

RPT0240-0513.2-44/1/39



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Planfeststellungsbeschluss

für den Ersatzneubau der B 10 -Wallstraßenbrücke- in der Stadt Ulm

vom 23.06.2023

Inhalt

A. Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Weitere Entscheidungen	5
3. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit	5
4. Zusagen	5
4.1. Leitungsträger	5
4.1.1. Fernwärme Ulm GmbH (3.04)	5
4.2. Eisenbahnangelegenheiten	5
4.2.1. Eisenbahn-Bundesamt, Sb 1 (3.05).....	5
4.2.2. DB Netz AG (3.09)	6
4.3. Denkmalschutz - Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (3.07)	6
4.4. Naturschutz - Regierungspräsidium Tübingen, Referat 55 - Naturschutz Recht (3.08)	7
5. Nebenbestimmungen	7
5.1. Naturschutz	7
5.1.1. Maßnahmen	7
5.1.1.1. Konfliktvermeidende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen des Bauvorhabens	7
5.1.1.1.1. Umweltfachliche Bauüberwachung	7
5.1.1.1.2. Reptilien	8
5.1.1.1.3. Fledermäuse	8
5.1.1.1.4. Vögel.....	8
5.2. Baubedingte Lärmimmissionen	8
5.3. Baubedingte Erschütterungen	10
6. Planunterlagen	10
7. Hinweis an die Vorhabenträgerin	12
8. Kostenentscheidung	12
B. Begründung der Entscheidung	13
1. Erläuterung des Straßenbauvorhabens	13

1.1. Der Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke in Ulm	13
1.2. Landschaftspflegerische Begleitplanung	14
1.3. Bauzeit und Kosten	15
2. Verwaltungsverfahren und Planänderungen.....	15
3. Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung	16
4. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	17
4.1. Bestandsbeschreibung	17
4.2. Auswirkungen.....	17
4.2.1. Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	17
4.2.2. Schutzgut Boden und Wasser	18
4.2.3. Schutzgut Klima und Luft	18
4.2.4. Schutzgut Landschaftsbild und Erholung.....	20
4.2.5. Schutzgut Mensch.....	20
4.2.6. Baulärm.....	20
4.2.7. Schutzgut kulturelles Erbe.....	21
5. Maßnahmen, mit denen die Auswirkungen vermieden/ vermindert/ ausgeglichen werden sollen	21
6. Planrechtfertigung.....	22
7. Trassenvarianten.....	23
7.1. Variante 1: Unveränderter Neubau	23
7.2. Variante 2: Neubau in angepasster Lage mit unveränderten Planungsparametern	23
7.3. Variante 3: Neubau in angepasster Lage mit veränderten Planungsparametern	24
7.4. Ergebnis	24
8. Zwingende materiell-rechtliche Anforderungen.....	24
8.1. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	24
8.1.1. Eingriffe in Natur und Landschaft	25
8.1.2. Vermeidung und Minimierung.....	26
8.2. Besonders streng geschützte Arten und Habitate (§ 44 BNatSchG).....	26
8.2.1. Reptilien	26
8.2.2. Fledermäuse	27
8.2.3. Vogelarten.....	28

8.2.4. Fazit	29
8.3. Lärmschutz	29
8.3.1. Betriebsbedingter Lärm	29
8.3.2. Baulärm.....	29
8.3.3. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms.....	33
8.3.4. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle	33
8.3.5. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren.....	34
8.3.6. Beschränkung der Betriebsdauer	35
8.3.7. Information der betroffenen Anwohner	37
8.3.8. Passiver Lärmschutz.....	37
8.3.9. Bereitstellung von Ersatzwohnraum	38
8.4 Bauerschütterungen.....	38
8.5. Klima.....	40
9. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange.....	41
9.1. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen (Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz (3.01).....	41
9.2. Polizeipräsidium Ulm (3.02)	41
9.3. Bundeswehr (3.03).....	42
9.4. Fernwärme Ulm GmbH (3.04).....	42
9.5. Eisenbahnbundesamt (3.05)	42
9.6. Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (3.06).....	43
9.7. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8, Landesamt für Denkmalpflege (3.07)	44
9.8. Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 5, Umwelt, Referat 55 – Naturschutz, Recht (3.08).....	45
9.9. DB Netz AG Regionalbereich Südwest (3.09)	46
10. Begründung des Sofortvollzugs	51
11. Gesamtabwägung und Ergebnis	52
C. Begründung der Kostenentscheidung	52
D. Rechtsbehelfsbelehrung	53

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Wallstraßenbrücke in Ulm (B 10) einschließlich aller sonstiger durch die Baumaßnahme verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an den von der Brücke überquerten Bahnanlagen wird gemäß § 17 Absatz 1 Fernstraßengesetz (FStrG), §§ 73 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG), §§ 1 ff. des Umweltverwaltungsgesetzes (UVwG) sowie §§ 1 ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt. Die Planfeststellung umfasst auch den Fachbeitrag zum Artenschutz (Planunterlage 12.3) sowie die darin enthaltenen Maßnahmen.

2. Weitere Entscheidungen

In dem Planfeststellungsbeschluss sind keine weiteren Entscheidungen erforderlich.

3. Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit

Die Entscheidung über die Feststellung des Plans für den Ersatzneubau der Straßenüberführung Wallstraßenbrücke in Ulm (B 10) wird gemäß §§ 80a Abs. 1 Nr. 1, 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO für sofort vollziehbar erklärt.

4. Zusagen

Die folgenden von der Vorhabenträgerin im Verfahren schriftlich gegebenen Zusagen werden für verbindlich erklärt:

4.1. Leitungsträger

4.1.1. Fernwärme Ulm GmbH (3.04)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- 4.1.1.1. sich mit dem Leitungsträger in Verbindung zu setzen und die Darstellung der Leitungen, für die Ausführungsplanung qualitativ zu verbessern.

4.2. Eisenbahnangelegenheiten

4.2.1. Eisenbahn-Bundesamt, Sb 1 (3.05)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- 4.2.1.1. bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch des darauf stattfindenden Eisenbahnverkehrs zu gefährden und die betrieblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs auf das Notwendigste zu beschränken.

- 4.2.1.2.** die Sperrpausen möglichst so zu optimieren, dass die Einschränkung (Sperrung) der Zufahrtsmöglichkeit zwischen Hauptbahnhof und Instandhaltungswerk auf ein Minimum reduziert werden.

4.2.2. DB Netz AG (3.09)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- 4.2.2.1.** dass sie für die auf dem „Aurelis Geländes“ temporär wegen des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke wegfallenden Stellplätze in dem betroffenen Zeitraum gleichwertige Ersatzstellplätze zur Verfügung stellen wird.
- 4.2.2.2.** dass für die auf dem „Aurelis Geländes“ wegen während des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke wegfallende Sammelstelle eine geeignete, gleichwertige Ersatzsammelstelle zur Verfügung stellen wird.
- 4.2.2.3.** für die Kreuzungsmaßnahme mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung im Rahmen der gesetzlichen Forderungen, sowie ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.
- 4.2.2.4.** dass sie mit der DB Netz AG eine stetige Abstimmung sowohl in der Planungsphase als auch während der Bauausführung betreiben wird.
- 4.2.2.5.** für den Fall, dass Bahnanlagen vorhabenbedingt angepasst werden müssen - unabhängig davon, ob dauerhaft oder nur bauzeitlich - bei diesen Anpassungen das Verfahren der VV Bau (planen, prüfen, bauen. Abnehmen) zu berücksichtigen.
- 4.2.2.6.** vor Beginn der Arbeiten im Vorhabenbereich, eine Kabel- und Leitungsprüfung für Leitungen der verschiedenen Fachdienste der DB AG durchzuführen.
- 4.2.2.7.** dass es auf Grund der Abstände zu den Bahnanlagen zu keinen Beeinträchtigungen von Bahnanlagen oder dem Bahnbetrieb kommen werde und notwendige bauzeitliche Eingriffe und Sperrungen rechtzeitig, entsprechend den Vorgaben der Bahn angemeldet werden sowie die einschlägigen Richtlinien der Bahn beachtet werden.

