



Regierungspräsidium Stuttgart

Planfeststellungsbeschluss

für

**die Umgestaltung des Willy-Brandt-Platzes /
Bahnhofvorplatzes**

in

Heilbronn

Az.: RPS24-3871-27

15.07.2024

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abkürzungsverzeichnis	III
A. Tenor	1
I. Grundentscheidung	1
II. Besondere Entscheidungen	1
1. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen	1
2. Konzentrationswirkung	1
III. Planunterlagen	2
IV. Nebenbestimmungen	4
V. Zusagen	26
VI. Hinweise	28
VII. Zurückweisung von Einwendungen.....	28
VIII. Kostenentscheidung.....	29
B. Begründung	30
I. Beschreibung des Vorhabens	30
II. Zuständigkeit und Verfahren	32
III. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen	35
IV. Rechtliche Würdigung	38
1. Planrechtfertigung	38
1.1 Fachplanerische Zielkonformität	38
1.2 Sachliche Planrechtfertigung	39
2. Alternativen und Optimierungsvarianten	39

3.Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen.....	43
3.1 Immissionen	43
3.2 Natur und Landschaft	54
3.3 Wasserwirtschaft	55
3.4 Bodenschutz.....	56
3.5 Verkehr und Kommunale Belange	56
3.6 Öffentliche Sicherheit	56
3.7 Landesplanung und Raumordnung	57
3.8 Leitungsträger und Versorgungsunternehmen	57
3.9 Denkmalschutz	57
3.10 Arbeitsschutz	57
3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum	58
3.12 Barrierefreiheit	59
3.13 Sonstige Belange.....	62
V. Gesamt abwägung und Zusammenfassung	63
VI. Kosten	64
C. Rechtsbehelfsbelehrung	65

Abkürzungsverzeichnis

Ar	Anhaltswert zur Bewertung der Beurteilungsschwingstärke
Abs.	Absatz
a.F.	alte Fassung
Art.	Artikel
AVG	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Beschl.	Beschluss
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa

CEF-Maßnahme	Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der ökologischen Funktion (continuous ecological functionality-measures)
DB	Deutsche Bahn
dB (A)	Dezibel (A-Bewertung)
d.h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung
DN	Nenndurchmesser
DSchG	Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmale (Denkmalschutzgesetz)
etc.	et cetera
FCS-Maßnahme	Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustands (favorable conservation status)
ff.	fortfolgend
FFH-Gebiet (Natura-2000-Gebiet)	Europäisches Schutzgebiet nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FFH-Richtlinie	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen)
GebVerz VM	Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium
GebVO VM	Gebührenverordnung Verkehrsministerium
ggf.	gegebenenfalls
ha	Hektar
HQ	Hochwasser
i.S.v.	im Sinne von
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LGebG	Landesgebührengesetz Baden-Württemberg
LGRB	Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau
LSW	Lärmschutzwand
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
LWaldG	Landeswaldgesetz Baden-Württemberg

NatSchG	Gesetz des Landes Baden-Württemberg zum Schutz der Natur und Pflege der Landschaft
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.g.	oben genannt
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlanSiG	Gesetzes zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)
PRW	Projektspezifischer Immissionsrichtwert
RPS	Regierungspräsidium Stuttgart
RQ	Regelquerschnitt
sog.	sogenannt
u.a.	unter anderem
SWHN	Stadtwerke Heilbronn
Urt.	Urteil
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V	Volumen
v.	vom
v.a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
vsl.	voraussichtlich
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwV	Verwaltungsvorschrift
WG	Wassergesetz für Baden-Württemberg
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z.B.	zum Beispiel

A. Tenor

Auf Antrag Stadtwerke Heilbronn (SWHN) vom 19.12.2023 erlässt das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß §§ 28 ff. PBefG i.V.m. §§ 72 ff. LVwVfG, der §§ 1 ff. UVPG und dem Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) jeweils in der derzeit gültigen Fassung für das o.g. Vorhaben folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

I. Grundentscheidung

Der Plan für die Umgestaltung des Willy-Brandt-Platzes / Bahnhofvorplatzes einschließlich aller sonstigen in den Planunterlagen, insbesondere in den Lage- und Bauwerksplänen aufgelisteter Maßnahmen wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VI **festgestellt**.

II. Besondere Entscheidungen

1. Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde wird eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Herstellung der Fundamente der Oberleitungsmasten im Grundwasser mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt.

2. Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 LVwVfG).

III. Planunterlagen

Bestandteil der Planung sind folgende Unterlagen:

Unterlage	Beschreibung	Maßstab
Teil A	Vorhabenbeschreibung	
1	Erläuterungsbericht	
Teil B	Planteil	
2	Kartengrundlagen	
2.1	Übersichtskarte	1 : 2500
2.2	Übersichtsplan	1 : 1000
3	Lageplan Bestand	1 : 250
4	Lagepläne	
4.1	Lageplan Planung	1 : 250
4.2	Blindenleitsystem	1 : 250
4.2-a	Blindenleitsystem – Ergänzungen (Lageplan, Erläuterungsplan, Liste_BLS_Änderungen)	
4.3	Lageplan Feuerwehzufahrt	1 : 500
5	Lageplan Leitungsbestand	1 : 250
6	Regelquerschnitte	
6.1	Regelquerschnitt 1 Gleis	1 : 50
6.2	Regelquerschnitt 2 Gleis	1 : 50
6.3	Regelquerschnitt 3 – Bahnhofstraße	1 : 50
7	Längsschnitte	
7.1	Längsschnitte Gleis	1 : 500 / 50
7.2	Längsschnitt Bahnhofstraße	1 : 500 / 50
8	Verzeichnisse	
8.1 a	Bauwerksverzeichnis	
8.1 b	Bauwerksplan	1 : 250
8.2 a	Grunderwerbsverzeichnis	
8.2 b	Grunderwerbsplan	1 : 250

9	Umweltfachliche Untersuchungen	
9.1	UVP-Bericht	
9.2	Beitrag zum speziellen Artenschutz gem. § 44 BNatschG	
10	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchungen	
10.1	Schalltechnische Untersuchung - Umgestaltung Bahnhofsvorplatz in Heilbronn im Zuge der Ergän- zung eines dritten Gleises	
10.2	Erschütterungstechnische Untersuchung - Umgestal- tung Bahnhofsvorplatz in Heilbronn im Zuge der Er- gänzung eines dritten Gleises	
10.3	Schalltechnische Untersuchung - Umgestaltung Bahnhofsvorplatz in Heilbronn im Zuge der Ergän- zung eines dritten Gleises – Baulärmprognose	
10.4	Erschütterungstechnische Untersuchung - Umgestal- tung Bahnhofsvorplatz in Heilbronn im Zuge der Er- gänzung eines dritten Gleises - Bauphase	
11	Luftbildauswertung zur Überprüfung des Verdachts auf Kampfmittelbelastung	
12-a	Lagepläne AP-OLA-LP-1.4, AP-OLA-LP-1.3 - Ergän- zung AP-OLA-MT-3.4 und AP-OLA-MT-3.5 – Masttafeln - Ergänzung	1 : 250 1 : 250
13-a	Ingenieurgeologisches Gutachten _P22-0377 - Er- gänzung	

IV. Nebenbestimmungen

Immissionsschutz (Allgemein)

1. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden werden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
2. Die Vorhabenträgerin hat bereits über die Ausschreibung sicherzustellen, dass durch die beauftragten Bauunternehmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungswirkung dem Stand der Technik entsprechen.
3. Der Auftragnehmer ist zu verpflichten, bei der Auswahl schall- und erschütterungstechnisch günstiger Verfahren konstruktiv mitzuwirken.
4. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm) sowie die DIN 4150 Teil 2 und Teil 3, Stand Juni 1999, grundsätzlich eingehalten werden.
5. Eingesetztes Baugerät muss den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG und darüber hinaus dem Stand der Technik entsprechen.
6. Die Maschinen und Geräte müssen die garantierten Schallleistungspegel der Stufe II der Richtlinie 2000/14/EG einhalten. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.
7. Der Einsatz der Maschinen und Geräte muss den Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechen.

8. Die Einwirkzeiten lärm- und erschütterungsintensivem Baugeräts sind so weit als möglich zu minimieren. Leerfahrten/Leerlaufphasen sind zu vermeiden.
9. Alle Mitarbeiter auf der Baustelle sind bei Arbeitsantritt von der Bauleitung oder dem Immissionsschutzbeauftragten für die Lärmproblematik zu sensibilisieren und auf einen behutsamen und möglichst drehzahlreduzierten Umgang mit den Maschinen hinzuweisen.
10. Wo immer möglich, sind elektrisch betriebene Maschinen anstatt dieselbetriebene Maschinen zu verwenden.
11. Die auf der Baustelle verwendeten Maschinen sind regelmäßig zu warten und zu überwachen um unnötige (Lärm)emissionen zu vermeiden.

Baubedingte Schallimmissionen

12. Die Vorhabenträgerin hat für die Zeit der Bauausführung einen unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsfragen als Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen (Mitarbeiter einer nach § 29b BImSchG bekannt gegebenen Messstelle oder öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Immissionsschutz). Dieser hat die Bauarbeiten immissionstechnisch zu überwachen und ggf. weitere notwendige Minderungsmaßnahmen zu veranlassen. Er hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Name und Erreichbarkeit des Verantwortlichen sind der zuständigen Immissionsschutzbehörde und den Anliegern eine Woche vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht.
13. Die Baustelleneinrichtung ist unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten unter Lärmgesichtspunkten zu optimieren. Schallquellen sind so weit entfernt als möglich von schützenswerter Bebauung abgewendet anzuordnen

oder alternativ durch geeignete Maßnahmen (z.B. Baucontainer, mobile LS-Wände, etc.) akustisch wirksam abzuschirmen.

14. Bautätigkeiten mit hoher Schall- oder Erschütterungsemission dürfen grundsätzlich in den Zeitspannen zwischen 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr und 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr nicht durchgeführt werden; sie sind ausnahmsweise zulässig, wenn nachgewiesen wird, dass keine Möglichkeit zur Durchführung zwischen 8 Uhr und 18 Uhr besteht.
15. Die Arbeiten sind in der Regel auf den Zeitbereich zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr begrenzt. Nacharbeiten sind nur zulässig, wenn sie nachweislich nicht im Zeitbereich tags durchgeführt werden können und wenn in Abhängigkeit des Schallleistungspegels folgende Mindestabstände zu nächstgelegener schützenswerter Bebauung eingehalten werden:

<i>Nr.</i>	<i>Gesamt-Schallleistungspegel LWA in dB(A)</i>	<i>Mindestabstand d zur Einhaltung IRW für MI in m</i>
1	80	22
2	85	39
3	90	70
4	95	124

Kurzzeitige Pegelspitzen dürfen den Schallleistungspegel dabei um nicht mehr als 15 dB überschreiten, damit auch das Spitzenpegelkriterium der AVV Baulärm nachts sicher eingehalten werden kann.

16. Für den Abbruch der alten Gleistragplatten sind alternative Verfahren zum Hydraulikhammer (z.B. Zersägen der Tragplatten in handhabbare Stücke) anzuwenden.

17. Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere den geplanten Beginn, die Dauer der Bauarbeiten, das geplante Ende der Baumaßnahmen und die Durchführung besonders lärmintensiver- und erschütterungsintensiver Bau-tätigkeiten sowie solche zur Nachtzeit, an Sonntagen und Feiertagen jeweils unverzüglich nach Kenntnis – möglichst eine Woche vorher - den Anliegern, der Gewerbeaufsicht der Stadt Heilbronn sowie dem bestellten Immissionsschutzbeauftragten schriftlich mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung des Beginns der Bauarbeiten muss möglichst frühzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Die Pflicht umfasst auch die schriftliche Information über etwaige Ansprüche auf Ersatzwohnraum und Entschädigung. Dazu ist auch ein Ansprechpartner sowie dessen Erreichbarkeit zu benennen. Auf Verlangen der zuständigen Immissionsschutzbehörde bei der Stadt Heilbronn ist diese ebenso zu informieren.

18. Die baubetrieblichen Lärmimmissionen sind im Rahmen von Auftaktmessungen sowie dauerhaften Messungen durch den Immissionsschutzbeauftragten an exponierten Gebäuden zu erfassen. Zu den exponierten Gebäuden gehören insbesondere die Gebäude
 - Bahnhofstr. 22, 29, 33, 35
 - Roßkampffstr. 27,
 - Weststr. 54.

Die Messungen haben unter Berücksichtigung der Bauabläufe und der einzusetzenden Maschinen zu erfolgen; die Ermittlung der Immissionen gemäß AVV Baulärm sind an allen potentiell betroffenen Einwirkungsorten zu gewährleisten. Hierbei sind für alle Gebäudefassaden - etagengenau - die Tage gesondert auszuweisen, an denen der Beurteilungspegel den jeweils heranzuziehenden projektspezifischen Richtwert (PRW) nach Anlage 5 der Schalltechnischen Untersuchung vom 20.10.2023 (vgl. Planunterlagen 10.3) überschreitet. Dabei ist der jeweils ermittelte zugehörige Beurteilungspegel mit anzugeben. Die Ermittlungsergebnisse bzw.

Messergebnisse sind zu dokumentieren und auf Verlangen der unteren Immissionsschutzbehörde auszuhändigen. Auf Verlangen der zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde sind im Einzelfall weitere Messungen durchzuführen.

19. Unter Berücksichtigung der nach Ziffer 18 erzielten Ermittlungsergebnisse bzw. Messergebnisse ist bei erkennbaren Immissionskonflikten die Wahl geräuscharmerer und damit konfliktreduzierender Bauverfahren zu prüfen und bei wirtschaftlicher Vertretbarkeit umzusetzen. Die Schutzmaßnahmen sind mit der unteren Immissionsschutzbehörde abzustimmen und umzusetzen. Hierbei ist die Wirksamkeit der Maßnahmen messtechnisch nachzuweisen.
20. Den betroffenen Eigentümern und gewerblichen Mietern steht grundsätzlich gegenüber der Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld wegen unzumutbarer baubedingter Lärmbeeinträchtigungen in folgenden Fällen zu:
 - für die entsprechend Ziffer 18 ermittelten Immissionsorte und Anzahl der Tage mit einem Beurteilungspegel von mehr als
 - a) 57 dB(A) bis zu 60 dB (A) für Schlafräume,
 - b) 67 dB(A) bis zu 70 dB(A) während des Tagzeitraums bezogen auf Wohnräume,
 - c) 67 dB(A) während des Tageszeitraums bezogen auf Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume,
 - d) 72 dB(A) während des Tageszeitraums bezogen auf Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm.

Die Ansprüche sind ausgeschlossen, soweit im Tages- oder Nachtzeitraum Ersatzwohnraum in Anspruch genommen wurde.

- für entsprechend der Ziffer 18 ermittelte Immissionsorte im Außenwohnbereich für die Anzahl der Tage in den Monaten April bis September, an denen der Beurteilungspegel den jeweils nach Anlage 5 der Schalltechnischen Untersuchung vom 20.10.2023 (vgl. Planunterlagen 10.3) projektspezifischen Richtwert (PRW) überschreitet.

21. Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe ist zu berücksichtigen:

- die Höhe der Überschreitung der in der vorstehenden Aufzählung jeweils genannten Grenzwerte durch den Baulärmpegel als energieäquivalenter Mittelwert der nach Ziffer 18 ermittelten Baulärmpegel. In diese Mittelung einzubeziehen sind ausschließlich die Pegel, welche die vorgenannten Werte überschreiten,
- die Anzahl der Tage, die in diese Mittelung eingeflossen sind. Tage, an denen Ersatzwohnraum nach Ziffer 22 in Anspruch genommen wurde, sind hierbei nicht zu berücksichtigen.
- Für die Höhe der Entschädigung der Außenwohnbereiche ist das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 vom 02.06.1997, Verkehrsblatt 1997, S. 434, entsprechend anzuwenden.
- Die Höhe der Entschädigung ist mit den Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entschädigung in einem gesonderten Entscheidungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

22. Den betroffenen Anwohnern steht gegenüber der Vorhabenträgerin im Übrigen ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzwohnraum wegen unzumutbarer lärmbedingter Beeinträchtigungen für die in der Schalltechnischen Untersuchung vom 20.10.2023 (vgl. Planunterlagen 10.3) ermittelten Immissionsorte und Tage mit einem Beurteilungspegel von

- mehr als 60 dB(A) während des Nachtzeitraums bezogen auf Schlaf-
räume,
- mehr als 70 dB (A) während des Tageszeitraums bezogen auf Wohn-
raum
zu.

Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die Schalltechnischen Untersuchung vom 20.10.2023 (vgl. Planunterlagen 10.3) unter Kenntnis der genauen Bauabläufe und einzusetzenden Maschinen fortzuschreiben und die darin ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzwohnraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnern zu vereinbaren.

Sofern die Lärmvorbelastung bereits die vorgenannten Lärmwerte erreicht hat, besteht der grundsätzliche Anspruch auf Ersatzwohnraum in den Fällen, in denen sich durch den zusätzlichen Baulärm eine Erhöhung der Gesamtlärmbelastung ergibt. Gleiches gilt, wenn durch den verursachten Baulärm die o.g. Werte zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden.

Entsprechend ist in der fortzuschreibenden Baulärmprognose auch die Gesamtlärmbelastung zu ermitteln.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

23. Auf den Nachteinsatz von erschütterungsintensiven Baumaschinen ist grundsätzlich zu verzichten. Falls bau- oder betriebstechnische Notwendigkeiten nächtlichem Einsatz erschütterungsintensiver Baumaschinen zwingend erfordern (die zwingende Erforderlichkeit ist nachzuweisen) sein sollten, sind diese mit dem Immissionsschutzbeauftragten abzustimmen und mit den betroffenen Anwohnern frühzeitig gesonderte Regelungen zu treffen.
24. Schwere Rammen bzw. der Dieselbär zur Erstellung der Gründungen (z.B. Oberleitungsmasten) dürfen nicht eingesetzt werden. Es sind erschütterungsarme Bauverfahren anzuwenden, z.B. Bohrrohrgründungen (z.B. für alle neu zu set-

zenden Oberleitungsmasten). Um eine Beschädigung von vorhandenen Leitungen auszuschließen, müssen Gründungen auch per Hand erfolgen (siehe auch Ziff. 63, 67).

25. Damit die zulässigen Beurteilungswerte Ar für Erschütterungsimmissionen nicht überschritten werden, darf der Einsatz einer schweren Vibrationswalze zur Verdichtung nur durch eine verringerte Einwirkdauer auf einzelne Immissionsorte von täglich 40% erfolgen. Die Einwirkdauer auf die einzelnen Immissionsorte von täglich 40% ist mit dem Immissionsschutzbeauftragten schriftlich abzustimmen. Der Immissionsschutzbeauftragte hat die tägliche Einwirkdauer von 40% in geeigneter Weise schriftlich zu dokumentieren. Die vorgenannten Dokumente sind zur Beweissicherung aufzubewahren und der zuständigen Immissionsschutzbehörde sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung vorzulegen.
26. Die Vorhabenträgerin hat die erschütterungstechnische Untersuchung-Bau (Unterlage 10.4) und das sich daraus ergebende Schutzkonzept anhand der Ausführungsplanung und des konkreten Bauablaufplans sowie unter Kenntnis der zum Einsatz gelangenden Maschinen vor Baubeginn fortzuschreiben und sämtliche Gebäude zu ermitteln, bei denen es zu Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte nach den DIN 4150 Teil 2 und 3 kommen kann. Geeignete Maßnahmen zur Einhaltung des fortgeschriebenen Schutzkonzepts sind in Absprache mit dem Immissionsschutzbeauftragten und der unteren Immissionsschutzbehörde von der Vorhabenträgerin unaufgefordert umzusetzen.
27. An Gebäuden, bei denen Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte nach Stufe I der Tabelle 2 der DIN 4150 Teil auch nach baubegleitenden Messungen (z.B. probeweiser Einsatz der Baugeräte) nicht auszuschließen sind und bei denen ein anderes, erschütterungsärmeres Bauverfahren technisch nicht zweckmäßig ist, hat die Vorhabenträgerin bei Beginn der erschütterungsrelevanten Bauarbeiten begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen nach Punkt 6.5.4.3 f) der DIN 4150 Teil 2 durchzuführen. Die Messergebnisse

sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und der zuständigen Immissionsschutzbehörde sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung vorzulegen.

28. Überschreiten die durch den Baubetrieb hervorgerufenen Erschütterungen die jeweiligen Anhaltswerte nach Stufe I der Tabelle 2 der DIN 4150 Teil 2, so hat die Vorhabenträgerin unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung nach Punkt 6.5.4.3 c) der DIN 4150 Teil 2 sowie begleitend erschütterungstechnische Überwachungsmessungen nach Punkt 6.5.4.3 f) der DIN 4150 Teil 2 durchzuführen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Immissionsschutzbeauftragten, der zuständigen Immissionsschutzbehörde sowie betroffenen Anwohnern auf Anforderung vorzulegen.
29. Sind trotz ergriffener Erschütterungsschutzmaßnahmen Überschreitungen des jeweils heranzuziehenden Anhaltswertes der Stufe II der DIN 4150 Teil 2 aufgrund fehlender alternativer Bauverfahren oder sonstiger Umstände unvermeidbar, hat die Vorhabenträgerin dafür Sorge zu tragen, dass unter Berücksichtigung der in Anhang D, zu 6.5.4 der DIN 4150 Teil 2 benannten Belange die jeweiligen Anhaltswerte der Stufe III der DIN 4150 Teil 2 nicht überschritten werden.
30. Verbleiben trotz aller vorgesehenen Maßnahmen unzumutbare Immissionseinwirkungen und sind weitergehende Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, steht den Anwohnern für die Tage der Überschreitung der jeweils maßgeblichen Anhaltswerte der Stufe III der Tabelle 2 der DIN 4150 Teil 2 sowie für die Nächte, in denen Überschreitungen der jeweils maßgeblichen Anhaltswerte der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 zu erwarten sind, gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Zurverfügungstellung eines angemessenen Ersatzwohnraums zu.
31. Ist im Bereich von Büro- und Geschäftsnutzungen (bei Überschreitung der Anhaltswerte der Stufe III der DIN 4150 Teil 2) eine sinnvolle Nutzung des Gebäu-

des für die Dauer der Bauarbeit nicht gewährleistet, ist den Betroffenen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Zudem sind Zeitpunkt und Dauer der Arbeiten den Nutzern des Gebäudes rechtzeitig mitzuteilen.

• Bei der Bemessung der Entschädigungshöhe ist zu berücksichtigen:

- die Anzahl der Tag an denen eine Überschreitung der Anhaltswerte der Stufe III der DIN 4150 Teil 2 vorgelegen hat,
- die Höhe der Entschädigung ist mit den Anspruchsberechtigten zu vereinbaren. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Höhe der Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entschädigung in einem gesonderten Entscheidungsverfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

32. Rechtzeitig – in der Regel eine Woche vor Beginn erschütterungsintensiver Bauarbeiten - und nach Abschluss der Bauarbeiten sind auf Kosten der Vorhabenträgerin an allen nach Ziffer 27 ermittelten Gebäuden, bei denen aufgrund prognostizierter Überschreitungen der jeweiligen Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 3 Schäden an Gebäuden nicht ausgeschlossen werden können, durch einen neutralen und vereidigten Sachverständigen Beweissicherungen durchzuführen und diese in geeigneter Weise zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen von Betroffenen sind diese über die sie selbst betreffenden Ergebnisse zu unterrichten. Soweit Eigentümer im Zusammenhang mit den Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben Schäden geltend machen, ist ebenfalls auf Kosten der Vorhabenträgerin eine Begutachtung durch einen neutralen und vereidigten Sachverständigen durchzuführen. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der festgehaltene ursprüngliche Zustand durch die Vorhabenträgerin wiederherzustellen, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen der planfestgestellten Baumaßnahme zuzurechnen sind.

33. Die betroffenen Anwohner bzw. Eigentümer sind über gebäudetechnische Beweissicherungsmaßnahmen nach Ziffer 32 und im Fall notwendiger Ersatzwohnraumangebote nach der Ziffer 30 rechtzeitig im Voraus zu unterrichten. Die Vorhabenträgerin hat die betroffenen Anwohner umfassend über die Art, den Umfang und die Dauer der jeweiligen Baumaßnahmen zu informieren, die nach der fortgeschriebenen erschütterungstechnischen Untersuchung-Bau (siehe Ziff. 26) mit einer Überschreitung der jeweiligen Anhaltswerte nach Stufe I der Tabelle 2 oder der Tabelle I der DIN 4150 Teil 2 verbunden sein können.

Lichtimmissionen

34. Sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase ist zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des näheren Wohnumfeldes und der Anlagen der Deutschen Bahn beim Aufstellen und dem Betrieb der Beleuchtungsanlagen darauf zu achten, dass die Lampen so ausgerichtet werden, dass die Lichtkegel ausschließlich auf das Straßenbahngelände bzw. die Baustelleneinrichtungsfläche gerichtet sind. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass durch die Bahnsteigbeleuchtung keine unzulässigen Beeinträchtigungen (z.B.) Blendwirkungen oder Signalverwechslungen für den Eisenbahnbetrieb entstehen. Sollte sich nach der Inbetriebnahme eine Blendung herausstellen, so sind von der Vorhabenträgerin entsprechende Abschirmungen anzubringen.
35. Es sind ausschließlich insektenfreundliche Gehäuse und Lichtspektren zu verwenden.

Betriebsbedingte Schallimmissionen

36. Für betriebsbedingte Immissionen hat die Antragstellerin den Eigentümern der Gebäude:
- Bahnhofstr. 22 - Fassade West - EG, 1. OG,
 - Bahnhofstr. 33 – Fassade West – EG, 2. OG, 3. OG,
 - Roßkampffstr. 27 – Fassade West – EG bis 3. OG,
 - Roßkampffstr. 27 – Fassade Nord – EG bis 4. OG,

- Weststr. 54 – Fassade Nord – EG bis 2. OG und
- Weststr. 54 – Fassade West - EG

auf Antrag die notwendigen Kosten für die nach der aktuell gültigen Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster und ggf. Lüftungseinrichtungen) zu erstatten.

37. Die Erstattung ist ausgeschlossen, sofern die in Ziffer 36 genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen bereits umgesetzt sind.

Staubimmissionen

38. Die Vorhabenträgerin hat die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten entstehenden Immissionen in Form von Geruch und Staub durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen.
39. Staubendes Abbruchmaterial darf nicht aus großer Höhe abgeworfen oder abgekippt werden. Soweit erforderlich, sind gekapselte Rutschen oder Abwurfrohre zu verwenden. Im Übrigen ist auftretender Staub durch Sprühen mit Wasser zu binden.

Natur und Landschaft

40. Der Erhalt der Einzelbäume ist sicherzustellen. Hierzu sollten ggf. Sicherungsmaßnahmen in Form von Schutzzäunen ergriffen werden. Auch für den Wurzelraum der Bäume sind ggf. Sicherungsmaßnahmen umzusetzen.
41. Eine Vergrämung der Mauereidechse in die nach Westen anschließenden Schotterflächen ist vor Beginn der Bauarbeiten im Bereich der Schotterflächen durchzuführen. Um im Anschluss einer Einwanderung von Eidechsen in den Baustellenbereich vorzubeugen, ist dieser entlang der bekannten oder potenziellen Habitate der Mauereidechse mit einem geeigneten Reptilienzaun abzusperren. Eine ökologische Baubegleitung muss vorgenommen werden.

42. Durch eine ökologische Baubegleitung ist die fachgerechte Umsetzung der Vermeidungsmaßnahme V1 (9.2. „Beitrag zum speziellen Artenschutz gem. § 44 BNatschG“, Nr. 7.1.2 der Planunterlagen) zu überwachen. Dies betrifft insbesondere:
- Das Ausbringen der Folie zur Vergrämung der Mauereidechse,
 - das Aufstellen des Reptilien-Schutzzauns gegen die Einwanderung von Mauereidechsen in den Baustellenbereich,
 - die regelmäßige, mindestens monatliche Kontrolle des Reptilien-Schutzzauns.
43. Der Reptilienzaun ist werktäglich von der Baustellenleitung auf seine Funktion zu überprüfen. Mängel sind umgehend zu beseitigen.

Wasserwirtschaft

Grundwasser:

44. Der Beginn der Arbeiten ist dem Planungs- und Baurechtsamt - Umwelt und Arbeitsschutz – bei der Stadt Heilbronn rechtzeitig anzuzeigen.
45. Der Abschluss der Arbeiten ist dem Baurechts- und Umweltamt bei der Stadt Heilbronn mit folgenden Angaben schriftlich mitzuteilen:
- Verwertungsnachweise des Bohraushubes
 - Änderungen in der Ausführungstiefe
 - Bestätigung der antragsgemäßen Ausführung
46. Die Arbeiten sind nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen. Die einschlägigen technischen Vorschriften und die Anforderungen der Tiefbauberufsgenossenschaft sind einzuhalten. Besonders ist darauf zu achten, dass jede nachteilige Beeinflussung von Gewässern ausgeschlossen ist. Es muss darauf geachtet werden, dass kein Mineralöl, Treibstoff, Maschinenöl, Schmierstoffe usw. in die öffentliche Kanalisation oder in das Grundwasser gelangen. Wasser-

gefährdende Flüssigkeiten, wie z.B. Mineralöle, Treibstoffe usw., die bei den Arbeiten verwendet werden, sind in Auffangwannen zu lagern und abzudecken. Mineralölreste sind nach Abschluss schadlos zu beseitigen.

