrgäste eine haltende Bahn erreichen können, Fußgänger ohne längere Warte- und Aufstellzeiten die Fahrbahn des Individualverkehrs zum nächsten Gehweg queren können und der Kfz-Verkehr bei den dicht hintereinander liegenden Ampeln nicht mehrfach zum Halt kommt. Grundsätzlich ist die Signalisierung nicht Gegenstand der Planfeststellung, der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme jedoch betont, dass die genannten Punkte in der Ausgestaltung der Verkehrstechnik berücksichtigt werden.

Weiter hält es der Heidelberger Fahrgastbeirat für erforderlich, dass aufgrund der enormen Länge der Bahnsteige jede Bahn bzw. jeder Bus die Pflicht zum Halt an der vorderen Position hat. Der Fahrgastbeirat lehnt einen Doppelhalt ab. Hierzu führt der Vorhabenträger aus, dass Doppelbahnsteige dem aktuellen Stand der Technik

entsprechen und mehrfach im Netz der RNV zu finden seien. Doppelbahnsteige hätten den Vorteil, dass der Fahrgastwechsel von einer Linie in die andere an diesen Haltestellen möglich sei. Außerdem führten Doppelbahnsteige zu einer Verkürzung der Fahrzeit. Allerdings seien die Fahrer verpflichtet, ein zweites Mal an der vorderen Bahnsteigposition anzuhalten, wenn sie eine hilfsbedürftige Person am Aufmerksamkeitsfeld erkennen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird damit den Belangen mobilitätseingeschränkter oder hilfsbedürftiger Personen Rechnung getragen. Im Übrigen hat der Vorhabenträger zugesagt, den Fahrgastbeirat der Stadt Heidelberg über das weitere Planungsgeschehen zu informieren.

#### **2.4.6 Beirat für Menschen mit Behinderung der Stadt Heidelberg (bmb)**

Der bmb war am Planungsprozess beteiligt und unterstützt das Vorhaben. Er regt an, dass das Thema der Barrierefreiheit zukünftig als eigener Punkt in den Planunterlagen zusammenfassend behandelt wird. Der Vorhabenträger wird diese Anregung aufnehmen. Ebenso wurde und wird der bmb vom Vorhabenträger über den jeweiligen Sachstand der Planung informiert.

#### **2.4.7 Naturschutzbeauftragter der Stadt Heidelberg**

Der Naturschutzbeauftragte der Stadt Heidelberg hat in seiner Stellungnahme vom 15.12.2014 keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert und stimmt den im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Ausführungen und Vorschlägen zu. Seine Forderung, die drei im Bereich der Haltestelle „Stadtbücherei“ entfallenden Bäume an gleicher Stelle durch Ersatzpflanzungen auszugleichen ist in der vorliegenden Planung bereits berücksichtigt und Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans. Weiter merkt der Naturschutzbeauftragte an, dass Baumaßnahmen nicht während der Vegetations- und Brutzeit, sondern in der Zeit zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen auf diesen Zeitraum zu beschränken ist - auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde - nicht möglich und auch nicht erforderlich. Die Schutzzeiten für Brutvögel bei den erforderlichen Rodungsarbeiten werden eingehalten, was auch so im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgeschrieben ist. Schließlich weist der Naturschutzbeauftragte darauf hin, dass aus seiner Sicht aus ökologischen und landschaftsästhetischen Gründen die Gleisanlage mit Rasengleis präferiert werde (Variante 2). Diese Variante hat sich aus den unter Nr. 2.3.1 genannten Gründen als nicht vorzugswürdig erwiesen.

#### **2.4.8 Stadtwerke Heidelberg**

Die Stadtwerke Heidelberg haben mit Schreiben vom 08.12.2014 eine Stellungnahme zu den Bereichen Elektrizität, der Gas- und Wasserversorgung sowie der Fernwärme abgegeben.

Im Hinblick auf den Schutz der im Vorhabenbereich befindlichen Stromversorgungsleitungen bitten die Stadtwerke insbesondere um Beachtung der querenden 110kV-Kabelanlage im Bereich Landhausstraße (Bauhaus) sowie der 1kV-, 20kV und Fm-Querungen im Bereich Adenauerplatz, Poststraße und MK/Kurfürsten-Anlage Nr.34/Stadtbücherei. Der Vorhabenträger hat dies zugesagt. Weiter hat der Vorhabenträger zugesagt, Art und Beleuchtung an den Haltestellen final mit dem Stadtplanungsamt abzustimmen.

Im Übrigen weisen die Stadtwerke darauf hin, dass bei der Durchführung der Bauarbeiten die Anweisung zum Schutz unterirdischer Leitungen der Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH zu beachten ist. Dies hat der Vorhabenträger ebenfalls zugesagt.