4.3. Denkmalschutz - Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (3.07)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- 4.3.1.** das LAD über die weitere Planung in diesem Bereich zu unterrichten und sich mit ihm abzustimmen.
- 4.3.2.** für den Fall, dass sich im Laufe der weiteren Projektschritte, insbesondere im Zuge der Bauausführung, denkmalschutzrechtliche Fragestellungen ergeben würden, sich mit dem LAD entsprechend rechtzeitig abzustimmen.

4.4. Naturschutz - Regierungspräsidium Tübingen, Referat 55 - Naturschutz Recht (3.08)

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt,

- 4.4.1.** dass bis zur endgültigen fachlichen und rechtlichen Klärung weiterhin die Einhaltung des Schutzbereichs des § 44 Abs. 1 BNatSchG beachtet wird.
- 4.4.2.** dass bei Durchführung von CEF-/FCS- Maßnahmen darauf geachtet wird, dass allochthone Mauereidechsen nicht aktiv weiterverbreitet oder in Lebensräume der Zauneidechse umgesiedelt werden sowie der Vergrämung den Vorzug gegenüber einer Umsiedlung zu geben.
- 4.4.3.** Zauneidechsen oder Schlingnattern ganz im Norden des Vorhabengebiets, sollten diese vorkommen, vor Baubeginn zu vergrämen.

5. Nebenbestimmungen

5.1. Naturschutz

5.1.1. Maßnahmen

5.1.1.1. Konfliktvermeidende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen des Bauvorhabens

Die im Fachbeitrag zum Artenschutz genannten konfliktvermeidenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen des Bauvorhabens (Planunterlage 12.3, Seite 7, Ziffer 4.) sind einzuhalten, sofern in diesem Beschluss keine abweichenden Regelungen enthalten sind.

5.1.1.1.1. Umweltfachliche Bauüberwachung

Der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde gegenüber ist rechtzeitig vor Baubeginn, bzw. vor dem frühesten erforderlichen Maßnahmenausführungsbeginn eine geeignete und qualifizierte Person zu benennen, die die biologische und technische Sachkunde der zur Anleitung, Umsetzung und Kontrolle der konfliktvermeidenden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Auswirkungen des Bauvorhabens, insbesondere zur umweltfachlichen Bauüberwachung, die Fähigkeit zur Nachkontrolle von Reptilienvorkommen, zum Aufstellen von Reptilienschutzzäunen, zur Kontrolle der entwerteten Reptilienlebensräume und Vorbereitung von Vergrämuungsmaßnahmen sowie weitere Untersuchungen der Fledermausfauna auch während zukünftiger Abrissarbeiten besitzt, und diese Sachkunde nachzuweisen.

5.1.1.1.2. Reptilien

Die Vorhabenträgerin hat weitere Nachkontrolle von Reptilienvorkommen nördlich der Kienlesbergstraße in ausreichendem Umfang durchzuführen und Vorbereitungen von Vergrämuungsmaßnahmen (bodennahe Mahd, Wegräumen oder „Zustopfen“ von Versteckmöglichkeiten, ggf. Abdecken mit Silofolie etc.) vorzunehmen.

5.1.1.1.3. Fledermäuse

Die Vorhabenträgerin hat weitere Untersuchungen der Fledermausfauna im weiteren Verlauf der Baumaßnahmen vorzunehmen und diese durch die von ihr einzusetzende ökologische Baubegleitung ggf. auch während zukünftiger Abrissarbeiten überwachen zu lassen.

5.1.1.1.4. Vögel

Die Vorhabenträgerin wird die Rodung der Gehölze zur Baufeldfreimachung im Umgriff nur außerhalb der Brutperiode in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar durchführen lassen. Außerdem wird sie unmittelbar zuvor nochmalige Kontrollen auf Höhlen und ggf. Entnahme und Versetzen besiedelter Stammstücke bzw. ersatzweise Aufhängen von Vogelnistkästen ausführen lassen.

5.2. Baubedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet,

- 5.2.1.** die geplanten Zerkleinerungsmaschineneinheiten auf die südöstliche Aurelisfläche zu verlagern.
- 5.2.2.** rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme einen detaillierten Bauausführungsplan vorzulegen und absehbare Abweichungen vom Zeitplan unverzüglich mitzuteilen. Weiter wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, rechtzeitig vor Baubeginn ein detailliertes Konzept zur Vermeidung und Minderung bauzeitlicher Schallbelastungen vorzulegen, insbesondere unter möglicher Berücksichtigung der Verschiebung von nächtlichen Arbeiten in den Tagzeitraum und ein Lärmmonitoring während der Baumaßnahme durchzuführen.
- 5.2.3.** die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Um im Hinblick auf die AVV Baulärm Beeinträchtigungen durch Baulärm so weit wie möglich zu minimieren, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die ausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen. Zudem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den

Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Im Falle von Beschwerden über Baulärm kann die Stadt Ulm als untere Immissionsschutzbehörde im Wege der Amtshilfe Anordnungen über messtechnische Untersuchungen im Einzelfall und über Maßnahmen zur Minderung des Baulärms treffen.

- 5.2.4.** sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Insbesondere sollen die Baumaschinen so positioniert werden, dass sie sich möglichst weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten befinden und betrieben werden. Bei der Wahl des Standortes ist soweit möglich die schallabschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse auszunutzen (z.B. Gebäude, Bodenerhebung, Baucontainer) und auf evtl. auftretende, das Geräusch verstärkende Schallreflexionen zu achten.
- 5.2.5.** die Zerlegung des Brückenüberbaus entsprechend der geplanten Bautechnologie mit Betonsägen in kranbare Stücke durchzuführen, welche später weiter zerkleinert werden. Hierbei sind zur Reduzierung der Baulärmimmissionen Seilsägen anstelle von Sägen mit Sägeblättern einzusetzen. Beim Abbruch der Randfelder und Widerlager sind hydraulische Abrisszangen (Betonscheren) anstelle von Abbruchmeißeln einzusetzen.
- 5.2.6.** die Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer von Abrisszange (Betonschere), Schwerlastsieb und mobiler Brecherstation auf max. 8 h tagsüber zu beschränken. Der Abbruch der nordwestlichen Randfelder F-J, J-K und K-L und der Abbruch des nordwestlichen Widerlagers Achse L sollte nicht gleichzeitig mit dem Abbruch des Überbaus (Felder C-D, D-E und E-F) mit den Seilsägen stattfinden. Die Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der Seilsägen und des Krans auf der nördlichen Kranaufstellfläche auf max. 6 h nachts.
- 5.2.7.** die betroffenen Bewohner der Gebäude in Ulm durch persönliche Anschreiben rechtzeitig vorab umfassend über die Baumaßnahme in Kenntnis zu setzen. Hierbei hat eine umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, Bauverfahren, Dauer und zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb, Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen, zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.), Benennung einer Ansprechstelle, an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben (Immissionsschutzbeauftragter) im Beschwerdefall Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch begleitende Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen zur Beweissicherung im Beschwerdefall zu erfolgen.
- 5.2.8.** den betroffenen Bewohnern der Gebäude für die fraglichen Nächte Ersatzwohnraum anzubieten und Anwohnern, die den Ersatzwohnraum ablehnen, eine angemessene Entschädigung zu gewähren, soweit nächtliche Arbeiten aus betrieblichen Gründen zwingend erforderlich sein sollten.