47. Sollten sich bei den Arbeiten unvorhersehbare Schwierigkeiten ergeben, durch die eine schädliche Verunreinigung oder eine sonstige nachteilige Veränderung des Grundwassers zu befürchten ist oder sollte bereits eine Verunreinigung eingetreten sein, sind die Bauarbeiten unverzüglich einzustellen. Das Planungs- und Baurechtsamt - Umwelt und Arbeitsschutz – bei der Stadt Heilbronn ist dann umgehend zu benachrichtigen.
48. Bei den Arbeiten anfallender Aushub ist nach den Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchVO) zu verwerten und gegebenenfalls nach abfallrechtlichen Anforderungen (Kreislaufwirtschaftsgesetz) sachgerecht zu entsorgen. Es ist mit belastetem Aushub zu rechnen, weshalb geeignete Bereitstellungsflächen in den Bauablauf einzuplanen sind.

Der rohrinnere Bodenaustausch ist auf 2 m Tiefe zu begrenzen, um die grundwasserschützenden Schichten zu erhalten. Ausführungsänderungen sind vorab mit dem Planungs- und Baurechtsamt - Umwelt und Arbeitsschutz – der Stadt Heilbronn abzustimmen.

Oberflächenentwässerung/Niederschlagswasser:

49. Die Vorhabenträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass fischereiliche Schäden während der Bauzeit vermieden werden.
50. Die Entwässerung der Fläche vor dem Empfangsgebäude / Bahnhofsgebäude muss sich weiterhin vom Gebäude wegbewegen. Sollten hierzu Pflasterbelagsanpassungen auf Grundstücken der Bahn erfolgen, muss das Bahnhofsmanagement (DB InfraGO AG) frühzeitig eingebunden werden.

51. Es darf keine Beschädigung und Verunreinigung von Bahnanlagen erfolgen. Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. Einer Versickerung in Gleisnähe ist nicht zulässig; auch spätere Eintragungen in Gleisanlagen durch z.B. Starkregenereignisse müssen vermieden werden.
52. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden (DB Ril 836.4601 ff.). Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen.

Öffentliche Sicherheit

53. Sofern bei oder nach den Baumaßnahmen in Betrieb befindliche Feuerwehrezufahrten, Feuerwehrumfahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen oder andere sicherheitsrelevante Einrichtungen beeinflusst werden, so müssen entsprechende Maßnahmen mit der für den Brandschutz zuständigen Dienststelle (Feuerwehr Heilbronn) rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen abgestimmt werden. Der Einsatz der Feuerwehren und Rettungsdienste muss jederzeit möglich und sichergestellt sein.
54. Im Zuge der Änderungen ist auch die Ein- und Ausfahrt von der Bahnhofsstraße nach VwV Feuerwehrflächen mit zu planen und darzustellen (Breiten, Übergangsbereiche, Radien, etc).
55. Neu geplante Feuerwehrflächen sind nach VwV Feuerwehrflächen zu planen. Weiterhin sind die Vorgaben aus der LBO, LBO und LBOVVO zu beachten. Neben der VwV Feuerwehrflächen ist bei der Planung der DIN 14090 zu beachten.
56. Die Sicherstellung der Rettungswege sowie die Flächen für die Feuerwehr als auch die Löschwasserversorgung während der Baumaßnahme ist zu gewährleisten.

ten. Gleiches gilt für die Ausweisung von Flucht- und Rettungswege aus den Gebäuden. Insgesamt ist die Ausführungs- und Bauphasenplanung daher eng mit der Feuerwehr abzustimmen.

57. Vor Bauausführung sind im Hinblick auf Gefährdung durch möglicherweise im Vorhabengebiet vorhandenen Kampfmittel, wie Blindgänger, weitere Maßnahmen durchzuführen. Einzelheiten sind mit einer für Kampfmittelräumung fachlich geeigneten Stelle abzustimmen.

Rammende Tiefgründungsverfahren dürfen nicht angewandt werden (entsprechend Unterlage 13-a, Ingenieurgeologisches Gutachten _P22-0377, S. 26).

Für alle in den Baugrund eingreifenden Maßnahmen (z.B. Gründungsmaßnahmen der Fahrleitungsmasten) müssen im Vorfeld Kampfmittelsondierungen durch entsprechend akkreditierte Kampfmittelfirmen erfolgen. Auch Aushubmaßnahmen sind durch entsprechend akkreditierte Kampfmittelfirmen und / oder Kampfmittelfachtechniker zu überwachen. Die weiteren Maßnahmen hierzu sind mit dem Kampfmittelbeseitigungsdienst / oder Kampfmittelfachtechniker zu besprechen und festzulegen.

Die Arbeiten und Maßnahmen sind dem Ordnungsamt der Stadt Heilbronn mitzuteilen.

58. Baumaschinen, die im 4 m-Bereich der Bahn-Oberleitung (15 000 Volt) arbeiten und Abgrenzungen (Bauzäune, etc.), sind bahnzuerden. Davon betroffen sind auch Baumaschinen, die sich zwar außerhalb des Gefahrenbereiches befinden, deren Ausleger bzw. Anhängelast sich aber in den Gefahrenbereich der Ober- und Speiseleitung bewegen können.
59. Es ist sicherzustellen, dass das Abstandsmaß für den Gefahrenbereich für die Oberleitungen - der Gefahrenbereich beträgt horizontal 3,50 m von der nächstgelegenen Gleisachse und reicht bis in eine Höhe von $\geq 3,00$ m über dem höchstgelegenen unter Spannung stehendem Teil der Oberleitungsanlage - eingehalten

wird. Ist dies aus technischen Gründen nicht möglich, ist mit der DB InfraGO AG (mind. 6 Wochen vor Kranerstellung) eine kostenpflichtige Kranvereinbarung aufzustellen.

60. Im Falle einer Unterschreitung von Sicherheitsabständen zu Bahnbetriebsanlagen sind mit der DB InfraGO AG geeignete Maßnahmen abzustimmen und schriftlich zu vereinbaren. Die hierfür erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher erneut zur Prüfung der DB InfraGO AG vorzulegen. Die danach von der DB InfraGO AG festgelegten Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke sind bindend zu beachten.
61. Baumaterial, Bauschutt etc. dürfen nicht auf Bahngelände (DB) zwischen- oder abgelagert werden. Entlang der Bahngeländegrenze dürfen keine Baustoffe / Abfälle in den Gleisbereich gelangen, auch nicht durch Verwehungen.
62. Die Vorhabenträgerin hat sicher zu stellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der (benachbarten) Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

63. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien (z.B. der Telekom) müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Zum Schutz der TK-Linien vor Beschädigungen sind im Bereich der TK-Linien vor Beginn der Arbeiten Suchschlitze herzustellen und Gruben für die Mastfundamente in Handschachtung auszuheben.
64. Die Baumaßnahme ist mit der Telekom so abzustimmen (Kontakt: T-NI-Sw-Pti21.Bauleitplanungen@telekom.de), dass Veränderungen oder Verlegungen der Telekommunikationslinien vermieden werden. Sollte dies nicht möglich sein, so hat der Träger des Vorhabens die Kosten für Sicherung, Änderung und Verlegung der TK-Linien gegenüber der Telekom zu tragen. Dies gilt auch für andere möglicherweise betroffene Leitungsträger.

65. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen vorhandener Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom und anderer TK-Betreiber informieren.
66. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sowie bei Baumpflanzungen das „Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 ist zu beachten.
67. Im Bereich des Vorhabens befinden sich Gasnieder-, Gashochdruck-, Fernwärme- und Wasserversorgungsleitungen sowie Steuer- und Messkabel. Die Tiefbauarbeiten in der Nähe der Versorgungsleitungen sind in Handschachtung besonders vorsichtig durchzuführen. Die Anleitung für sicheres Arbeiten im Leitungsbereich der Versorgungsbetriebe Heilbronn (VBHN) ist zu beachten.
68. Die Zugänglichkeit der Versorgungsanlage der Stadtwerke, Verkehrsbetriebe auf Flst. 1/43 HN (Bahnhofstraße 34) ist selbst von der Vorhabenträgerin, innerhalb des Bauablaufes, zu regeln.
69. In dem angefragten Bereich befinden sich nach dem Bestandsplan der DB InfraGO AG U-Kanäle mit Fernmeldekabel der DB InfraGO AG. Fernmeldekabel dürfen nicht überbaut werden und sind zum Zwecke der Wartung, Instandhaltung und Inspektion jederzeit frei zugänglich zu halten! Für die Zustimmung der Baumaßnahme zum Schutz der fernmeldetechnischen Kabel /Anlagen, wenden Sie

sich bitte an den TK-Anlagenverantwortlichen der DB InfraGO AG. Ansprechpartner: Roland.G.Hoffmann@deutschebahn.com.

70. Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung sind bei der örtlichen Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH zu übergeben. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Die Empfangsbestätigung bzw. Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden. Ohne die unterzeichnete Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Der Wunschtermin zur örtlichen Einweisung ist schriftlich (mindestens 15 Arbeitstage vorher) unter Angabe unserer Bearbeitungsnummer 2024004374 zu beantragen. Hierzu ist das Formular „Beantragung örtliche Trasseneinweisung“ zu nutzen und ausgefüllt an DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com zu senden.
71. Grenzsteine, Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine dürfen nicht beschädigt, verändert, entfernt, verschüttet oder überdeckt werden.

Arbeitsschutz

72. Bei den Arbeiten sind die Schutzabstände zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN VDE 0105, DIN VDE 0115 und DIN VDE 0210 einzuhalten. Der Mindestabstand zu spannungsführenden Teilen von 3,00 m darf während der Bauausführung und auf Dauer nicht unterschritten werden.
73. Von Standflächen, die von Personen betreten werden dürfen, sind die Mindestabstände zu spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage nach DIN EN 50121*VDE 0115 und EN 50122-1 einzuhalten.

74. Baumaschinen, Baugerüste, Container, Leitplanken sowie metallische Zäune und andere leitfähige Anlagen sind mit einer Bahnerdung zu versehen, sofern der Mindestabstand von 4,00 m zur Gleisachse unterschritten wird.
75. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die Veröffentlichungen der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung DGUV Vorschrift 1, DGUV Vorschrift 4, DGUV Vorschrift 53, DGUV Vorschrift 72, DGUV Regel 101-024, DGUV Vorschrift 78, DV 462 und die DB Konzernrichtlinien 132.0118, 132.0123 und 825 zu beachten.

Verkehr

76. Das Amt für Straßenwesen der Stadt Heilbronn ist an den Planungen zur Bauausführung zu beteiligen. Diese sind mit dem Amt abzustimmen.

Barrierefreiheit

77. Der Stand der Technik und die Nutzung der Furten sind nach Fertigstellung zu beobachten. Nach einem Jahr ist der Inklusionsbeauftragten der Stadt Heilbronn zu berichten, ob die fugenfreie Ausgestaltung der Furten ausreichend ist, um die Sturzgefahr zu minimieren. Bei Bedarf ist - soweit möglich und wirtschaftlich zumutbar - nachzurüsten.
78. Eine geradlinige Abfolge der Ampelmasten ist sicherzustellen. Der Belag zwischen den Gleisen innerhalb der Fußgängerfurten ist fugenfrei in hartem, leicht berolbarem und rutschfestem Material herzustellen.
79. Die auf der Nordseite des Seitenbahnsteigs geplante Stufe bedarf der Absicherung mit einem Aufmerksamkeitsfeld über die gesamte Länge. Hierbei ist neben der taktilen Ausgestaltung auch auf eine visuelle Kennzeichnung in ausreichendem Hell-Dunkel-Kontrast zu achten. Darüber hinaus bedarf die Stufe einer normgerechten Stufenmarkierung und eines Handlaufs, der von beiden Seiten nutzbar ist.

80. Der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug ist so zu bemessen, dass beim Ausfahren der Spaltüberbrückungssysteme kein Spalt bleibt, an dem mobilitätseingeschränkte Personen hängenbleiben und sich Rollstuhl- und Rollatorräder verkanten können. Spaltüberbrückungssysteme müssen höhengleich, bündig und ohne Überlappung an den Bahnsteig heranreichen können.
81. Bei der Planung der Ausstattung des Mittelbahnsteiges (Sitzbänke, Fahrgastinformationen usw.) ist darauf zu achten, dass normgerechte Bewegungsflächen eingehalten werden.
82. Eine Erhöhung der Anzahl und eine Verlegung der Fahrgastinformationssäulen jeweils in die Nähe aller Einstiegsfelder ist in den Ausführungsplanungen vorzunehmen. Die notwendige Anzahl und die Standorte sind mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband und der städtischen Inklusionsbeauftragten bei der Stadt Heilbronn abzustimmen.
83. Es sind Fahrkartenautomaten bereitzustellen. Bei der Platzierung ist darauf zu achten, dass sie gut erreichbar und in das geplante Blindenleitsystem eingebunden sind, ohne Bewegungsflächen einzuschränken. Die genaue Platzierung ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband und der städtischen Inklusionsbeauftragten bei der Stadt Heilbronn abzustimmen.
84. Die geplanten Bordsteine sind mindestens sechs Zentimeter hoch und mit Nullabsenkungen an Gleisübergängen auszuführen, um ein Passieren im Rollstuhl zu ermöglichen und blinden und sehbehinderten Personen ausreichend Sicherheit im öffentlichen Verkehrsraum zu bieten.
85. Mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband und der städtischen Inklusionsbeauftragten sind in der Ausführungsplanung
 - die Position des Briefkastens,

- das Konzept für ein Blindenleitsystem und die Lage der dynamischen Fahrgastinformationen,
- die Ausstattung der Lichtsignalanlagen (Vibrationstaster, akustische Signale usw.) und die Einbindung in das Blindenleitsystem,
- die Handläufe an den Rampen zu den Bahnsteigen,
- die Ausstattung der Fahrgastinformationen nach Zwei-Sinne-Prinzip,
- die kontrastreiche Ausgestaltung aller Ausstattungselemente,
- die kontrastreiche Farbgebung der Bodenbeläge zur Orientierung für blinde und sehbehinderte Personen,
- die leichte Berollbarkeit für Rollstuhl- und Rollatornutzende der Bodenbeläge,
- die Ausgestaltung der Sitzbänke (Rücken- und Armlehnen, bestenfalls unterschiedliche Sitzhöhen) und
- falls Glasflächen geplant sind: die Glasmarkierungen abzustimmen.

Sonstige Nebenbestimmungen

86. Der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen ist die Ausführungsplanung rechtzeitig vor Baubeginn (8 bis 10 Wochen) zur Zustimmung gem. § 60 BOStrab vorzulegen.
87. Die Öffentlichkeit ist frühzeitig über die baubedingten Verkehrsbehinderungen zu informieren.
88. Es ist sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der (benachbarten) Eisenbahnbetriebsanlagen des Bundes noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet wird.

V. Zusagen

Die Antragstellerin hat folgende Zusagen verbindlich abgegeben:

Natur und Landschaft

1. Die Fischereiberechtigten frühzeitig über das Bauvorhaben zu informieren.

Wasserwirtschaft

2. Die Systeme zur Ableitung von Regenwasser regelmäßig zu warten, um größere Ablagerungen von Schmutzstoffen und einen möglichen Eintrag dieser ins Gewässer zu verhindern.