#### **2.4.9 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom weist in ihrer Stellungnahme vom 15.12.2014 darauf hin, dass sich im Planungsbereich mehrere Straßenquerungen mit Telekommunikationslinien der Telekom befänden. Diese Telekommunikationslinien seien im Bauwerksverzeichnis nicht und in den Lageplänen mit Bestandsleitungen nur teilweise aufgeführt. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend ergänzt. In diesem Zusammenhang hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass die querenden Leitungen so tief lägen, dass eine Berührung der Leitungen nahezu ausgeschlossen werden könne. Hinsichtlich der Lage der Leitungen im Plangebiet wird der Vorhabenträger vor Baubeginn eine Leitungsauskunft bei der Telekom einholen. Hinsichtlich des Schutzes und der Zugänglichkeit der Telekommunikationslinien sowie der Abstimmung der Ausführungsplanung wurden vom Vorhabenträger eine Reihe von Zusagen gemacht bzw. wurden entsprechende Nebenbestimmungen in diese Entscheidung aufgenommen. Den Anliegen der Deutschen Telekom ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung getragen.

#### **2.4.10 LAG Selbsthilfe Baden-Württemberg e.V.**

Die LAG Selbsthilfe hat mit Schreiben vom 19.12.2015 mitgeteilt, dass sie keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhebt. Sie bittet darum, am weiteren Planungsgeschehen beteiligt zu werden. Dies hat der Vorhabenträger zugesagt.

#### **2.4.11 Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein e.V. (BBSV)**

Die Stellungnahme des BBSV vom 15.12.2014 beinhaltet eine Reihe von Anmerkungen, Hinweisen und Forderungen zu dem geplanten Vorhaben. Allerdings sind nicht alle Bereiche, die vom BBSV angesprochen werden, Gegenstand der vorliegenden Planung. Im Rahmen des Erörterungstermins am 17.03.2015 hat der Vertreter des BBSV ausgeführt, dass - insbesondere aufgrund eines Abstimmungsgesprächs zwischen dem BBSV, dem bmb, der Stadt Heidelberg und dem Vorhabenträger am 25.02.2015 - den Bedenken des BBSV weitestgehend Rechnung getragen wurde und die Ergebnisse vom Vorhabenträger auch überwiegend berücksichtigt würden. Der Vertreter des BBSV hat in diesem Zusammenhang lediglich nochmals die Notwendigkeit einer um eine akustische Komponente erweiterte dynamische Fahrgastinformation für beide Bahnsteige angemahnt. Der Vorhabenträger hat dazu ausgeführt, dass eine solche Anlage gegenwärtig von der RNV geprüft werde und auf das gemeinsame Pilotprojekt „Text to speech“ in Mannheim verwiesen. Dieses Projekt sei noch nicht abgeschlossen, so dass für die vorliegende Planung keine konkrete Zusage gemacht werden könne. Der Vorhabenträger hat allerdings zugesagt, die dynamischen Fahrgastinformationssysteme so auszugestalten, dass eine akustische Nachrüstung jederzeit möglich ist. Weitere Zusagen des Vorhabenträgers betreffen die Errichtung zusätzlicher Signalmasten im Bereich der südwestlichen Querung der Kurfürsten-Anlage im Bereich der Haltestelle „Stadtbücherei“ sowie die kontrastreiche Gestaltung der Einbauten auf den Bahnsteigen. Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass mit der vorliegenden Planung und den Zusagen des Vorhabenträgers den berechtigten Belangen der Barrierefreiheit angemessen Rechnung getragen ist.

#### **2.4.12 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)**

Der ADFC, Kreisverband Rhein-Neckar/Heidelberg, hat mit Schreiben vom 17.12.2015 zu den Radwegquerungen über die Kurfürsten-Anlage Stellung genommen. Diese Querungen sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, da die Radwegbeziehungen von der Stadt Heidelberg in einem gesonderten Planungsverfahren neu geordnet werden.



### 2.4.13 **Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg**

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst hat in seiner Stellungnahme vom 05.11.2014 mitgeteilt, dass es aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und schweren Bombardierungen, die während des zweiten Weltkrieges stattfanden, ratsam sei, im Vorfeld von jeglichen Baumaßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Der Vorhabenträger hat dazu mitgeteilt, dass eine entsprechende Auswertung bereits am 25.11.2014 beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg beantragt wurde.

### 2.5 **Einwendungen privater Personen**

Es wurden keine Einwendungen von Privatpersonen erhoben.

## 3. **Gesamtbetrachtung**

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach der Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag des Vorhabenträgers nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestaltung des öffentlichen Personen(nah)verkehrs, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden. Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten Belangen das größere Gewicht zu. Den gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen ist in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen Rechnung getragen worden.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass mit dem Vorhaben auch negative Auswirkungen auf private und öffentliche Interessen verbunden sind, insbesondere Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in einzelnen Bereichen eine

Verschlechterung der Lärmsituation. Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfüzten Nebenbestimmungen und die Zusagen des Vorhabenträgers wird jedoch sichergestellt, dass keine öffentlichen oder privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfüzten Nebenbestimmungen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen an dem Vorhaben hingenommen werden.

Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

## **C**

### **Gebühr**

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i.V.m. § 1 der Gebührenverordnung MVI (GebVO MVI) und Nr. 14.3.9 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz MVI) eine Gebühr erhoben, die der Vorhabenträger zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

## **D**

### **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 Mitgliedsstaates 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.

Werden die zur Begründung der Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel nicht innerhalb einer Frist von sechs Wochen angegeben, kann das Gericht diese zurückweisen oder ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und die Verspätung nicht genügend entschuldigt worden ist.

Kirsten Grobs

Karlsruhe, den 13.07.2015  
Regierungspräsidium Karlsruhe