5.3. Baubedingte Erschütterungen

5.3.1. Hinsichtlich erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen sind die Vorschriften die DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie die DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) aktueller Stand, zu beachten.

5.3.2. Die Vorhabenträgerin führt vor Beginn der Bauausführung gebäudetechnische Beweissicherungen zur Dokumentation vorhandener Vorschäden an den an den nächstgelegenen Gebäuden und Bauwerken (ca. 35 m um die Baumaßnahme, insbesondere am Gebäude Blaubeurer Tor 2, Gebäude der DB Werkstatt und das Bauwerk Contregarde des Kienlesberg-Kernwerks Werk IX, Gebäude Blaubeurer Straße 10, Einkaufsmarkt (Ikea) und das Bauwerk Bastion am Kienlesberg Werk X durch.

5.3.3. Die Vorhabenträgerin führt für die Contregarde des Kienlesberg-Kernwerks Werk IX eine genaue Beobachtung während der erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten z.B. mittels Extensometer durch.

6. Planunterlagen

Dieser Entscheidung liegen folgende, von der Vorhabenträgerin gefertigte Planunterlagen zugrunde. Die im Planfeststellungsverfahren geänderten/ neuen Pläne sind kursiv dargestellt.

Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Pläne	Maßstab	Datum
1	<u>Erläuterungsbericht</u>			20.01.2023
2	<u>Übersichtskarte</u>		-	23.07.20221
3	<u>Übersichtslagepläne</u>		1:2.500	24.05.2019
	Übersichtsplan	3.1	-	
	Lageplan Draufsicht	3.2	1:500	11.01.2023
4	<u>Übersicht Bauwerke</u>		-	18.06.2018
6	<u>Grunderwerb</u>			
	Lageplan Grunderwerb	6.1	1:500	19.01.2023
	Flurstückverzeichnis	6.1		20.01.2023
7	<u>Bauwerksverzeichnis</u>			15.12.2023
8	<u>Bauwerksskizzen</u>			
	Übersichtsplan Wallstraßenbrücke Draufsicht mit Umgebung - Luftbilddarstellung	8.1.1	1:500	20.04.2023

	Übersichtsplan Wallstraßenbrücke Draufsicht - Plandarstellung	8.1.2	1:500	20.04.2023
	B 10 Längsschnitt Station 720-1055	8.2 a	1:250	07.10.2022 20.04.2023 (1. Änderung)
	Brückenquerschnitte Wallstraßenbrücke	8.3.1	1:50	07.10.2022
	B 10 Querschnitte 0+100	8.3.2	1:50	07.10.2022
	B 10 Querschnitte 0+040	8.3.3	1:50	07.10.2022
	Übersichtsplan Wallstraßenbrücke - Bestand	8.4	1:500	07.10.2022
10	<u>Immissionstechnische Untersuchungen</u>			
	Schalltechnische Untersuchung	10.1		12.12.2022
	Schalltechnische Untersuchung Straßenverkehrslärm	10.2		29.07.2022
	Erschütterungstechnische Untersuchung	10.3		14.12.2022
12	<u>Umweltfachliche Untersuchungen</u>			
	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 7 Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	12.1		30.11.2022
	Abarbeitung der Umweltbelange	12.2		30.11.2022
	Fachbeitrag zum Artenschutz	12.3		16.12.2022
13	<u>Geotechnische Untersuchung/ Baugrunduntersuchung</u>			24.05.2022
14	<u>Luftbildauswertung Kampfmittelvorerkundung</u>			29.05.2015

Der Planfeststellungsbehörde lagen zudem vor:

- Kabel- und Leitungspläne, Maßstab 1:1000 vom 23.10.2020 (Planunterlage 9)

Diese Unterlagen wurden zusammen mit den Planunterlagen informatorisch ausgelegt.

7. Hinweis an die Vorhabenträgerin

Etwaige Änderungen des mit diesem Beschluss festgestellten Vorhabens, insbesondere auch von Kompensationsmaßnahmen, Baumodalitäten oder Anlagen, bedürfen eines Antrages auf Planänderung bei der Planfeststellungsbehörde. Diese wird dann – soweit erforderlich – eine Abstimmung mit der jeweils zuständigen Fachbehörde durchführen.

8. Kostenentscheidung

Diese Entscheidung ergeht gebührenfrei. Die Erstattung von Auslagen bleibt vorbehalten. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung der Entscheidung

1. Erläuterung des Straßenbauvorhabens

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Neubau der Wallstraßenbrücke in der Stadt Ulm (B 10).

1.1. Der Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke in Ulm

Die als Spannbetonbrücke geplante Straßenüberführung Wallstraßenbrücke (SÜ) wurde 1970 in Betrieb genommen. Über die SÜ Wallstraßenbrücke wird die Bundesstraße 10 (B 10) u. a. als Verbindung zwischen der Autobahn 8 (A 8) und der Autobahn 7 (A 7) geführt. Dieser Abschnitt stellt eine wichtige Verbindung insbesondere zwischen der Bundesautobahn 8 (A 8) und der A 7 dar. Auch für den Zu- und Abbringerverkehr dieser Bundesfernstraße ist die Wallstraßenbrücke von Bedeutung, ebenso für die innerstädtischen Verkehre Ulms. Das Verkehrsaufkommen beläuft sich ca. 63.000 Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Tag, davon ca. 4.700 Fahrzeuge des Schwerverkehrs. Die Brücke überspannt eine Reihe von Bahnbetriebsanlagen von DB Netz, dabei handelt es sich um eine Reihe von Streckengleisen, ein Brückenbauwerk sowie mehrere Weichenanlagen.

Die gegenwärtige SÜ Wallstraßenbrücke hat erhebliche statische Defizite und bauliche Mängel, so dass sie unverzüglich ersetzt bzw. neu gebaut werden muss. Eine Sanierung zum längerfristigen Erhalt ist nicht möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt können Erhaltungsmaßnahmen nur noch dazu dienen, den kurzfristigen Ausfall der Brücke zu verhindern.

Die neue SÜ Wallstraßenbrücke ist Teil eines übergeordneten Konzepts der Straßenführung in diesem Bereich, das jedoch nicht verfahrensgegenständlich ist. Insbesondere kommt der Blaubeurer Tor Brücke, die südlich an die SÜ Wallstraßenbrücke angrenzt, besondere Bedeutung zu, die durch einen Straßentunnel ersetzt wird. Außerdem wird der Blaubeurer Kreisel zu zwei Kreuzungen umgebaut.