Verkehr

3. Den Zugang zu den Gleisanlagen für das Notfallmanagement gemäß Ländervereinbarung jederzeit, auch während der Bauarbeiten, für Rettungs- und Einsatzkräfte sicherzustellen.
4. Den barrierefreien Zugang zum Bahnhof mit einer Gehwegbreite von mindestens 2,50 m jederzeit zu gewährleisten.
5. Die Zufahrt zur Anlieferzone West des Bahnhofsgebäudes jederzeit zu ermöglichen.

Immissionen

6. Auf die Lenkung des Wasserstrahls bei der Staubvermeidung zu achten.
7. Sicher zu stellen, dass bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen Blendwirkungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen werden. Sollte sich nach Inbetriebnahme dennoch eine Blendung herausstellen werden entsprechende Abschirmungen angebracht werden.

Öffentliche Sicherheit

8. Die Bahngelände nicht durch Großgeräte zu überschwenken. Ggf. werden Schwenkbegrenzungen eingebaut.
9. Sicher zu stellen, dass Abbruchteile nicht auf die Bahnanlage gelangen können. Dies wird durch eine begleitende Bauüberwachung sichergestellt.
10. Die bestehende Feuerwehrezufahrt auf der Ostseite befindet sich zukünftig in derselben Lage rechts neben der Fußgängerquerung in eingedeckten Gleisbereichen. Die dort vorgesehenen Geländer können Werkzeuglos von der Feuerwehr entfernt werden und werden als solche vor Ort gekennzeichnet
11. Im Rahmen der Planung der Fahrsignalanlage die Fußgängerfurten westlich und östlich der Bahnsteige signaltechnisch zu sichern. Die Signalgeber werden so angeordnet, dass sie von jedem Standort innerhalb der Furt einsehbar sind und das Rotlicht jederzeit eindeutig erkennbar ist.
12. Die Blindeneinrichtungen mit der AVG Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH abzustimmen.
13. Die dienstlichen Belange der in der Bahnhofstraße 35 ansässigen Kriminalpolizei, insbesondere die Gewährleistung der Zufahrt und die Lärmbelastung im zulässigen Maß, zu berücksichtigen.

Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

14. Alle Signalanlagen, Kabel und Kabelkanäle unversehrt zu lassen.
15. Die Standsicherheit der Bahnanlagen zu keinem Zeitpunkt zu beeinträchtigen, auch nicht bauzeitlich. Den freien Zugang zu diesen Anlagen für Instandhaltungs-, Wartungs- und Entsorgungsarbeiten jederzeit zu gewährleisten.

VI. Hinweise

1. Bauliche Anlagen sollen in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist; bei den Anforderungen an die Bauweise ist die Lage des betroffenen Grundstücks und die Höhe des möglichen Schadens angemessen zu berücksichtigen (§ 78b Abs. 1 Nr. 2 WHG).
2. Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metall-teile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen. Ausführende Bau-firmen sollten schriftlich in Kenntnis gesetzt werden.

VII. Zurückweisung von Einwendungen

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die Bedenken und Hinweise der weiteren Beteiligten werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen durch Zusagen oder durch diese Entscheidung entsprochen wird, zurückgewiesen

VIII. Kostenentscheidung

1. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Planfeststellungsverfahrens. Die Gebührenentscheidung wird in einem gesonderten Gebührenbescheid festgesetzt.
2. Die den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen bzw. -ergänzungen festzustellen. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes gerechtfertigt und steht im Einklang mit den gesetzlichen Planungsleitsätzen. Nachdem das Regierungspräsidium sämtliche öffentlichen und privaten Belange sorgfältig gegen- und untereinander abgewogen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, dass das von den Stadtwerke Heilbronn (SWHN) geplante Vorhaben verwirklicht werden soll.

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand der Planfeststellung ist **die Umgestaltung des Haltestellenbereiches für die Stadtbahn auf dem Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz in Heilbronn**, die im Rahmen der von den Stadtwerken Heilbronn (SWHN) geplanten Sanierung der gesamten Gleisanlage realisiert werden soll. Die Sanierung ist auf einem Abschnitt von ca. 160 m vorgesehen. Die Haltestelle Bahnhofsvorplatz soll künftig von drei parallelen Stadtbahngleisen erschlossen werden. Das dritte Gleis soll an der Stelle der heutigen Busspur entstehen.

Das bestehende Gleis 1, welches direkt hinter dem Bahnhofsausgang (nördliches Gleis) verläuft, soll im Zuge der Umgestaltungsmaßnahme lediglich saniert werden. Gleiches gilt für das parallel bestehende südlich versetzte Gleis 2. Dieses dient darüber hinaus aber auch für die Einbindung des neu zu errichtenden dritten Gleises. Die Einbindung des zusätzlich geplanten dritten Gleises ist aufgrund der bereits aktuell schon hohen Fahrgastzahlen und dem prognostizierten zukünftigen Anstieg des Fahrgastaufkommens erforderlich. Die erweiterte Gleisanlage soll in Kombination mit dem angepassten Bahnsteigsystem für die Bewältigung des steigenden Fahrgastaufkommens dienen, sodass auch in Zukunft ausreichende Fahrgastkapazitäten bereitgestellt werden können.

Eine Takterhöhung ist derzeit nicht geplant. In erster Linie soll mit dem dritten Gleis die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Stadtbahnverkehrs gestärkt werden.

Aufgrund der Ergänzung um ein drittes Gleis an der Haltestelle „Heilbronn Hbf/Willy-Brandt-Platz“ muss die unter dem Glasdach geführte Busspur in Richtung Innenstadt auf die Südseite der Bahnhofstraße verlegt werden.

Dabei ist die Zielsetzung, ein Halten für bis zu drei Busse gleichzeitig zu ermöglichen. Besonderer Wert wird darauf gelegt, dass eine Vorbeifahrt an haltenden Bussen für den fließenden Verkehr weiterhin möglich ist und dass die Busse spaltfrei am Busbord zum Stehen kommen können.

Im westlichen Bereich der Bahnhofstraße wird bei den Baumaßnahmen zudem die Fahrbahn aufgeweitet um Konflikte, die im Begegnungsverkehr im Bestand auftreten, zu entschärfen. Durch die Umgestaltung kommt es auch im Busverkehr zu keinen Takterhöhungen.

II. Zuständigkeit und Verfahren

Die verfahrensrechtlichen Voraussetzungen für die Planfeststellung sind erfüllt. Für die Umgestaltung der Stadtbahnhaltestelle Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz in Heilbronn mit den erforderlichen Folgemaßnahmen haben die Stadtwerke Heilbronn (SWHN) mit Schreiben vom 19.12.2023 die Durchführung eines Rechtsverfahrens nach § 28 PBefG beantragt.

Planfeststellungsbehörde ist das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 24. Die dem Antrag vorausgehende Umweltverträglichkeitsvorprüfung für das Vorhaben hat die Planfeststellungsbehörde vorgenommen und dabei insbesondere die schaltechnische Untersuchung unter Einbeziehung der Fachbehörde geprüft und bewertet. Die gesetzliche Grundlage für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt sich aus § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG i.V.m. Ziff 14.11 Anlage 1 zum UVPG, wonach auch die Änderung einer Bahnstrecke für Straßenbahnen der Umweltverträglichkeitsvorprüfung unterliegt. Die Prüfung wurde nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG durchgeführt. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass aufgrund der Lärmauswirkungen durch das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war.

Die Entscheidung über die Verpflichtung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wurde mit der Bekanntmachung zur Auslegung der Planunterlagen am 07.02.2024 veröffentlicht. In diesen sind die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung bereits enthalten.

Die Durchführung des Anhörungsverfahrens hat die Stadt Heilbronn als hierfür nach § 29 Abs. 1a PBefG zuständiger Stadtkreis vorgenommen. Diese hat das Planfeststellungsverfahren mit Schreiben vom 06.02.2024 eingeleitet.

Die Planunterlagen waren in der Zeit vom 12.02.2024 bis einschließlich 11.03.2024 über die Homepage der Stadt Heilbronn und auf dem UVP-Portal abrufbar und lagen zudem bei der Stadt zur Einsicht aus. Zeit und Ort der Auslegung auf der Homepage sowie der physischen Bereitstellung wurden im Mitteilungsblatt der Stadt Heilbronn, der Heilbronner Stadtzeitung, zuvor am 07.02.2024 ortsüblich bekannt gemacht. In der

Bekanntmachung wurde auch auf das Ende der Einwendungsfrist am 11.04.2024 hingewiesen.

Die für das Planfeststellungsverfahren maßgeblichen Verfahrensvorschriften wurden eingehalten, insbesondere auch die in § 73 Abs. 3 i.V.m. Abs. 1 Satz 2 LVwVfG sowie die nach § 3 Abs. 1 PlanSiG getroffenen Regeln. Die Anhörungsbehörde hat die darin geregelte Pflicht zur Auslegung des Planes nebst Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

Die Träger der öffentlichen Belange (TÖB) und sonstige Beteiligte wurden mit Schreiben vom 06.02.2024, welches per Email verschickt wurde, um Stellungnahme gebeten.

Im Verfahren wurde eine Einwendung von einer privaten Person eingelegt, die jedoch keine Betroffenheit von persönlichen Rechten erkennen lässt. Mit den Einwendungen wird vielmehr eine andere verkehrliche Gesamtkonzeption gefordert, die meist außerhalb des verfahrensgegenständlichen Vorhabens liegt. Insbesondere ist das Vorhaben der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) mit der Erweiterung der Wende- und Abstellanlage nicht Bestandteil dieses Verfahrens; dies gilt auch für die bestehende Parkplatzsituation. Die geforderte Sperrung der Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr widerspricht zudem einer guten Vernetzung von Verkehrsmitteln miteinander. Ein gänzlicher Witterungsschutz ist an der Haltestelle nutzungs- und bauartbedingt, da eine komplette Einhausung ausscheidet, nicht möglich.

Zu den weiteren Gründen der Zulassungsfähigkeit wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Konkretisierende Ergänzungen bzw. Änderungen der Planunterlagen – mit denen nicht weiter oder stärker in private Belange eingegriffen wird - erfolgten aufgrund der Anforderungen und Anregungen von Trägern öffentlicher Belange im Wesentlichen in den Bereichen Brandschutz, Grundwasser und Barrierefreiheit.

Aufgrund einer mangelnden direkten Betroffenheit der privaten Einwendung und der grundsätzlich zustimmenden Haltung der Träger öffentlicher Belange und der sonstigen Beteiligten wurde von der Durchführung einer Erörterung nach § 29 Abs. 1a PBefG abgesehen.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen und Ergänzungen, den eingegangenen Stellungnahmen, den Erwidern des Vorhabenträgers sowie den vorgelegten Gutachten ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungsrelevanten Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entschieden werden kann.

III. Zusammenfassende Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen richtet sich nach § 24 UVPG. Mit dem Vorhaben sind Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Die Antragstellerin hat zu der vorliegenden Planung einen UVP Bericht (UVP-Bericht, Nr. 9 .1 der Planunterlagen) erstellt. Die Auswirkungen der Maßnahme auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft und Kultur- und Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen werden dort zutreffend und nachvollziehbar in detaillierter Art dargestellt. Gleiches gilt für die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zur Kompensation nachteiliger Umweltauswirkungen. Die wesentlichen Umweltauswirkungen werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Baubedingt sind Schadstoffemissionen und Staubentwicklung sowie Schall- und Erschütterungseinwirkungen durch den Baustellenverkehr und die Bautätigkeiten zu erwarten, die sich erheblich auf das angrenzende Umfeld mit Hotels, Büros und Wohnnutzung auswirken.

Zum Schutz von Menschen wurden verschiedene Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen festgelegt, gleichwohl können Beeinträchtigungen nicht vollständig ausgeschlossen werden. Relevant sind insbesondere Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen während der Bauphase aber auch betriebsbedingte Lärmeinträge nach Inbetriebnahme. Zur Minimierung von Baulärmeinwirkungen sind zahlreiche Maßnahmen wie z.B. die Verwendung geräuscharmer Baumaschinen festgelegt (vgl. unter A. IV. Nr. 1 bis 19). Für den Fall, dass es gleichwohl zu einer Überschreitung bestimmter Lärmschwellenwerte kommen sollte, die in der Rechtsprechung mehrfach als Grenze zur Gesundheitsgefährdung angesetzt wurden, ist ein Anspruch der Betroffenen dem Grunde nach auf Entschädigung in Geld (vgl. unter A. IV. Nr. 20) und auch ein Anspruch auf Ersatzwohnraum festgesetzt (vgl. unter A. IV. Nr. 22). Zur Verminderungen von Beeinträchtigungen von Erschütterungen, wurde der Vorhabenträgerin den Einsatz weniger erschütterungsintensiver Geräte und Maßnahmen sowie Maßnahmen nach DIN 4150-2 (vgl. unter A. IV. Nr. 23 bis 29) auferlegt. Für den Fall,

dass Erschütterungen trotz der vorgesehenen Maßnahmen unzumutbar werden sollten, ist das Angebot von Ersatzwohnraum festgesetzt (vgl. A. IV. Nr. 30). Zudem muss eine Reduktion der die Einwirkzeiten bei dem Einsatz einer Vibrationswalze auf 40% erfolgen (vgl. A. IV. Nr. 25). Mit den in den Planunterlagen vorgesehenen Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen und den ergänzenden Festsetzungen in diesem Planfeststellungsbeschluss können erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen ausgeschlossen werden.

Der um ein drittes Gleis ergänzte Betrieb an der Haltestelle und die teilweise Verlegung der Bushaltestelle führen zu keiner erheblichen Mehrbelastung bei den Erschütterungen. Die betriebsbedingt geringfügige Erhöhung der Schallimmissionen können durch passive Lärmschutzmaßnahme, wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern (vgl. unter A. IV. Nr. 36) auf die gesetzlichen Grenzwerte vermindert werden. Unter Berücksichtigung aller vorgesehenen Maßnahmen und Regelungen sowie der festgesetzten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben gesamtbetrachtend als umweltverträglich bezogen auf das Schutzgut Mensch anzusehen.

Mit dem Vorhaben sind nur geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt verbunden, da es sich beim Vorhaben um die Sanierung, Neugestaltung und Anpassung eines bestehenden Verkehrsknotenpunktes an künftige Anforderungen handelt. Die Vorhabenfläche ist durch die bestehende Verkehrsbelastung von Schiene-, Bus- und Fahrzeugverkehr bereits stark belastet und auch weitestgehend versiegelt. Die artenschutzrechtliche Untersuchung hat ergeben, dass wenige Individuen der Mauereidechse im Vorhabenbereich vorhanden sind; diese können vor Baubeginn vergrämt werden. Weitere schützenswerte Arten wurden nicht festgestellt.

Mit Blick auf das Schutzgut Klima / Luft ist mit einer Gefahr der Luftverunreinigung während der Bauzeit und dem Betrieb zu rechnen. Der Eingriff für das Schutzgut Klima / Luft ist nicht als erheblich zu beurteilen, da die Verwirklichung des Vorhabens fast ausschließlich auf bestehenden und bereits versiegelten Verkehrsflächen erfolgt. Im Übrigen ist mit dem Vorhaben keine Takterhöhung des öffentlichen Nahverkehrs vorgesehen. Da das Vorhaben insgesamt der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

dient, ist langfristig mit positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Klima / Luft zu rechnen. Die einzelnen im Bereich des Vorhabens stehenden Bäume sollen erhalten werden.

Für das Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild sind keine Beeinträchtigungen zu besorgen, da bereits im Bestand Haltestellen für den öffentlichen Nahverkehr mit einem hohen Grad an versiegelten Flächen bestehen. Der Verkehrsknotenpunkt soll, wie aus der Bezeichnung ersichtlich ist, lediglich umgestaltet und an die künftigen Anforderungen angepasst werden.

Für den Untersuchungsraum liegen keine Hinweise auf eine Betroffenheit des Schutzguts Kulturgüter und sonstige Sachgüter vor. Die Empfindlichkeit gegenüber der Planung ist daher als sehr gering einzustufen.

Im Übrigen wird für weitere Details auf die Darstellungen, Prüfungen und Bewertungen in den Planunterlagen verwiesen.

Im Sinne des § 25 UVPG lässt sich zusammenfassend auf der Grundlage der wertenden Betrachtung der Umweltauswirkungen einschließlich der vorgesehenen Vermeidungs- bzw. Minimierungs-, Gestaltungs- und Kompensations- sowie (Lärm-)Schutzmaßnahmen feststellen, dass bei diesem Vorhaben nach Maßgabe der geltenden Gesetze eine wirksame und ausreichende Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 S. 2 und 4 UVPG getroffen wird.

IV. Rechtliche Würdigung

Gemäß § 28 ff. PBefG bedarf das Vorhaben der Antragstellerin der Planfeststellung. Im Rahmen der Abwägung wurden die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange von der Planfeststellungsbehörde geprüft und bewertet. Die eingehende Prüfung kommt zum Ergebnis, dass die für die Planfeststellung des Vorhabens erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

1. Planrechtfertigung

1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Eine Planung ist dann gerechtfertigt, wenn das Vorhaben den Zielsetzungen des jeweiligen Fachgesetzes entspricht und die mit der Maßnahme konkret verfolgten Ziele und öffentlichen Interessen generell geeignet sind, die entgegenstehenden Rechte zu überwinden. Ein Vorhaben ist nicht erst dann erforderlich, wenn es unausweichlich ist, sondern wenn es objektiv „vernünftigerweise geboten“ ist.

Das PBefG als einschlägiges Fachgesetz nennt in § 8 lediglich indirekt Zielsetzungen. Danach ist öffentlicher Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen u.a. mit Straßenbahnen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist durch die zuständigen Aufgabenträger sicherzustellen.

Das planfestgestellte Vorhaben wird diesen Erfordernissen gerecht; der Bau eines dritten Gleises am Verkehrsknotenpunkt Haltestelle Heilbronn Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz und die damit verbundene Verlegung der Bushaltestelle ist planerisch gerechtfertigt. Die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele dienen insbesondere der Gewährleistung eines attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebots sowie der Befriedigung der Verkehrsnachfrage und damit dem Gemeinwohl.

1.2 Sachliche Planrechtfertigung

Das planfestgestellte Vorhaben ist aber auch – unabhängig von der gesetzgeberischen Bedarfsfeststellung – aus sachlichen Gründen gerechtfertigt.

Der sanierungsbedürftigen Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz kommt eine zentrale Funktion, insbesondere als Umsteigehaltestelle im öffentlichen Personennahverkehr zwischen Zug-, Regional- und Stadtbus- sowie dem Stadtbahnverkehr zu. Mit dem Vorhaben sollen bestehende Defizite des Verkehrsknotenpunkts (soweit möglich) behoben und darüber hinaus die Haltestelle für die zukünftigen Anforderungen umgestaltet werden. Um eine optimale Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr zu erreichen wurde im Vorfeld am Willy-Brandt-Platz bereits ein Fahrradparkhaus fertiggestellt.

Durch die geplante Umgestaltung wird insbesondere erreicht, dass Stadtbahnfahrzeuge, die aus der Wendeanlage in das Stadtbahnnetz einfahren, nicht mehr auf verspätete Bahnen warten müssen. Dadurch werden die Abfahrzeiten besser eingehalten und Verspätungen nicht an andere Linien weitergegeben. Deshalb dient die Maßnahme der Beschleunigung des ÖPNV und der Verbesserung der Umsteigebeziehungen vor dem Hauptbahnhof Heilbronn. Für diese Stabilisierung des Betriebsablaufs und die damit verbundene Realisierung einer höheren Fahrgastkapazität ist neben den beiden bereits bestehenden Gleisen ein zusätzliches drittes Gleis mit der entsprechenden Anbindung durch eine erweiterte Bahnsteiganlage erforderlich. In Anbetracht der derzeitigen und künftigen Entwicklungen, welche mit einer notwendigen Kapazitätserhöhung des ÖPNV und einem Ausbau bzw. einer Steigerung der Verlässlichkeit des Angebots einhergehen, ist die Umgestaltung der Haltestelle am Willy-Brandt Platz / Bahnhofsvorplatz vernünftigerweise geboten und zur Sicherstellung der mit dem ÖPNV verfolgten Ziele erforderlich.

2. Alternativen und Optimierungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob es im Vergleich zum planfestgestellten Vorhaben eine bessere Lösung für die zu bewältigende Aufgabe gibt oder ob eine

genauso geeignete Variante möglich wäre und diese Lösung in geringerem Maße entgegenstehende öffentliche oder private Interessen beeinträchtigen würde. Dies ist nicht der Fall. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das jetzt planfestgestellte Vorhaben gemessen an den Planungszielen die insgesamt beste Lösung ist. Die Antragstellerin hat die vorzugswürdigste Alternative zum Erreichen ihrer Planungsziele gewählt.

Mit dem Vorhaben soll der bestehende Verkehrsknotenpunkt an der Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz in Heilbronn saniert, verbessert und für die erforderlichen künftigen Verkehrsanforderungen vorbereitet werden. Wie bereits unter 1.2 dieses Kapitels (IV) ausgeführt wurde, liegt die Haltestelle aus verkehrlicher Sicht bereits an einer günstigen Stelle direkt am Hauptbahnhof Heilbronn, weshalb die dortige Anbindung und Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs sich äußerst günstig gestaltet. Zudem werden bei der geplanten Umgestaltung ausschließlich bereits bestehende Verkehrsflächen dauerhaft in Anspruch genommen.

Die Vorhabenträgerin hat im Zuge der Vorplanungen zur Umgestaltung der Haltestelle drei Grundvarianten geprüft. Aufgrund der zu einem späteren Zeitpunkt festgestellten Sanierungsbedürftigkeit des bestehenden Mittelbahnsteiges wurde eine weitere Variante (Grundvariante 04) betrachtet.

Grundsätzlich ist auch die Nullvariante zu untersuchen, also zu prüfen, ob das vollständige Unterlassen der Umsetzung des Vorhabens unter Abwägung aller Gesichtspunkte die vorzugswürdigste Variante darstellt. Die Betrachtung der Nullvariante bedeutet vorliegend den vorhandenen Zustand zu belassen und auf den Bau des 3ten Gleises zu verzichten. Dies stellt jedoch schon keine realistische Alternative zu der Planungsmaßnahme dar, weil die oben genannten Planungsziele einer Förderung der verkehrlichen Flexibilität nicht erreicht werden können. Allen folgend dargestellten Varianten wohnt darüber hinaus der Vorteil inne, dass Busse nicht mehr – wie aktuell noch im Bestand – bei der Andienung des Bussteigs eine Gegenfahrbahn auf der Bahnhofstraße queren müssen.

Alle von der Vorhabenträgerin betrachteten Varianten (Grund- und Untervarianten) sind unter Ziffer 4 des Erläuterungsberichts (Unterlagen Nr. 01 der Planunterlagen)

beschrieben. Die Grundvarianten unterscheiden sich in der Anordnung der Bahnsteige, in der Anzahl der Gleise (2 oder 3) und in der betrieblichen Anordnung der Weichenverbindungen. Zusätzlich wurde auch eine unterschiedliche Länge der Bahnsteige (66 m und 75 m) mit in die Betrachtungen einbezogen.

Grundsätzlich stellte sich durch die Untersuchungen heraus, dass bei allen Bahnsteigen im Ausmaße von 75 m Ausschlusskriterien gegeben sind, die eine Verwirklichung verhindern. Die Platzverhältnisse lassen eine Länge von 75 m grundsätzlich nicht zu. Daher sind alle Varianten mit einer Bahnsteiglänge von 66 m vorgesehen.

Bei der **Grundvariante 01** wurde ein 3tes Gleis unmittelbar südlich des 2ten Gleises, in 6 verschiedenen Untervarianten untersucht. Die **Untervarianten 01 bis 05** der Grundvariante 01 unterscheiden sich voneinander in ihrer Länge und ihrer Weichenpositionen (vgl. Unterlage 01 S. 9 und 10). Sie eignen sich aus vielschichtigen Gründen nicht. Es kommen beim Ausscheiden dieser Untervarianten insbesondere Ausschlusskriterien wie die Anordnung von Weichen bzw. beweglichen Weichenteilen im Fußgängerbereich (mangelnde Verkehrssicherheit), die eingeschränkte Befahrbarkeit der Bahnhofstraße oder auch starke betriebliche Einschränkungen in der Erreichbarkeit der südwestlichen Abstellanlage der AVG zum Tragen.

Die **Grundvariante 02** wurde nur in einer Untervariante, in welcher sich das 3te Gleis am jetzigen stadteinwärts führenden Bussteig befindet, untersucht. Sie scheidet insbesondere wegen der eingeschränkte Befahrbarkeit der Bahnhofstraße und einer komplexen Führung eines 3ten Gleises aus, da die Busse hier bei der Anfahrt des Bussteigs das 3. Gleis queren müssen.

Bei der Grundvariante 03 wurde die sog. „Spanische Lösung“, bei der auf das 3te Gleis verzichtet wird und die Bestandsgleise 1 und 2 zusätzlich zum Mittelbahnsteig jeweils Seitenbahnsteige erhalten, geprüft. Diese Variante ist die einzige Variante, die mit Blick auf den Immissionsschutz Vorteile aufweist. Eine Verlegung des Bussteigs auf die Südseite der Bahnhofstraße entfällt hier. Da bei dieser Variante am Hauptbahnhof ein 3tes Gleis zum Kehren der dort endenden Züge fehlt, ist bei Betriebsstörungen keine Ausweichmöglichkeit durch das fehlende 3te Gleis vorhanden. Eine ausreichende Kapazität der Bahnsteige insbesondere in der Hauptverkehrszeit wurde als

nicht sichergestellt erachtet und zudem ein möglicher Kapazitätsengpass bei einer steigenden Taktung gesehen. Aus den genannten Gründen wurde auch diese Variante verworfen.

Die **Untervariante 06 der Grundvariante 01** erfüllt die Minimalziele der Planvorgaben, da hier die Weiche des 3ten Gleises in die bestehende Weichenverbindung integriert und die Bahnhofstraße in ihrer Breite nicht eingeschränkt wird.

Die Planungen sehen dabei vor, dass der vorhandene, jedoch sanierungsbedürftige Bahnsteig bestehen bleibt und mindestens ein zusätzlicher gemeinsamer Bus-/Bahnsteig hergestellt wird. Um bei dieser Variante einen höhengleichen Bus- und Bahnsteig zu erhalten, muss die angrenzende Fahrspur der Buse auf der Bahnhofstraße angehoben werden, da das Einstiegsniveau bei Straßenbahnen deutlich höher ist als bei Bussen.

Den gestellten Anforderungen an die Haltestelle kann jedoch mit der nachträglich entwickelten **Grundvariante 04**, die mit Feststellung der Sanierungsbedürftigkeit des bestehenden Mittelbahnsteiges zwischen den Gleis 1 und 2 entstanden ist, deutlich gerechter nachgekommen werden. Neben der Erfüllung der in Untervariante 06 der Grundvariante 01 genannten Minimalziele ist weiter vorteilhaft, dass die beiden neu geplanten 66 m langen Bahnsteige sich gut in den Bahnhofsvorplatz integrieren lassen. Die Gleiskreuzung wird dabei in zwei einfache Weichen mit größerem Radius aufgelöst und deshalb der Verschleiß minimiert. Es entsteht vom Seitenbahnsteig des Gleises 1 eine direkte Zugangsmöglichkeit zum Hauptbahnhof und im Osten wird eine zusätzliche Überquerungsmöglichkeit über den Gleiskörper für Fußgänger und Radfahrer erstellt. Die Gleise 2 und 3 liegen an einem gemeinsamen Mittelbahnsteig, so dass das Gleis 2 auch zum Kehren benutzt werden kann.

Alle Bahnsteige können behindertengerecht ausgeführt werden, die Umsteigebeziehungen (Bus und Bahn) sind weiterhin gegeben und die Querungsmöglichkeiten über die Gleiskörper für Fußgänger und Radfahrer werden verbessert. Zudem kann die Bahnhofstraße ohne Einschränkungen genutzt werden. Die Busse können jeweils in Fahrtrichtung in den fließenden Verkehr auf der Bahnhofstraße einfädeln. Bei dieser

Variante ist es nicht notwendig die Höhen der Fahrspuren der Bahnhofstraße anzupassen; dies trägt zu einer merklichen Reduzierung der Baukosten und Bauzeit bei.

Mit der Grundvariante 04 wurde insgesamt die vorzugswürdige Variante gewählt.

3. Vereinbarkeit des Vorhabens mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen

3.1 Immissionen

3.1.1 Baubedingte Schallimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit der schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 20.10.2023 die Auswirkungen des Vorhabens auf die Nachbarschaft durch Baulärmimmissionen ermittelt und bewertet (vgl. Unterlage 10.3).

Baustellen sind nach § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen einzustufen. § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG regelt, dass der Betreiber von Baustellen schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und dass unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen nach der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, August 1970) auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Entsprechend Ziffer 3.2 der AVV Baulärm erfolgte eine gebietsspezifische Betrachtung der maßgeblichen Immissionswerte (IRW). Im Regelfall entfalten die Richtwerte der AVV Baulärm bindende Wirkung; Abweichungen davon werden von der Rechtsprechung jedoch in den Fällen verminderter Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs bei Lärmvorbelastungen fallspezifische Richtwerte anerkannt (vgl. BVerwG Urt. 10.07.2012, 7 A 11/11). In den Fällen, in denen die für die jeweiligen Immissionsorte ermittelten Vorbelastungen die jeweiligen gebietsspezifischen Richtwerte der AVV Baulärm überschreiten, bezieht die Vorhabenträgerin deshalb zulässigerweise eine Lärmvorbelastung rechnerisch in ihre Betrachtung ein (vgl. Anlage 5 schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 20.10.2023).