Die neue SÜ Wallstraßenbrücke wird an derselben Stelle errichtet wie das bestehende Bauwerk. Der nördliche Anschluss der künftigen SÜ Wallstraßenbrücke an die B 10 befindet sich unmittelbar nach dem Zigeunerfelsen-Tunnel. Der südliche Anschluss erfolgt an den ebenfalls neu geplanten „Tunnel Blaubeurer Tor“. Auch die neue SÜ Wallstraßenbrücke erhält ein Mittelauflager, das zwischen den Gleisanlagen von DB Netz an derselben Stelle der bisherigen Wallstraßenbrücke errichtet wird. Im Unterschied zu bisherigen Wallstraßenbrücke wird das Mittelauflager gemäß den aktuellen Richtlinienvorgaben als Wandscheibe und nicht wie vorher mit Pfeilern errichtet. Dementsprechend wird hier auch ein Anprall- bzw. ein Entgleisungsschutz nach dem Stand der Technik eingebaut. Entsprechend den straßenverkehrlichen Anforderungen bleibt die Anzahl der Fahrspuren im Zuge der B 10 erhalten bzw. werden neu wiederhergestellt. Die durchgehenden Fahrspuren der B 10 erhalten eine einheitliche Breite von zweimal

3,5 m bzw. dreimal 3,5 m im Verflechtungsbereich. Hinzu kommen im Bereich der Zu- und Abfahrtsäste je eine Fahrspur mit 3,5 m Breite. Durch die Reduzierung der Fahrspuren im Bereich der Zu- und Abfahrtsäste sowie der Reduzierung der Verflechtungsbereiche erfolgt eine Eingriffsminimierung und eine Begrenzung des Motorisierter Individualverkehr (MIV). Demgegenüber werden die in diesem Bereich vorhandenen Verkehrsbeziehungen des Fuß- und Radverkehrs durch verschiedene Maßnahmen verbessert. Dabei handelt es sich insbesondere um eine Verbreiterung des östlichen Geh- und Radweges und die Verbreiterung des westlichen, getrennten Geh- und Radweges.

Die Maße der geplanten SÜ Wallstraßenbrücke fallen kleiner aus, als beim bisherigen Bestandsbau. Durch die Heranziehung von Flächen der DB Netz und der DB Regio AG kann die neue SÜ Wallstraßenbrücke im Vergleich zum heutigen Bauwerk um zwei Felder verkürzt werden. Das entspricht einer Länge von ca. 80 m, bzw. einer Verkürzung um etwa 30 % gegenüber den bisherigen Brückenmaßen. Die Länge des zur Planfeststellung beantragten Bauwerks beträgt 190 m (bezogen auf den Verlauf der B 10). Des Weiteren wird die Breite an der Südseite von derzeit 52 m auf ca. 38,10 m durch den Entfall der Entflechtungsbereiche reduziert. Dadurch wird die derzeitige Brückenfläche um ca. 3.500 m² reduziert, was einer Flächenreduzierung von ca. 30 % entspricht. Eine weitere Änderung gegenüber der heute bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke ist deren Höhenlage im südlichen Abschnitt. Durch die Anpassung der neuen SÜ Wallstraßenbrücke an die Lage des ebenfalls außerhalb dieses Verfahrens neu geplanten Tunnels Blaubeurer Tor (TBT) wird das Überführungsbauwerk dort ca. 4 m niedriger. Dies reduziert die Eingriffe in das Stadtbild und erlaubt neue Sichtbeziehungen. Je nach Brückenabschnitt liegt die Fahrbahnoberkante zwischen ca. 4 m und 12 m über der Geländeoberkante.

Aufgrund der Lage der neuen SÜ Wallstraßenbrücke müssen Anlagen von DB Netz als notwendige Folgemaßnahmen des eigentlichen Vorhabens angepasst bzw. dort eingegriffen werden. Insbesondere muss die Speiseleitung „SL Ulm 3 Rbf“ im Bereich zwischen den Masten R11h und R14i dauerhaft erdverlegt werden. Nur so kann die Stromversorgung der Gleisanlagen im Rangierbahnhof dauerhaft gewährleistet werden.

1.2. Landschaftspflegerische Begleitplanung

Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Die von der Vorhabenträgerin durchgeführten Untersuchungen haben nachvollziehbar bestätigt, dass durch das geplante Bauvorhaben erhebliche Eingriffe in Belange des Naturschutzes ausgelöst werden.

Da durch das Vorhaben keine naturschutzrechtlichen Eingriffe im Sinne des § 14 BNatSchG zu erwarten sind, enthalten die Antragsunterlagen keinen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) (vgl. Planunterlagen 12.2). Daher sind auch keine naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

1.3. Bauzeit und Kosten

Die Bauzeit beträgt ca. 4 Jahre.

Kostenträger der Gesamtmaßnahme ist die Stadt Ulm. Die Beteiligung Dritter richtet sich nach der Gesetzeslage und Vereinbarungen.

2. Verwaltungsverfahren und Planänderungen

Mit Schreiben vom 11.01.2023 beantragte die Stadt Ulm bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau der SÜ Wallstraßenbrücke und legte die hierzu erforderlichen Planunterlagen vor.

Die Planfeststellungsbehörde veranlasste mit Schreiben vom 03.02.2023 die ortsübliche Bekanntmachung des Planfeststellungsverfahrens und die Auslegung der Planunterlagen vom 13.02.2023 bis einschließlich 13.03.2023 bei der Stadt Ulm. Gleichzeitig erhielt diese die Möglichkeit, selbst zur Planung Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

Zudem wurden mit Schreiben vom 08.02.2023 die Träger öffentlicher Belange im Bereich des Plangebiets von der Planfeststellungsbehörde über das anstehende Vorhaben informiert und sie erhielten eine Frist zur Stellungnahme bis zum 05.04.2023. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange einschließlich der beteiligten Naturschutzverbände sind in der Anlage 1 zu diesem Beschluss aufgeführt.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte für die Stadt Ulm am 08.02.2023 auf der Internetseite der Stadt Ulm. Die Planunterlagen lagen anschließend vom 13.02.2023 bis einschließlich 13.03.2023 bei der Stadt Ulm, Münchner Straße 2, 89073 Ulm im Bürgerservice Bauen der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht, Zimmer 0.001 zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus. Bis einschließlich 27.03.2023 konnten Einwendungen gegen den Plan erhoben werden. Nichtortsansässige Betroffene gab es nicht.

Es gingen keine Einwendungsschreiben privater Betroffener ein. 19 Träger öffentlicher Belange haben Stellung genommen. 9 Träger öffentlicher Belange haben Anregungen und Bedenken vorgebracht. Diese wurden dem Vorhabenträger sukzessive mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Zehn Träger öffentlicher Belange haben keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins wurde daher nach § 17a Nr. 1 FStrG i.V. § 73 Absatz 6 LVwVfG, § 18 Absatz 1 Satz 4 UVPG verzichtet.

Die Stadt Ulm ist richtiger Antragssteller für die geplante Baumaßnahme. Die Wallstraßenbrücke befindet sich innerhalb der Ortsdurchfahrt der B 10 in der Stadt Ulm. Nach § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG sind die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Demnach ist die Stadt Ulm als Stadt mit ca.