Im konkreten Fall ist eine relevante Lärmvorbelastung aus dem Schienenverkehrslärm, dem Straßenverkehr und dem bestehenden Straßenbahnverkehr zu erwarten. Die ermittelte verkehrlich bedingte Vorbelastung aus Straßen- und Straßenbahnverkehr an den zu den Verkehrsachsen hin orientierten Fassaden weisen Beurteilungspegel im Bereich von 70 bis 73 dB(A) auf; auf eine Berücksichtigung der Eisenbahnstrecken des Bundes wurde Mangels belastbarer Zahlen verzichtet. Da zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung keine Belastungszahlen der Eisenbahnstrecken des Bundes im relevanten Bereich vorlagen, wurde gutachterlicherseits in nicht zu beanstandender Weise auf eine Berücksichtigung dieser Einflüsse verzichtet. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dem Gutachter insofern an, als davon auszugehen ist, dass die Beurteilungspegel der verkehrlich bedingten Vorbelastung tendenziell unterschätzt werden, was im Hinblick auf die Bewertung potenzieller Baulärmeinflüsse einen Ansatz zur sicheren Seite hin darstellt.

In rechtlich zulässiger Weise werden die IRW deshalb entsprechend angepasst und als projektspezifische Richtwerte (PRW) ausgewiesen. Eine Anpassung erfolgt dann, wenn die IRW der AVV Baulärm durch die Vorbelastung um mind. 6 dB überschritten wird. In Anlehnung an 3.2 TA Lärm wird damit der Grundsatz verfolgt, dass Baulärm zu keiner relevanten Erhöhung der Lärmsituation für die Anlieger führen soll.

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 8, aus akustischer Sicht ungünstig gelegene Immissionsorte sowie die Baulärmimmissionen entsprechend dem Bauablaufkonzept in 4 verschiedenen Bautätigkeiten betrachtet (vgl. Anlage 5 bis 7 der schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 20.10.2023).

Nach dem Vortrag der Vorhabenträgerin werden die Bauarbeiten im Allgemeinen während des Tageszeitraums zwischen 7 Uhr und 20 Uhr stattfinden.

Nächtlicher Baubetrieb soll weitestgehend vermieden werden. Im Zeitbereich nachts sind allenfalls untergeordnete Bautätigkeiten möglich, die aus akustischer Sicht wenig relevant sind (z.B. Schienenschweißungen, oder händische Montagen von Signalen oder OL-Auslegern, etc.). Hierbei können nur unter Begrenzung der Schallleistungspegel in Verbindung mit vorgegebenen Mindestabständen zu angrenzender schützenswerter Bebauung die Richtwerte der AVV Baulärm eingehalten werden. In den

Nebenbestimmungen wurde daher zur sicheren Einhaltung eine entsprechende Auflage formuliert (s. Kap. A IV Ziff. 15).

Betrachtung der Bauphasen im Tageszeitraum:

Während der Bauphase 1 (Dauer ca. 2 Wochen) und Bauphase 2 (Dauer max. 2 Monate) findet der Abbruch der Gleistragplatten (Schiene, -Bautätigkeit 1-) statt. Dabei kommt es nahezu an allen betrachteten Immissionsorten zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Die unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelten projektspezifischen Richtwerte (PRW) werden an 7 Gebäuden überschritten (siehe 7.1 der Baulärmprognose). Die Zumutbarkeitsschwelle (siehe 7.1 der Baulärmprognose) wird an einem der betrachteten Gebäuden (Nordfassade Bahnhofstr. 35) um 1 bis 2 dB überschritten.

Innerhalb der Bauphase 2 finden zudem die Mastgründungen (Bautätigkeit 4) statt. Dabei werden neue Mastfundamente durch Bohrröhrgründungen hergestellt, wobei die Arbeiten punktuell über die einzelnen, neuen Maststandorte erfolgen. Insgesamt sind im Rahmen des Vorhabens 13 Masten neu zu gründen, wofür insgesamt ca. 3 bis 5 Arbeitstage benötigt werden. Abschnittsweise und immissionsortbezogen können die Arbeiten ca. je arbeitstägig abgeschlossen werden, da ca. drei bis max. fünf Mastgründungen täglich hergestellt werden können.

Dabei kommt es an 5 der betrachteten Immissionsorte zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Die unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelten projektspezifischen Richtwerte werden an 2 Gebäuden überschritten.

Die Zumutbarkeitsschwelle wird an allen betrachteten Gebäuden nach der schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 20.10.2023 eingehalten.

In Bauphase 3 wird die Gleistragplatte hergestellt. Der durch die dabei zum Einsatz kommenden Baumaschinen verursachte Baulärm ist unkritisch und deshalb in der Baulärmprognose nicht betrachtet.

Innerhalb der Bauphase 4 erfolgt das Abfräsen des Fahrbahnbelages (Bautätigkeit 2) in einem räumlich begrenzten Bereich der Bahnhofstraße und das asphaltieren der Straße (Bautätigkeit 3).

Das Abfräsen des Straßenbelages soll innerhalb eines Tages und das Asphaltieren der Straße innerhalb eines weiteren Tages erfolgen. Im Rahmen des AbfräSENS des Straßenbelags kommt es an nahezu allen betrachteten Immissionsorten zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Die unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelten projektspezifischen Richtwerte werden an 7 Gebäuden überschritten. Die Zumutbarkeitsschwelle wird an 4 der betrachteten Gebäude (Bahnhofstraße 31, 33, und 35 sowie Weststraße 54) um 1 bis 3 dB überschritten.

Beim Asphaltieren werden bei einer Einwirkdauer bis zu 8 Stunden vsl. an allen betrachteten Immissionsorten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm eingehalten. Dies gilt auch für die unter Berücksichtigung der Vorbelastung ermittelten projektspezifischen Richtwerte und die Zumutbarkeitsschwelle. Bautätigkeit 3 ist nach derzeitigem Kenntnisstand aus akustischer Sicht insofern unproblematisch.

Festsetzung von Schutzmaßnahmen

Mit dem Überschreiten der Eingriffsschwelle (Immissionsrichtwert der AVV Baulärm + 5 dB) sind für diese bauzeitlich nachteiligen Wirkungen Schutzmaßnahmen i.S.d § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG anzuordnen (Ziffer 4.1 AVV Baulärm). Die Genehmigungsbehörde orientiert sich dabei an den im Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen.

Vor der Durchführung besonders lärmintensiver Tätigkeiten sind die Betroffenen frühzeitig - i.d.R. eine Woche vor dem vorgesehenen Beginn - über die bevorstehenden Belastungen zu informieren. Hierbei ist ein Ansprechpartner (Immissionsschutzbeauftragter) zu benennen und damit ein Beitrag zur Akzeptanz der Bauarbeiten durch die Anwohner zu leisten. Dieser Ansprechpartner kann im Beschwerdefall gegebenenfalls auch lärmmindernde Maßnahmen initiieren (vgl. Kap. A. IV Ziffer 12 u. 13). Zudem ist die Baulärmprognose (10.3 der Planunterlagen) auf der Grundlage der Ausführungsplanung und des konkreten Bauablaufplans sowie unter Kenntnis der zum Einsatz gelangenden Maschinen vor Baubeginn und danach laufend fortzuschreiben.

Ausdruck des in §§ 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG normierten Vermeidungs- und Minimierungsgebotes sind die in Kapitel A.IV Ziffer 1 bis 17 geregelten Schutzmaßnahmen zur Beschränkung lärmintensiver Bautätigkeiten auf den Tageszeitraum zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr, sowie die Minimierung der Einwirkzeiten lärm- und erschütterungsintensiver Baugeräte.

Wie unter Nr. 8.2.1 der schalltechnischen Untersuchung des Gutachterbüros Accon GmbH vom 20.10.2023 in nicht zu beanstandender Weise dargestellt, ist die Wirkung bauzeitlich zu errichtender Lärmschutzwände zurecht gutachterlich verworfen worden, weil eine wirksame Abschirmung der Arbeitsbereiche durch bauzeitlich bedingte Schallschutzwände nicht oder nur sehr unzureichend erzielt werden kann. Die Gründe dabei sind insbesondere die Verhinderung der erforderlichen Zugänglichkeit zur Baustelle durch Lärmschutzwände und deren mangelnde Schutzwirkung in höheren Geschosslagen.

Eine Beschränkung der Betriebszeit auf 50% während der Bautätigkeit 1 und 2 würde nach dem Fachgutachten eine Lärmreduktion von max. 3 dB bewirken, womit die Zumutbarkeitsschwelle einzuhalten wäre. Die dadurch jedoch bewirkte Verlängerung der Bauzeit, führt zu einer Verlängerung der Einschränkungen an der Haltestelle und der Befahrbarkeit der Bahnhofstraße sowie absehbar zu einer Baukostensteigerung. Die Folgen einer Beschränkung der Betriebszeit stehen daher dem öffentlichen Interesse entgegen und werden seitens der Planfeststellungsbehörde deshalb nicht in Betracht gezogen.

Die gutachterlicherseits vorgeschlagene Beschränkung lärmintensiver Bautätigkeiten für einen ausnahmsweise nächtlichen Baubetrieb (Kapitel A.IV Ziffer 15) ist nach Auffassung der Genehmigungsbehörde angemessen bemessen. Damit lassen sich das Interesse der Vorhabenträgerin an einem fortlaufenden Baufortschritt auf der einen Seite und das Interesse der vom Vorhaben Betroffenen an einer zumutbaren Lärmbelastung auf der anderen Seite in einen Ausgleich bringen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 24) hat deshalb eine Nebenbestimmung aufgenommen, die so weit als möglich zur Reduzierung des Baulärmaufkommens insbesondere durch die Anwendung von geräuscharmen Bauverfahren beitragen soll.

Diese beziehen jedoch das öffentliche Interesse an einem zügigen Baufortschritt ebenfalls mit ein.

Sofern die Anwohner nicht auf Ersatzwohnraum zurückgreifen, kann ihnen wiederum zugemutet werden, im verbleibenden Tageszeitraum durch Schließen der Fenster die Auswirkungen lärmintensiver Bautätigkeiten zu reduzieren.

Eine Verpflichtung zur Umsetzung weiterer Lärmschutzmaßnahmen – hierzu gehören insbesondere die temporäre Errichtung von Lärmschutzwänden - ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde unverhältnismäßig. Dies gilt erst recht für den kostenintensiven Einbau von Lärmschutzfenstern.

Festsetzung einer Entschädigung in Geld

Weil weitergehende Schutzmaßnahmen mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar oder technisch nicht möglich sind, hat die Vorhabenträgerin den Betroffenen für die verbleibenden Beeinträchtigungen eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen (vgl. Kap. A IV Ziffer 20) bzw. den Betroffenen Ersatzraum zur Verfügung zu stellen (vgl. Kap. A IV Ziffer 22).

Voraussetzung für die Festsetzung einer Geldentschädigung ist zunächst, dass durch das Vorhaben Beeinträchtigungen verbleiben, die den Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 07-06-1989 - 5 S 3040/87). Die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle für Entschädigungsansprüche erfolgt vorliegend in Anlehnung an die 24. BImSchV, die im Gegensatz zur AVV-Baulärm nicht nur gebietsbezogenen Immissionsrichtwerte, sondern vielmehr die Herleitung konkreter und auf die jeweilige Raumnutzung bezogener Innenraumpegel erlaubt (vgl. BVerwG, Urteil vom 10-7-2012 – 7 A 11/11, NVwZ 2012, 1393, 1398).

In Anlehnung an die Anlage der 24. BImSchV dürfen die zulässigen Innenschallpegel – jeweils unter Berücksichtigung eines Korrektursummands D von 3 dB(A) (Anlage zur 24. BImSchV, Tabelle 2 Ziffer 6, Schienenwege von Straßenbahnen) - von 30 dB(A) für Schlafräume (Anlage zur 24. BImSchV, Ziffer 1 d. Tabelle 1), 40 dB(A) für Wohnräume (Ziff. 2 d. Tabelle 1), 40 dB(A) für Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen sowie Unterrichtsräume (Ziff. 3 d. Tabelle 1), 45 dB(A) für Büroräume ohne

Eigenlärm (Ziff. 4 d. Tabelle 1) nicht überschritten werden. Auf der Grundlage dieser Innengeräuschpegel lassen sich für übliche Raumgeometrien und Außenwandschall-dämmmaße sowie unter Berücksichtigung eines Fensterschalldämmmaßes entsprechend der Schallschutzklasse 2 entsprechende Baulärmaußenpegel ableiten. Diese betragen nach der in der Anlage der 24. BImSchV genannten Gleichung 57 dB(A) für Schlafräume, 67 dB(A) für Wohnräume, Behandlungs- und Untersuchungsräume in Arztpraxen und Unterrichtsräume sowie 72 dB(A) für Büro- und Gewerberäume ohne Eigenlärm. Als mittlere Pegelminderung durch Fassade und geschlossene Fenster werden demzufolge 27 dB(A) angenommen.

Für Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen) entsteht der Anspruch auf Zahlung einer Geldentschädigung unmittelbar mit Überschreitung der projektspezifischen Immissionsrichtwerte (PRW) für den Tageszeitraum. Dabei muss die Lärmbelastung vor Baubeginn durch Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung (10.3 der Planunterlagen) auf der Grundlage der Ausführungsplanung und des konkreten Bauablaufplans sowie unter Kenntnis der zum Einsatz gelangenden Maschinen ermittelt werden. Der Entschädigungsanspruch wurde auf die Monate April bis September sowie den Tageszeitraum beschränkt, da nach allgemeiner Lebenserfahrung Außenwohnbereiche lediglich im Tageszeitraum bzw. in den Wintermonaten gar nicht genutzt werden. Die Entschädigungsregelungen wurden in Kapitel A IV Ziff. 20 ff. dieses Beschlusses aufgenommen.

Ein Entschädigungsanspruch setzt ferner voraus, dass gem. § 74 Abs. 2. S. 3 VwVfG Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Da, wie bereits dargelegt, insbesondere die temporäre Errichtung von Lärmschutzwänden außer Verhältnis zu ihrem Schutzzweck steht bzw. nur mit unververtretbarem Aufwand umsetzbar wäre, ist diese zugleich untunlich im Sinne der Norm.

Die Planfeststellungsbehörde hat in den Nebenbestimmungen auch die gutachterlicherseits vorgeschlagene Verpflichtung zur Bereitstellung von Ersatzwohnraum für Nutzer privaten Wohnraums formuliert (vgl. Kap. A IV Ziffer 22). Die Zahlung einer Geldentschädigung für Nutzungsbeeinträchtigungen verfehlt mit Blick auf die private

Wohnraumnutzung in jenen Fällen ihre ausgleichende Wirkung, in denen tatsächlich die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung privater Betroffener überschritten wird. Die Schwelle wird mit einem Außengeräuschpegel von 60 dB(A) nachts vor Schlafräumen bzw. 70 dB(A) tagsüber vor Wohnräumen festgesetzt. Diese Werte wurden von der Rechtsprechung bislang lediglich für dauerhaften Verkehrslärm definiert, können nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im konkreten Fall jedoch auch für vorübergehenden Baulärm herangezogen werden.

Die Vorhabenträgerin hat die Notwendigkeit einer Ersatzraumbereitstellung vor Baubeginn jeweils anhand der nach der Ausführungsplanung und dem konkreten Bauablaufplan sowie unter Kenntnis der zum Einsatz gelangenden Maschinen fortzuschreibenden Baulärmprognosen zu ermitteln und den Betroffenen den Zeitpunkt sowie die Dauer der Beeinträchtigungen frühzeitig schriftlich mitzuteilen.