120.000 Einwohnern Straßenbaulastträger hinsichtlich der zur Ortsdurchfahrt der B 10 in Ulm gehörenden Wallstraßenbrücke. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 FStrG umfasst die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Allgemein anerkannt ist, dass die Straßenbaulastträgerschaft auch die Aufgabe der Planung von Straßen beinhaltet. Da zur Planung einer Bundesstraße auch eine Planfeststellung nach § 17 FStrG gehört, ist folgerichtig im Rahmen der Planung die Planfeststellung nach § 17 FStrG durch den Straßenbaulastträger zu beantragen. Mithin ist die Planfeststellung für den Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke im Zuge der B 10 innerhalb der Ortsdurchfahrt in Ulm durch die Stadt Ulm als zuständiger Straßenbaulastträger und Vorhabenträger zu beantragen.

3. Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Vorliegend handelt es sich um den Bau einer sonstigen Bundesstraße. Nach § 7 Abs. 1 UVPG i.V.m. Nr. 14.6 der Anlage zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bedarf es hier einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles. Die UVP-Pflicht besteht, wenn das Neuvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Zulassungsentscheidung nach § 25 Absatz 2 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die von der Vorhabenträgerin durchgeführte Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles gem. § 7 Abs- 1 Satz UVPG („Screening“) (Planunterlage 12.1) ergab nachvollziehbar, dass aus Sicht der Vorhabenträgerin für den Neubau der SÜ Wallstraßenbrücke keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Abgesehen davon wurden für die neue SÜ Wallstraßenbrücke die Belange des speziellen Artenschutzes besonders intensiv beachtet.

Mit Entscheidung vom 08.02.2023 wurde seitens des Planfeststellungsbehörde bereits die Nichterforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach § 5 Absatz 1 UVPG festgestellt.

4. Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

4.1. Bestandsbeschreibung

Die SÜ Wallstraßenbrücke befindet sich im Stadtzentrum von Ulm. Die unmittelbare und weitere Umgebung ist nahezu vollständig durch Infrastrukturbauten, wie Straßen und Gleise, und Bebauung, wie Gewerbebauten und mehrstöckige Wohnhäuser bebaut. Zudem wird die geplante SÜ Wallstraßenbrücke an gleicher Stelle errichtet, so dass auch in Bezug auf das Bauwerk selbst entsprechend weitreichende Vorbelastungen bestehen. Zudem fallen die Maße des geplanten Brückenbauwerks sowohl in Länge, Breite und Höhe geringer aus, als dies bei dem bisherigen Bauwerk der Fall ist.

Für die Darstellung des Bestandes wird ergänzend auf die Ausführungen in der Abarbeitung der Umweltbelange (Planunterlage 12.2) und der artenschutzfachlichen Beurteilung (Planunterlage 12.3) verwiesen.

4.2. Auswirkungen

Bei den Auswirkungen, welche durch das Vorhaben entstehen, ist grundsätzlich zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen zu unterscheiden. Da der Umfang der geplanten Wallstraßenbrücke geringer ausfällt, als derjenige der bisherigen Bestandsbrücke und auch keine neuen Verkehrszunahmen projektbedingt zu erwarten sind, sind anlagen- und betriebsbedingte negative Auswirkungen auf die nachfolgend genannten Schutzgüter von vornherein nicht zu erwarten.

Wegen der Errichtung des geplanten Brückenneubaus an der Stelle der bisherigen Brücke im geringeren Umfang hat die Vorhabenträgerin zudem die Trasse gewählt, welche zu den geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter führt.

4.2.1. Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Da die neue SÜ Wallstraßenbrücke in gleicher Lage gebaut wird, wie die bestehende Brücke, können Auswirkungen auf Pflanzen ausgeschlossen werden. Hinzu kommt die Beschaffenheit der Flächen, über die sich die Wallstraßenbrücke spannt: Sie besteht nahezu vollständig aus Verkehrsflächen ohne Vegetation. Aufgrund der speziellen Bauweise für den Rückbau und den Bau der neuen Brücke werden bis auf die überspannten Flächen keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Weitere Flächeninanspruchnahmen von besiedelten Flächen sind nicht erforderlich.

In Bezug auf die Tiere wurde im Rahmen der von der Vorhabenträgerin durchgeführten Untersuchungen festgestellt, dass auf den betroffenen Bahnflächen die dort regelmäßig anzutref-

fenden Arten nachgewiesen wurden, insbesondere Mauer- und Zauneidechsen und verschiedene Sandschreckenarten. Fortpflanzungs- und Ruhestätten für planungsrelevante Vogelarten sind mangels geeigneter Brutmöglichkeiten nicht vorhabend. Auch Hinweise auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen ergaben sich bei den durchgeführten Untersuchungen nicht (vgl. Planunterlage 12.3).

Baubedingt können sich die folgenden Beeinträchtigungen ergeben:

- Störung der Organismen durch den Baubetrieb (Lärm, Erschütterung und Staub)
- Gefährdung des Vegetations- und Tierbestandes durch den Bau- und Fahrbetrieb
- Zerstörung bestehender Lebensräume durch Bauabwicklung (Baustelleneinrichtung, Lagerplätze, etc.).
- Bodenverdichtung

Dauerhaft können sich durch das Vorhaben die folgenden Beeinträchtigungen ergeben:

- Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung und Verdichtung durch Bebauungs- und Verkehrsflächen
- Verlust von Lebensräumen
- Zerschneidung von Leitstrukturen

4.2.2. Schutzgut Boden und Wasser

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden und Wasser ist im Rahmen dieses Vorhabens nicht festzustellen, da die betroffenen Flächen bereits entsprechend versiegelt sind und keine wesentlichen Neubelastungen durch den Brückenneubau verursacht werden.

4.2.3. Schutzgut Klima und Luft

Während der Bauzeit kann es temporär zu einer erhöhten Luftschadstoffbelastung kommen. Dieser Effekt ist jedoch nur vorübergehend und damit nicht erheblich.

Da der geplante Brückenersatzneubau in gleichem Umfang genutzt werden soll, wie bereits der bisherige Brückenbau, entstehen hier durch den geplanten Bau unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen keine neuen erheblichen Mehrbelastungen. Die klimaschädlichen Emissionen werden nach den vorliegenden Planungen unter Beachtung des gesamten Lebenszyklus des Vorhabens minimiert.

So ist das Bauwerk ohne Einschränkungen der auch dauerhaft benötigten verkehrlichen Funktion deutlich kleiner als die heutige Wallstraßenbrücke. Dementsprechend geringer fällt auch der erforderliche Materialeinsatz aus. Auch ist die Wiederverwertung des Abbruchmaterials der

heutigen Wallstraßenbrücke, soweit abfallrechtlich möglich, vorgesehen. Der Einbau des Materials erfolgt an Ort und Stelle, so dass auch keine bzw. nur geringe, mit Schadstoffemissionen verbundene Transporte erforderlich werden.

Unter der Annahme einer Lebensdauer der neuen SÜ Wallstraßenbrücke von 50 Jahren wurden für dieses Bauwerk CO²- Emissionen von ca. 6.350 t ermittelt. Diese berechnen sich wie folgt:

SÜ Neue Wallstraßenbrücke,

Berechnung der spezifischen Treibhausemissionen pro Jahr (siehe Anlage 1 Erläuterungsbericht S. 26 f)

Gesamtfläche des Bauwerks in m ²	7.400,00
Davon mit Brückenanteil	7.400,00

CO²-Emissionen in Kg/ Jahr/ m²	
Bundesstraße	4,6
Aufschlag für Brückenabschnitte	12,6

CO²-Emissionen in Kg/ Jahr/ SÜ Wallstraßenbrücke	
Bundesstraße	34.040,00
Aufschlag für Brückenabschnitte	93.240,00
Gesamtbetrag/ Jahr	127.280,00

Bezüglich der verkehrlichen Nutzung wurden die Belange des Klimaschutzes berücksichtigt, indem der Fuß- und Radverkehr durch entsprechende bauliche Maßnahmen gestärkt wird. Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs erfüllt die neue SÜ-Wallstraßenbrücke zwar die Anforderungen des Prognosehorizonts 2035. Sie generiert aber keinen zusätzlichen Verkehr durch eine leistungsfähigere Straßeninfrastruktur.