Da die Außengeräuschpegel aufgrund der bestehenden Vorbelastung teilweise die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten, wird der Ersatzraumanspruch an diesen Immissionsorten ausgelöst, wenn sich durch den Baulärm eine Erhöhung der durch die Vorbelastung bereits überschrittenen Werte oder erstmalige Überschreitung zur Gesundheitsgefährdung ergibt.

3.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Auch die baubedingten Erschütterungsimmissionen unterliegen dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot des § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG.

Da entsprechende gesetzliche Vorgaben fehlen, hat die Vorhabenträgerin ihre gutachterliche Untersuchung der Erschütterungsimmissionen zulässigerweise auf Grundlage der technischen Regelwerke, hier der DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150-3 (Einwirkung auf bauliche Anlagen) durchgeführt (vgl. 10.4 der Planunterlagen). Unter Berücksichtigung dieser Regelwerke hat sie in Abhängigkeit der Gebäudeabstände zur nächsten Grenze des Bauareals (17 m) unter Einbeziehung der täglichen Betriebsdauer der jeweiligen erschütterungsrelevanten Baumaschinen (Bautätigkeiten) die Abstände ermittelt, bei welchen von einer Einhaltung

der DIN 4150-2 auszugehen ist (Tabelle 9 der erschütterungstechnischen Untersuchung-Bau der Fa. Accon vom 07.06.2023).

Bei Arbeiten mit der Vibrationswalze zur Baugrundverdichtung werden bei einer angenommenen Gesamteinwirkungsdauer von 40 % der Arbeitsanteile im Beurteilungszeitraum auf die einzelnen Immissionsorte die Vorgaben erfüllt. Der tägliche Einsatz einer Vibrationswalze darf deshalb lediglich nur so lange erfolgen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 sicher eingehalten werden (vgl. Kap. A IV Ziffer 25).

Die Fundamente der Oberleitungsmasten sind durch Pfahlbohrung (Bohrrohrgründung) herzustellen, weil die Abstände zu Gebäuden beim Einsatz einer schweren Vibrationsramme oder Schlagramme Dieselbär groß nicht ausreichen, um die Vorgaben des Regelwerks DIN 4150-2 und damit auch der DIN 4150-3 einhalten zu können.

Zur Vermeidung von Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend den gutachterlichen Vorschlägen die Nutzung von Bauverfahren und Baugeräten eingeschränkt oder ausgeschlossen. Dies gilt auch im Hinblick auf die betroffenen Leitungen im Vorhabenbereich. Teilweise müssen, um eine Leitungsbeschädigung sicher auszuschließen, Tiefbauarbeiten per Hand erfolgen (Fundamentherstellung).

Auf Nacharbeiten mit erschütterungsrelevanten Maschinen muss grundsätzlich verzichtet werden um die Anhaltswerte einhalten zu können. Nur in begründeten Ausnahmefällen können nach vorhergehender Abstimmung mit dem Immissionsschutzbeauftragten die unbedingt notwendigen Nacharbeiten mit erschütterungsrelevanten Maschinen durchgeführt werden (Kap A IV Ziff. 14 und 15). Die Anwohner sind hiervon möglichst frühzeitig zu unterrichten und Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen.

Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung-Bau der Firma Accon vom 07.06.2023 sind durch die Einhaltung der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 keine Entschädigungsansprüche zu erwarten, sofern die auferlegten Nutzungsbeschränkungen und -ausschlüsse von Bauverfahren und Baugeräten eingehalten werden.

Die Bautätigkeiten und Bauverfahren sind so gewählt, dass die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden innerhalb eines Abstandes von 17 m noch unterhalb der gültigen Anhaltswerte liegen. Dies gilt auch für die Einwirkungen auf bauliche Anlagen.

Um die Einwirkungen von Erschütterungen durch die Bautätigkeiten und sich daraus evtl. ergebende Entschädigungsansprüche feststellen zu können, sind die tatsächlichen Erschütterungseinwirkungen durch die Fortschreibung der erschütterungstechnischen Untersuchung-Bau zu ermittelten und zudem Messungen durchzuführen (vgl. Kap. A IV Ziffer 26 ff.).

3.1.3 Betriebliche Schallimmissionen

Im Bereich der Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Hauptbahnhof ist verkehrsbedingt die Lärmbelastung als hoch einzustufen. Damit lösen Lärmpegelerhöhungen einen grundsätzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus. Auf dieser Grundlage hat die Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung für den Betrieb der Haltestelle durch das Gutachterbüro Accon GmbH vom 27.09.2023 (10.1 der Planunterlagen) erstellen lassen. Dieses kommt zum Ergebnis, dass sich durch die geplanten baulichen Veränderungen insgesamt nur geringfügige Pegeländerungen (-0,5 dB bis +0,2 dB) ergeben, weshalb die Gesamtsituation aus akustischer Sicht damit nicht relevant verändert wird.

Ein Schutzanspruch ergibt sich dem Grunde nach dennoch aufgrund der Erhöhung der Gesamtlärmeinwirkung nach Anlage 10 der schalltechnischen Untersuchung-Betrieb für die Gebäude

- Bahnhofstr. 22 - Fassade West - EG, 1. OG,
- Bahnhofstr. 33 – Fassade West – EG, 2. OG, 3. OG,
- Roßkampffstr. 27 – Fassade West – EG bis 3. OG,
- Roßkampffstr. 27 – Fassade Nord – EG bis 4. OG,
- Weststr. 54 – Fassade Nord – EG bis 2. OG und
- Weststr. 54 – Fassade West - EG

Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder – wällen sowie den Einbau eines leiseren Fahrbahnbelages hält der Fachgutachter aufgrund der konkreten örtlichen Gegebenheiten für nicht wirksam.

Zum einen mangelt es für Lärmschutzwände bzw. –wälle an den erforderlichen Erschließungsverhältnissen, andererseits liegen die Voraussetzungen für die Wirksamkeit eines leiseren Fahrbahnbelages nicht vor, da ein dauerhaft fließender Verkehr im konkreten Fall verneint werden muss.

Zur Verringerung der Lärmbelastung bieten sich daher bauliche Verbesserungen der Umfassungsbauteile, wie z.B. Wände, Dächer, Fenster und Rollläden und damit passive Schallschutzmaßnahmen an. In der Praxis erfolgt meist der Einbau von Schallschutzfenstern. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung des Gutachters vollumfänglich an.

Die konkrete Überprüfung der Gebäude mit „Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach“ bleibt jedoch einem gesonderten Verfahren nach der 24. BImSchV vorbehalten. In diesem Planfeststellungsverfahren werden lediglich dem Grunde nach bestehende Ansprüche festgehalten.

3.1.4 Betriebliche Erschütterungsimmissionen

In der vorliegenden erschütterungstechnischen Untersuchung-Betrieb der Firma Acccon vom 13.04.2023 (10.2 der Planunterlagen) wurden die im Bereich Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Hauptbahnhof mit dem zukünftigen Betrieb der Strecke in Zusammenhang stehenden Erschütterungseinwirkungen nach der DIN 4150-2 (Schwingungseinwirkung auf Menschen in Gebäuden), der DIN 4150-3 (Schwingungseinwirkung auf Gebäude) und der 24.BImSchV (Schallimmissionen im Raum) ermittelt und beurteilt. Die Datenbasis zu diesen Prognoseberechnungen wurde auf Messdaten gegründet, die im Abstellbereich westlich des Hauptbahnhofs Heilbronn erfasst wurden.

Die ermittelten Immissionen für Erschütterungs-, Schwingungs- und sekundäre Luftschalleinwirkungen befinden sich nach gutachtlicher Bewertung alle im zulässigen Bereich. Die Planfeststellungsbehörde hat an dieser Bewertung keinen Zweifel und sieht diese Belange daher nicht als berührt an.

Die durch Erschütterungsemissionen bedingten Veränderungen in den benachbarten Gebäuden werden im Bereich der östlich von der Haltestelle wegführenden Gleise minimal erhöht werden. Dies ist vornehmlich durch den zusätzlichen Einbau von Weichen bedingt. Auf der westlichen Seite der Haltestelle kann mit einer minimalen Abnahme der Erschütterungsimmissionen gerechnet werden, da hier das höher belastete Gleis 2 und somit auch die Weichen ein wenig von den Gebäuden abrücken.

Insgesamt wurde durch die Prognoseberechnungen jedoch festgestellt, dass an keinem der im Einflussbereich liegenden Gebäuden eine wesentliche Änderung vorliegt. Ein Anspruch auf Schutz gegen Erschütterungseinwirkungen aus dem Straßenbahnbetrieb ist daher für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

3.2 Natur und Landschaft

Die vorliegende Planung verletzt keine naturschutzrechtlichen Vorschriften. Das planfestgestellte Vorhaben stellt keinen naturschutzrechtlich relevanten Eingriff dar. Es verbleiben keine Beeinträchtigungen, die durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren sind. Dem speziellen Artenschutz nach §§ 44 ff. BNatSchG wird angemessen Rechnung getragen.

Es finden keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft statt. Die bestehenden Bäume im Bereich des Umgestaltungsvorhabens müssen erhalten bleiben. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da das Vorhaben auf bereits jetzt weitestgehend versiegelten Flächen verwirklicht wird. Schutzgebiete und beschützte Biotope sind soweit ersichtlich nicht vom Vorhaben betroffen. Gleiches gilt für die Belange der Land- und Forstwirtschaft.

Artenschutz

Die geplanten Maßnahmen erfüllen keinen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG. Zur Vermeidung der Tötung von Mauereidechsen werden diese in angrenzende Bereiche vergrämt. Die Vergrämung soll vor dem Beginn der Eingriffe in die Gleiskörper erfolgen. Hierzu werden die Eingriffsflächen im Bereich des Mauereidechsenhabitats und das Umfeld im Radius von 5 m von krautiger Vegetation befreit und mit lichtundurchlässiger Folie abgedeckt.

Um einer Einwanderung von Eidechsen in den Baustellenbereich vorzubeugen, wird dieser nach Westen und Nordwesten in Richtung der Habitate der Mauereidechse mit einem geeigneten Reptilienzaun abgesperrt.

Eine Anlage von Kompensationsflächen erfolgt nicht, da die wenigen aus der Baustelle vergrähten Individuen ohne größere Probleme in den angrenzenden Gleisflächen vorübergehend Habitate finden. Nach Beendigung der Bautätigkeit wird sich der bisherige Zustand des Mauereidechsenhabitats wiedereinstellen.

3.3 Wasserwirtschaft

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Die Ab- und Einleitbedingungen bleiben im Wesentlichen unverändert.

Aufgrund der Lage der Haltestelle im Teilbereich eines Risikogebiets außerhalb von Überschwemmungsgebieten sollen nach § 78b Abs. 1 Nr. 2 WHG bauliche Anlagen nur in einer dem jeweiligen Hochwasserrisiko angepassten Bauweise nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet oder wesentlich erweitert werden, soweit eine solche Bauweise nach Art und Funktion der Anlage technisch möglich ist. Auf den Regelungsgehalt dieser Vorschrift wird hingewiesen (Kap A VI Ziff. 1).

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die geplanten Bohrpfahlgründungen bis in den Grundwasserbereich hinunterreichen. Dies stellt einen erlaubnispflichtigen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar (Einbringen von Stoffen in Gewässer). Nach § 8 WHG ist hierfür eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis sind erfüllt. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG liegen nicht vor, da schädliche bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen i.S.v. § 3 Nr. 10 WHG bei plangerechter Verwirklichung und Einhaltung der Nebenbestimmungen (vgl. Kap. A. IV Ziff. 44 - 48) nicht zu erwarten sind. Der entsprechende Antrag sowie die fachlichen Ausführungen sind den Planunterlagen zu entnehmen. Die zuständige untere Wasserbehörde hat ihr Einvernehmen geäußert.

3.4 Bodenschutz

Das Vorhaben wird ausschließlich auf bereits versiegelten bzw. anthropogen geprägten Flächen verwirklicht. Es ist mit den Belangen des Bodenschutzes daher vereinbar.

3.5 Verkehr und Kommunale Belange

Das Vorhaben ist auch mit kommunalen Belangen vereinbar und trägt zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs bei. Die Bauarbeiten erfolgen im direkten Umfeld der Bahnhofstraße und dem Hauptbahnhofes Heilbronn. Aus diesem Grund sind während der Bauarbeiten die Veränderungen in der Verkehrsführung enge mit der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Heilbronn (vgl. A. IV Ziff. 76) abzustimmen. Dies ist zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung der Zugänge zu den angrenzenden Grundstücken erforderlich.

Insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes wurden Nebenbestimmungen (vgl. z.B. A. IV Nr. 56) und Zusagen (vgl. A. V Nr. 4), in diese Entscheidung aufgenommen.

3.6 Öffentliche Sicherheit

Das Vorhaben ist bei Beachtung der planerischen Vorgaben und der festgesetzten Nebenbestimmungen mit den Belangen der öffentlichen Sicherheit vereinbar.

Eine Erkundung auf Kampfmittel wurde durchgeführt; vor der Bauausführung werden weitere Untersuchungen vorgenommen. Mit Ziffer 57 findet sich in Kapitel A IV eine Nebenbestimmung für das sichere Vorgehen bei allen in den Baugrund eingreifenden Maßnahmen.

Es sind keine Änderungen der bestehenden Feuerwehzufahrten und Aufstellflächen vorgesehen. Die bestehende Feuerwehzufahrt auf der Ostseite der Haltestelle wird nicht in Ihrer Lage verändert. Weil die Fußgängerquerung sich nach Westen verschiebt, befindet sich die Gleisquerung für die Feuerwehr künftig (rechts) neben der

Fußgängerquerung in eingedeckten Gleisbereichen. Die in dem Bereich vorgesehenen Geländer können werkzeuglos von der Feuerwehr entfernt werden. Von den für den Brandschutz zuständigen Stellen wurden keine Bedenken hinsichtlich der grundsätzlich vorhandenen Platzverhältnisse zur Aufstellung der Feuerwehrfahrzeuge geäußert.

Zur Sicherstellung des Schutzes vor Spannungsschäden durch Oberleitungen wurden zahlreiche Nebenbestimmungen in das Kap. A IV (vgl. z.B. Ziff. 72 bis 74) aufgenommen.

3.7 Landesplanung und Raumordnung

Das Vorhaben ist mit den Zielen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar.

3.8 Leitungsträger und Versorgungsunternehmen

Durch das Vorhaben werden mehrere Fremdleitungen gekreuzt. Die Belange der jeweiligen Leitungsträger sind gewahrt. Die Antragstellerin hat darüber hinaus zugesagt, die betroffenen Leitungs- und Versorgungsträger – soweit erforderlich – auch im Zuge der Ausführungsplanung zu beteiligen und deren Hinweise zu beachten (vgl. A. IV Nr. 63 – 71). Den Belangen der betroffenen Leitungsträger wird durch die Planung selbst, die Nebenbestimmungen in Kap. A. V Nr. 142 und Nr. 143 sowie durch die Zusagen der Antragstellerin in hinreichendem Maße entsprochen.