4.2.4. Schutzgut Landschaftsbild und Erholung

Die Schutzgüter Landschaftsbild und Erholung werden weder durch den Bau der geplanten Brücke noch durch deren späteren Betrieb erheblich beeinträchtigt. Aufgrund der Brückenlage im Stadtzentrum ohne angrenzende Grün- oder Erholungsflächen ist eine Beeinträchtigung des Schutzguts Erholung nicht gegeben. Gleiches gilt für das Schutzgut Landschaftsbild, wobei hier vielmehr eine entlastende Wirkung des Neubaus festzustellen ist, die insbesondere durch die geplante geringere Brückenhöhe erreicht wird. Dadurch wird eine Entlastung des Schutzguts Landschaftsbild erreicht und neue Sichtmöglichkeiten über die Brücke hinweg ermöglicht.

4.2.5. Schutzgut Mensch

Insbesondere durch den Abriss der Bestandsbrücke werden weitreichende Lärmimmissionen verursacht. Hierzu lies die Vorhabenträgerin jeweils eine schalltechnische Untersuchung in Bezug auf den Baulärm (Planunterlage 10.1) und den Straßenverkehrslärm (Planunterlage 10.2) sowie eine Untersuchung der Bauerschütterungen (Planunterlage 10.3) erstellen.

4.2.6. Baulärm

Durch die geplanten Baumaßnahmen können Betroffenheiten durch erhebliche Belästigung durch Baulärm auftreten. Vor allem in den Bauphasen 3 (Abbruch Randfelder), 4 (Abbruch Überbau) und 5 (Rückbau Widerlager) können Überschreitungen der in der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte auftreten. Die höchsten Beurteilungspegel sind dabei tags und nachts während der Bauphase 4 (Abbruch Überbau) zu erwarten.

Die Schwelle einer beginnenden Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) wird aber in allen Bauphasen eingehalten. Es liegt eine Lärmvorbelastung durch Verkehrslärm aus dem Straßen- und Schienenverkehr vor, welche bei den meisten schutzbedürftigen Gebäuden in der Nachbarschaft der Baumaßnahme über den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm liegt. An einigen Gebäuden können die Baulärmimmissionen ebenfalls die Beurteilungspegel der Verkehrslärmvorbelastung überschreiten.

Mit der Umsetzung des von der Vorhabenträgerin geplanten Schallschutzkonzepts sind neben der Minimierung der Baulärmimmissionen teilweise Erhöhungen für die Anzahl der gleichzeitig tätigen Baumaschinen möglich, was einen größeren Baufortschritt vor allem in den Bauphasen mit zeitlicher Begrenzung bei der notwendigen Sperrung der Gleisanlagen ermöglicht.

Mit Umsetzung des geplanten Schallschutzkonzepts liegen die Baulärmimmissionen im Wesentlichen in der Größenordnung der Vorbelastung aus Verkehrslärm oder sind geringer als die Vorbelastung. Die Baulärmimmissionen mit Schallschutzkonzept sind daher zumutbar.

Die Schallimmissionssituation ändert sich beim östlichen Überbau gegenüber dem westlichen Überbau nur unwesentlich, so dass das vorgenannte Ergebnis für beide Überbauten gilt.

Weitere Auswirkungen auf das „Schutzgut Mensch“ sind durch den Bau und den Betrieb der neuen SÜ Wallstraßenbrücke insbesondere unter Berücksichtigung der mit dem Bestandsbau verbundenen Immissionen nicht zu erwarten.

4.2.7. Schutzgut kulturelles Erbe

Das Vorhaben neue SÜ Wallstraßenbrücke berührt auf der Nordseite einen kleinen Teil des Naturdenkmals Nr. 69 „Felsaufschluss Heckenbühl/Kienlesbergstraße“ mit einem Umfang von ca. 1 Meter. Aufgrund des sehr kleinflächigen Eingriffs und der an dieser Stelle eher ungünstigen Ausprägung des Naturdenkmals in einer Nische, sind die Auswirkungen unerheblich.

5. Maßnahmen, mit denen die Auswirkungen vermieden/ vermindert/ ausgeglichen werden sollen

Die Planung enthält Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, um Auswirkungen von vornherein zu verhindern. Soweit dies nicht möglich ist, sind Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt vorgesehen. Für die Artengruppen der Vögel, Reptilien und Fledermäuse werden die folgenden konfliktvermeidende Maßnahmen vorgesehen

- Rodung der Gehölze zur Baufeldfreimachung im Umgriff außerhalb der Brutperiode in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar;
- unmittelbar zuvor nochmalige Kontrolle auf Höhlen und ggf. Entnahme und Versetzen besiedelter Stammstücke bzw. ersatzweise Aufhängen von Vogelnistkästen.
- Nachkontrolle von Reptilienvorkommen nördlich der Kienlesbergstraße und Vorbereitung von Vergrämuungsmaßnahmen (bodennahe Mahd, Wegräumen oder „Zustopfen“ von Versteckmöglichkeiten, ggf. Abdecken mit Silofolie etc.).
- Weitere Untersuchungen der Fledermausfauna im weiteren Verlauf und Ökologische Baubegleitung auch während zukünftiger Abrissarbeiten.

Im Untersuchungsbereich befinden sich keine FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, ausgewiesene Naturschutzgebiete, ausgewiesene Naturdenkmäler, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke oder Biotopflächen. Durch die Planung wird damit allen Belangen entsprechend begegnet. Für eine detaillierte Darstellung der Eingriffe sowie der Lösung der durch die Planung aufgeworfenen Konflikte wird auf die obigen Darstellungen verwiesen.

6. Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist dann gerechtfertigt, wenn für das mit ihr verfolgte Vorhaben nach Maßgabe der vom Straßengesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282ff., 285). Dies ist vorliegend der Fall.

Die verfahrensgegenständliche Wallstraßenbrücke in Ulm ist Teil der B 10, die in nordsüdlicher Richtung durch die Stadt Ulm führt. Diese Verkehrsachse dient u. a. als Verbindung zwischen der Autobahn A 8 und der Autobahn A 7. Ca. 63.000 Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Tag, davon ca. 4.700 Fahrzeuge des Schwerverkehrs, nutzen die bisherige Brücke durchschnittlich. Diese Wallstraßenbrücke weist daher insbesondere eine überragende verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung für den Verkehr in der Stadt Ulm auf. Ein Verzicht oder eine eingeschränkte Nutzung dieser Brücke ist wegen der sich daraus ergebenden Nachteile für die betroffenen Menschen nicht möglich.

Die SÜ Wallstraßenbrücke hat erhebliche statische Defizite und bauliche Mängel, so dass sie unverzüglich ersetzt bzw. neu gebaut werden muss. Eine Sanierung zum längerfristigen Erhalt ist nicht möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt können Erhaltungsmaßnahmen nur noch dazu dienen, den kurzfristigen Ausfall der Brücke zu verhindern.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass ein Ersatzneubau der bestehenden Brücke insbesondere wegen der großen verkehrlichen Bedeutung und des sehr schlechten Erhaltungszustands dringend geboten ist. Die Planfeststellungsbehörde kommt damit insgesamt zu dem Schluss, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des Straßengesetzes dient.