3.9 Denkmalschutz

Die festgestellte Planung nimmt auf die Belange der Denkmalpflege in gebotenermaßen Rücksicht. Für den Fall von sog. Zufallsfunden ist unter Kap. A VI Nr. 2 ein entsprechender Hinweis auf § 20 DSchG enthalten; im Übrigen haben die zuständigen Behörden keine Anforderungen gestellt.

3.10 Arbeitsschutz

Der gesetzliche Arbeitsschutz muss im Baustellenbetrieb eingehalten werden.

Es wurden mehrere Auflagen zur Sicherstellung des Schutzes vor Spannungsschäden durch Oberleitungen in Kap. A IV auch mit Blick auf den Arbeitsschutz formuliert.

3.11 Private Rechte, insbesondere Eigentum

Unmittelbare Inanspruchnahme

Flächen in Privateigentum werden zur Umsetzung der Baumaßnahme nicht dauerhaft in Anspruch genommen. Lediglich die Baustelleneinrichtung wird auf einer Bahnhofsnahen Fläche der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) erfolgen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundeigentum für die Realisierung des Bauvorhabens ist in dem planfestgestellten Umfang mit Art. 14 Abs. 3 S. 1 GG vereinbar. Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken stellt grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Im vorliegenden Verfahren kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken in dem nach der festgestellten Planung vorgesehenen Umfang jedoch weitestgehend verzichtet werden; im Falle der Inanspruchnahme der Flächen der AVG liegt eine Zustimmung vor.

Mittelbare Inanspruchnahme

Im Gegensatz zu dem tatsächlichen Zugriff auf die betroffenen Grundstücke ist die mittelbare Inanspruchnahme dadurch gekennzeichnet, dass Grundstücke lediglich aufgrund der durch das Vorhaben veranlassten Situationsveränderung in der Umgebung eine Beeinträchtigung erfahren.

Bei mittelbaren Rechtsbeeinträchtigungen durch nachteilige Veränderung der Grundstückssituation, die sich als ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums nach § 74 Abs. 2 S. 3 LVwVfG darstellen, ist über Ausgleichsansprüche dem Grunde nach in der Planfeststellung zu entscheiden. Eine ausgleichspflichtige Inhaltsbestimmung des Eigentums liegt vor, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen und die Auflage

von an sich erforderlichen Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 S. 2 LVwVfG unterbleibt, weil sie untunlich oder mit dem Vorhaben nicht zu vereinbaren sind.

Solche Einwirkungen auf das Eigentum sind trotz deren Unzumutbarkeit hinzunehmen, wenn im Rahmen der Abwägung hinreichend gewichtige Belange des Allgemeinwohls für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen. Die sich daraus ergebende Beschränkung des Eigentums ist aber nur dann als verhältnismäßig anzusehen, wenn sie finanziell entschädigt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 – 7 A 11/11, juris Rn. 71 ff.). Ein Anspruch auf Ausgleich sämtlicher Nachteile, die durch ein Vorhaben ausgelöst werden, besteht hingegen nicht.

Das Vorhaben führt neben den bau- und betriebsbedingten Immissionen zu keinen weiteren als den bereits festgestellten, unzumutbaren und daher ausgleichspflichtigen Beeinträchtigungen im vorgenannten Sinn. Für diese Beeinträchtigungen finden sich in den Nebenbestimmungen in Kap. A IV Ziff. 31 (baubedingte Erschütterungsmissionen), Ziff. 20 (baubedingte Schallimmissionen), Ziff. 36 (betriebsbedingte Schallimmissionen) umfassende Entschädigungsregelungen. Es sind auch keine weiteren nicht ausgleichspflichtigen Beeinträchtigungen erkennbar.

Es ist insgesamt nicht ersichtlich, dass die privaten Einwendungen auf der Grundlage einer Betroffenheit in eigenen Rechten erfolgt sind, weshalb die Einwendungen zurückgewiesen werden.

3.12 Barrierefreiheit

Nach Auffassung der Genehmigungsbehörde trägt die Planung den Belangen von Personen mit Behinderung bzw. Mobilitätseinschränkungen in ausreichendem Maße Rechnung.

Am 7. Mai 2024 wurden die Planungen mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband und der Inklusionsbeauftragten abgestimmt, in einigen Teilen optimiert und offene Fragen geklärt. Das Blindenleitsystem wurde etwas reduziert und bietet dadurch nun eine verbesserte Orientierung für seheingeschränkte Personen. Die aktualisierten Planun-

gen wurden von den Verkehrsbetrieben in die Planunterlagen eingearbeitet. Die Planung des Blindenleitsystems wurde zudem in einem gemeinsamen Termin am 15.05.2024 mit der zuständigen Projektleitung und dem Bahnhofsmanagement abgestimmt, so dass das Blindenleitsystem nahtlos vom Bahnhofsgebäude an die Haltestelle Willy-Brandt-Platz / Bahnhofsvorplatz führt.

Durch die Ergänzungen werden die Ampelmasten nun in einer geradlinigen Flucht platziert werden, zudem wird der Belag zwischen den Gleisen an den Fußgängerfurten fugenfrei und kontrastreich hergestellt werden. Auch wurde zugesichert, dass die Stufe an der Nordseite DIN 18040-konform hergestellt und einen Handlauf erhalten wird.

Die Bahnsteige sind durch Rampen erreichbar. Jeder Bahnsteig verfügt mindestens über eine Rampe, welche eine Neigung von 6 % nicht übersteigt. Zudem wird dort ein Blindenleitsystem installiert. Soweit dies an den Bushaltestellen nicht möglich ist, werden betriebliche Maßnahmen getroffen, damit Sehbehinderte die Busse erreichen können.

Die Fahrgastinformationssäulen werden zunächst in ihrem bisherigen Zustand weitergenutzt werden. Es werden aber bereits Vorkehrungen getroffen, die eine Neuplatzierung ermöglichen, sobald die Säulen erneuert und um weitere Exemplare ergänzt werden.

Die in der Stellungnahme der städtischen Inklusionsbeauftragten monierten Poller dienen als Schutz für die Gehwegnutzer und verhindern auch ein Einfahren von Kraftfahrzeugen in diesen Bereich. Im Bestand sind diese direkt im Aufstellbereich für die Gleisquerung angeordnet. Die neue Platzierung ist erforderlich, damit die Poller im direkten Laufweg kein Hindernis darstellen.

Im Bereich der Fußgängerüberwege befinden sich ausschließlich feste, unbewegliche Teile der Weichen. Für die Überfahrbarkeit der Gleise ist nach heutigen Erkenntnissen keine andere technische Lösung vorhanden, weshalb die geplante Ausgestaltung dem Stand der Technik entspricht. Eine Verschiebung aller Weichenteile aus den Bereichen der Übergänge ist nach intensiver Prüfung aufgrund mehrerer Zwangspunkte nicht

möglich. Als Zwangspunkte haben sich dabei insbesondere die verlängerten Bahnsteige ergeben, die auf die tatsächlichen Zuglängen angepasst werden, um bei sämtlichen Einstiegen Barrierefreiheit herzustellen. Um das dritte Gleis betrieblich mit wenigen Einschränkungen nutzen zu können, sind die neuen hintereinander geplanten Weichenverbindungen zudem zwingend erforderlich; durch diese entfallen die geräusch-erzeugenden Flachrillenkrenzungen.

Das an der Haltestelle bestehende Glasdach und die bestehenden Feuerwehrezufahrten und Rettungswege sollen wie bisher weiter genutzt werden können; die Ausrichtung zum Bahnhofsgebäude bleibt unverändert, weil die nicht geradlinige Verbindung zwischen Bahnhof und Haltestelle die Aufmerksamkeit der Fußgänger beim Verlassen des Bahnhofs erhöht, um die Überwege über die Gleiskörper zu finden.

An den Übergangsbereichen über Straßen sind grundsätzlich differenzierte Borde mit 6 und 0 cm vorgesehen, an den Gleisübergängen ausschließlich 0 cm, damit Menschen mit Rollstuhl oder Rollator den Gefahrenbereich schnell verlassen können (vgl. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen 2011, FGSV). Durchgängige Nullborde an Gleisübergängen sind gängige Lösungen bei Straßenbahnen.

In den Zwischenbereichen der Fußgängerüberwege am nordwestlichen Bussteig werden alle Bordsteine höher als 6 cm ausgebildet und an Überwegen als differenzierte Bordhöhen ausgestaltet. Der 3 cm-Bord zwischen den genannten Fußgängerüberwegen wird mit Pollern abgesichert. Da die Poller außerhalb der Wegeverbindungen liegen und das Blindenleitsystem daran vorbeiführt, stellen sie an dieser Stelle kein Hindernis für sehingeschränkte Personen dar.

Die Spaltbreite zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugen ist systembedingt und bei allen Haltestellen in Heilbronn identisch, sodass bei der geplanten Fahrzeugneubeschaffung der AVG die Spaltüberbrückungssysteme einsetzbar sind und künftig für ein bündiges einsteigen Sorge getragen wird. Die Fahrzeuge selbst sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Eine Höhe der Busborde von 22 cm ist nur bei einer exakt geraden Anfahrung möglich. Weil die Busborde jedoch nicht exakt gerade angefahren werden können, liegt die Bordhöhe mit 18 cm noch im Bereich der zulässigen Mindesthöhe.

Gemessen an den dargestellten Rahmenbedingungen sind die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt; nach dem Schreiben vom 06.06.2024 der Stadt Heilbronn erfüllt die Planung die an die Barrierefreiheit zu stellenden Anforderungen.

3.13 Sonstige Belange

Ein privater Einwender bemängelt, dass die antragsgegenständliche Planung nicht in ein Gesamtkonzept eingebettet sei, das am künftigen Mobilitätsbedarf ausgerichtet ist. So müsse bspw. die Anbindung der Zabergäubahn und der Bottwartalbahn an den Hauptbahnhof bedacht werden. Aus Sicht der Genehmigungsbehörde sind jedoch keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass die antragsgegenständliche Planung einer künftigen Anbindung der Zabergäubahn und der Bottwartalbahn an den Hauptbahnhof entgegensteht. Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die antragsgegenständliche Maßnahme auch der Vorbereitung der künftigen Anbindung der Zabergäubahn diene.

Die einwenderseitige Forderung, einen künftigen Bedarf der Stadt Heilbronn an einer komplett aus E-Bussen bestehenden Flotte mit Lademöglichkeiten in die Planung einzubeziehen, bezieht sich auf eine nicht hinreichend bestimmbare Perspektive die außerhalb der konkreten Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen für den Haltestellenbereich des Willy-Brandt-Platzes / Bahnhofsvorplatzes liegt. Sie ist daher zurückzuweisen.

Soweit sich die vorgenannte Einwendung auf die Barrierefreiheit der Planung bezieht, sei auf Ziff. 3.12 dieses Kap. verwiesen. Die Lichtsignalanlagen für Fußgänger, Individualverkehr und öffentlichen Verkehr werden aufgrund der umfangreichen Änderungen im Planungsbereich erneuert und gem. den aktuellen Richtlinien und Vorschriften errichtet bzw. erstellt. Insbesondere werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit in enger Abstimmung mit den zuständigen Stellen und Verbänden umgesetzt.

V. Gesamtabwägung und Zusammenfassung

Das Genehmigungsverfahren wurde von der Planfeststellungsbehörde fair, transparent und ergebnisoffen geführt. Alle Betroffenen hatten ausreichend Gelegenheit sich über die Planung zu informieren und ihre Anregungen, Einwände und Forderungen vorzubringen. Die Planfeststellungsbehörde hat bei ihrer Entscheidungsfindung alle Stellungnahmen und Einwendungen gebührend berücksichtigt.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und den Einwendungen einer Privatperson, den Erwiderungen der Antragstellerin und den vorgelegten Gutachten bzw. gutachterlichen Ergänzungen ist der Sachverhalt soweit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Basis entschieden werden kann.

Zur Sanierung und Umgestaltung des Willy-Brandt-Platz / Bahnhofvorplatzes in Heilbronn werden ausschließlich bereits vorhandene Verkehrsflächen dauerhaft benötigt. Die Umsetzung findet auf weitestgehend bereits jetzt schon versiegelten Flächen statt. Das Vorhaben ist für einen zuverlässig zur Verfügung stehenden öffentlichen Nahverkehr vernünftigerweise geboten.

Aufgrund der innerstädtischen Lage ist eine Verkehrslärmproblematik - wie vielerorts - aufgrund der nahen Bebauung gegeben. Neben den zeitlich begrenzten Baulärmauswirkungen ist lediglich an wenigen Orten mit einer geringfügigen Erhöhung des Betriebslärms zu rechnen, die nur deshalb von Bedeutung ist, weil durch die bereits bestehende Lärmvorbelastung die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in manchen Bereichen bereits überschritten ist. Dieser Lärmbelastung kann nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen begegnet werden. Welche Lärmschutzmaßnahmen im Einzelfall zu ergreifen sind, ist in einem gesonderten Verfahren nach 24. BImSchV festzustellen. Den Belangen einer möglichst barrierefreien Gestaltung der Haltestellenbereiche wird soweit möglich Rechnung getragen. Die Ausführungsplanungen sind im Übrigen eng mit dem Blinden- und Sehbehindertenverband und der städtischen Inklusionsbeauftragten abzustimmen.

Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb in Ausübung seines Planfeststellungsermessens beschlossen, die vorliegenden Planunterlagen mit den genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festzustellen. Die auferlegten Nebenbestimmungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde erforderlich und verhältnismäßig und sichern die effektive Umsetzung der jeweiligen Schutzbestimmungen.

VI. Kosten

Für diesen Planfeststellungsbeschluss sind gem. §§ 1, 3, 4 und 5 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i.V.m. der Gebührenverordnung Verkehrsministerium (GebVO VM) und Nr. 11.3.10 Gebührenverzeichnis Verkehrsministerium (GebVerz VM) Gebühren zu erheben, die die Antragstellerin zu tragen hat. Die Höhe der Gebühr wird in einem gesonderten Gebührenbescheid festgesetzt.

Die Beteiligten haben die durch ihre Teilnahme an dem Anhörungsverfahren entstandenen Kosten, einschließlich der Aufwendungen für etwaige von ihnen beauftragte Rechtsanwälte und Sachverständige, selbst zu tragen. Beim Anhörungsverfahren handelt es sich um ein Verwaltungsverfahren, nicht um ein Vorverfahren im Sinne der §§ 68 ff. VwGO. Eine Kostenerstattung ist deshalb nicht möglich.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim Klage erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 10 32 64, 68032 Mannheim gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Hinweis:

Jeder Beteiligte erhält auf schriftlichen Antrag Auskunft darüber, welcher Teil der Begründung sich auf sein Vorbringen oder das Vorbringen eines anderen Beteiligten bezieht sowie über Namen, Anschrift und betroffene Grundstücke von in diesem Beschluss anonymisierten Betroffenen, soweit die Kenntnis dieser Daten zur Geltendmachung seiner rechtlichen Interessen erforderlich ist.



Butscher