7. Trassenvarianten

Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld mehrere mögliche Varianten geprüft. Da es sich bei der Erneuerung der Wallstraßenbrücke in Ulm um wegen des akuten schlechten Brückenzustands eine notwendige Sanierungsmaßnahme handelt, bestand für die Vorhabenträgerin nur ein sehr eingegrenzter Planungsspielraum. Dies deshalb, da die Zwangspunkte der Anschlüsse an den Bestand bzw. an bereits weiter konkretisierte Planung die Planungsmöglichkeiten sehr einschränken. Gleichwohl untersuchte die Vorhabenträgerin mehrere, im Wesentlichen kleinteilige Varianten.

7.1. Variante 1: Unveränderter Neubau

Die Errichtung eines unveränderten Neubaus wurde von der Vorhabenträgerin nicht weiterverfolgt, weil im Rahmen einer solchen Variante nicht die geltenden Planungsvorgaben des von der Stadt erstellten Bebauungsplans für den Tunnel Blaubeurer Tor berücksichtigt werden konnten. Damit ist das planerische Gesamtkonzept in diesem Bereich nicht umsetzbar und diese Variante ist allein deshalb ausgeschlossen. Zudem würde der unveränderte Neubau weitreichendere Eingriffe in Schutzgüter wie etwa dem Landschaftsbild haben als die nun verfahrensgegenständliche Variante und ist daher nachteilig zu bewerten.

7.2. Variante 2: Neubau in angepasster Lage mit unveränderten Planungsparametern

Eine weitere untersuchte Variante ist die Errichtung eines Ersatzneubaus unter Beachtung von Lage und Höhe der neuen SÜ Wallstraßenbrücke nördlich an die bestehende B 10 und südlich an die Lage und die Höhe der Variante 3a des Tunnels Blaubeurer Tor. Was die technischen Planungsparameter des eigentlichen Bauwerks betrifft, übernimmt das neue Bauwerk diejenigen der heutigen Wallstraßenbrücke.

Die Variante verursacht keine erheblichen Eingriffe in Eigentumsrechte, Belange des Natur- und Artenschutzes sowie in andere Schutzgüter. Negative Auswirkungen sind durch die zeitweilige Beeinträchtigung des Eisenbahnbetriebs und die baubedingten Lärmimmissionen zu erwarten. Beides betrifft in allererster Linie den Abbruch der bestehenden Wallstraßenbrücke. Wegen der unveränderten Maße verursacht diese Variante jedoch u.a. weitreichendere Eingriffe in Schutzgüter, als die verfahrensgegenständliche Variante.

7.3. Variante 3: Neubau in angepasster Lage mit veränderten Planungsparametern

Die Variante 3 sieht – genau wie die Variante 2 – den Bau der neuen SÜ-Wallstraßenbrücke zwischen bestehender Trassierung der B 10 im Norden und festgelegter Trassierung des Tunnels Blaubeurer Tor im Süden vor. Allerdings wurden hier die Planungsparameter im Vergleich zum Bestand den aktuellen Planungszielen der Vorhabenträgerin (vgl. Kapitel 5.2) angepasst.

Auch bezüglich der Auswirkungen auf Belange Dritter ist diese Variante gleich wie die Variante 2, hierbei geht es vor allem um die zeitweilige Beeinträchtigung des Eisenbahnverkehrs und die Lärmbelastungen beim Abbruch. Durch die Reduzierung der Abmessungen auf das verkehrlich erforderliche Maß sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch bauliche Maßnahmen, stärkt die Variante 3 die größere Umweltverträglichkeit des Verkehrs.

7.4. Ergebnis

Die Variante 1 scheidet von vornherein mangels Kompatibilität mit den aktuellen verbindlichen Planungen der Stadt Ulm in Zusammenhang mit dem Tunnels Blaubeurer Tor und der größeren Eingriffe in die relevanten Schutzgüter aus.

Die beiden darüber hinaus untersuchten Varianten 2 und 3 sind bei den Auswirkungen auf Belange Dritter weitgehend identisch. Die Eingriffe sind mit Ausnahme des Baulärms beim Abriss der Bestandsbrücke unerheblich. Auch die Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb sind als nicht erheblich einzustufen, weil mit der Anmeldung der Bauarbeiten bei DB Netz AG Maßnahmen ergriffen werden, welche die Folgen minimieren. Da die Variante 3 insbesondere auch wegen der geringeren Dimensionierung der neuen SÜ Wallstraßenbrücke zu geringeren Kosten bei Herstellung und Unterhalt führt und eine gute städtebauliche Verträglichkeit aufweist, ist sie als vorzugswürdig anzusehen. Sie ist daher Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

8. Zwingende materiell-rechtliche Anforderungen

8.1. Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Nach § 13 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden. Sofern dies nicht möglich ist, sind nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen oder, soweit auch dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Die Zulassungsvoraussetzungen sind in den §§ 14 ff. BNatSchG geregelt.

Nach Überprüfung der in §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht werden. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben.

8.1.1. Eingriffe in Natur und Landschaft

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Absatz 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Im Zusammenhang mit dem B-Plan-Verfahren für den TBT sowie den Planungen eines Radwegs am Kienlesberg mit dazugehörigem Steg, wurde auch das Planungsgebiet des hier gegenständlichen Vorhabens neue SÜ Wallstraßenbrücke im Zeitraum Februar bis September 2022 naturschutzfachlich untersucht.

Vorliegend können durch das geplante Bauvorhaben verursachte Auswirkungen auf Pflanzen ausgeschlossen werden, wenn die neue SÜ Wallstraßenbrücke in gleicher Lage gebaut wird, wie das bestehende Brückenbauwerk. Außerdem bestehen die Flächen, über die sich die Wallstraßenbrücke spannt, nahezu vollständig aus Verkehrsflächen ohne Vegetation. Aufgrund der speziellen Bauweise für den Rückbau und den Bau der neuen Brücke werden bis auf die überspannten Flächen keine weiteren Flächen in Anspruch genommen. Weitere Flächeninanspruchnahmen von besiedelten Flächen sind ebenfalls nicht erforderlich.

Auch werden keine erheblichen Eingriffe in das Landschaftsbild durch den geplanten Brückenneubau verursacht. Unter Berücksichtigung der Vorwirkung des gegenwärtigen Brückenbauwerks ist festzustellen, dass das neue geplante Bauwerk insgesamt einen geringeren Eingriff in das Landschaftsbild darstellt, als das bisherige Brückenbauwerk. Denn das geplante Bauwerk fällt in seinen Maßen, insbesondere in der Länge, Breite und Höhe, geringer als das bestehende Bauwerk aus. Dadurch sind teilweise neue Sichtachsen möglich, die durch das bisherige Brückenbauwerk verdeckt waren. Insgesamt sind daher die verbleibenden Eingriffe in das Landschaftsbild als nicht erheblich zu bewerten.

Aus diesem Grund werden durch das geplante Bauvorhaben insgesamt keine erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht. Die diesem Ergebnis zugrundeliegende Bestandserfassung und die naturschutzfachliche Beurteilung erfolgten methodisch einwandfrei.

8.1.2. Vermeidung und Minimierung

Mangels erheblicher Eingriffe in Natur und Landschaft entfällt die Vermeidungs- und Minimierungsverpflichtung nach § 13 BNatSchG. Die Vorhabenträgerin wird jedoch zur Gewährleistung einer naturschutzrechtlich konformen Vorhabensumsetzung eine umweltfachliche Bauüberwachung beauftragen, die Gegenstand der Nebenbestimmung (vgl. 5.1.1.1.1.).

8.2. Besonders streng geschützte Arten und Habitate (§ 44 BNatSchG)

Das Vorhaben führt nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG. Da sich die durch das Vorhaben verursachten Flächeninanspruchnahmen überwiegend auf vorbelastete Flächen beschränken, wird von der Vorhabenträgerin eine Beeinträchtigung von Reptilien- und weiteren Artengruppen ausgeschlossen. Insofern wird auf die Artenschutzrechtliche Relevanzprüfung, Kapitel 9 des Erläuterungsberichts sowie die Anlage 12.3 verwiesen.

8.2.1. Reptilien

Die Habitatbedingungen auf den Bahnböschungen sind für Mauereidechsen geeignet. Die untersuchten Flächen südlich der Kienlesbergstraße werden durch die Wallstraßenbrücke nicht vollständig getrennt, da sie die Böschung zwar stark beschattet, die Tiere aber zumindest bei höheren Temperaturen problemlos unter der Brücke hindurch auf die jeweils andere Seite wechseln können und zusätzlich der gesamte Gleisbereich im Süden als Vernetzungsstruktur zur Verfügung steht. Für Zauneidechsen sind die Böschungen jedoch ungünstig, weil sie zu heiß-trocken sind. Außerdem hinaus besteht eine massive Konkurrenz durch die hier besser angepassten Mauereidechsen. Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass Zauneidechsenvorkommen im von den Baumaßnahmen in den untersuchten Flächen südlich der Kienlesbergstraße unwahrscheinlich sind.

Nördlich der Kienlesbergstraße gibt es drei getrennte Teilbereiche: Den als Naturdenkmal ausgewiesenen Felskopf im Nordwesten, die von der Kienlesbergbastion herunterreichende Fläche unmittelbar östlich der Fahrbahn und die „Inselfläche“ der östlichen Abfahrtsrampe. Bei den ersten beiden ist von Reptilienvorkommen auszugehen, bei der „Insel“ sind diese eher unwahrscheinlich, da diese sehr stark isoliert und gleichzeitig auch durch den Verkehr stark gestört ist. Entsprechende Tiere sind aber nicht auszuschließen, auch wenn eine Untersuchung nicht erfolgt ist. Dies kann dahinstehen, da alle drei vorgenannten Flächen im Rahmen des geplanten Bauprojekts nur randlich beansprucht werden, überall rechtzeitig vor Baubeginn Vergrämnungsmaßnahmen möglich sind, um Tiere vom Baufeld fernzuhalten bzw. in nicht beanspruchte Flächen abseits der Baustelle zu verdrängen.

Zur Vermeidung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG werden daher bauzeitliche Schutzmaßnahme in Form von Reptilienschutzzäunen umgesetzt. CEF- oder FCS-Maßnahmen sind aus artenschutzrechtlichen Gründen aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht sachgerecht, zumal die Flächen nach Abschluss der Bauzeit wieder vollumfänglich als Habitat zur Verfügung stehen. Außerdem wird die auf Seite 7 des Fachbeitrags zum Artenschutzgenannten vorsorgliche konfliktvermeidende Maßnahme zu Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Absatz 1 BNatSchG umgesetzt, deren Einhaltung als Nebenstimmung (vgl. Ziffer 5.1.1.2) in diesem Beschluss geregelt wird:

- Nachkontrolle von Reptilienvorkommen nördlich der Kienlesbergstraße und Vorbereitung von Vergrämnungsmaßnahmen (bodennahe Mahd, Wegräumen oder „Zustopfen“ von Versteckmöglichkeiten, ggf. Abdecken mit Silofolie etc.).

Der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Ziffer 3 BNatSchG bleibt somit unberührt.

8.2.2. Fledermäuse

Da das bisherige Brückenbauwerk grundsätzliche als Quartier für Fledermäuse geeignet ist, hat die Vorhabenträgerin diesbezügliche Kartierungen im Zuge der Planung für die neue Brücke durchführen lassen.

Die bestehende Brücke wurde in der Zeit vom 21.09. bis 12.10.2022 in enger Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) intensiv untersucht.

Die Brücke ist grundsätzlich als Fledermausquartier geeignet. Die Hohlkästen sind für Fledermäuse über die offenen Ankeröffnungen der Betonschalung und die größeren Entwässerungsdurchlässe zugänglich. Daher wurden insbesondere die Hohlkästen und Widerlagerkammern nach einer zunächst erfolgten Übersichtsbegehung am 06.07.2022 kartiert. Nahezu alle Hohlkästen konnten am 21.09.2022 und 26.10.2022 mittels Hubsteigern, Leitern und einem Gerüst innen besichtigt werden. Nur einzelne Hohlkästen über dem mit Oberleitungen versehenen Bahngelände konnten aus technischen Gründen nicht begangen werden. Voraussichtlich können diese aber noch im weiteren Verlauf kontrolliert werden. Alle Hohlkästen sind als Fledermausquartiere geeignet, es fanden sich jedoch keinerlei Spuren (Kot, Urin, Geruch, Verfärbungen etc.) innerhalb der Bauwerke. Auch die Widerlagerkammern wurden begangen – ohne Befund und ohne Lebensstättenpotential für Fledermäuse. Jahreszeitlich nicht geprüft werden konnten (Einzel-) Vorkommen die typischerweise in solchen Brücken häufiger angetroffen werden wie z. B. von Männchen des Gr. Mausohrs (in Entwässerungstüllen) oder Spaltenfledermäusen wie z. B. Zwergfledermaus. Dies ist im weiteren Fortgang des Planungsvorhabens auch im Rahmen von einer Ökologischen Baubegleitung noch zu erheben/ zu prüfen. Dazu sind sechs Begehungen mit Detektoren und Wärmebildkamera im kommenden Jahr eingeplant. Hierbei werden Ausflugskartierungen und Schwärmuntersuchungen durchgeführt.

Das flächenhafte Naturdenkmal „Felsenaufschluss Geckenbühel/Kienlesbergstraße (FND 84210000069) wurde ebenfalls überprüft. Der Felsen steht unmittelbar an das Brücken- Widerlager im Nordwesten an. Der Fels ist in diesem relevanten Bereich ohne geeignete Spaltenquartiere und weitestgehend ohne Bewuchs. Es ist geplant, hier ca. 0,5 m des Felsens einzuschneiden und das neue Bauwerk (etwas breiter) hier wieder nahtlos einzufügen. Auch hier werden durch die Umsetzung der Baumaßnahmen keine Leitlinien bzw. Flugrouten durchschnitten und keine essentiellen Jagdhabitats überplant.

Im Ergebnis haben sich keinerlei Hinweise auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen ergeben. Außerdem wird die auf Seite 7 des Fachbeitrags zum Artenschutzgenannte vorsorgliche konfliktvermeidende Maßnahme zu Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Absatz 1 BNatSchG umgesetzt, deren Einhaltung als Nebenstimmung (vgl. Ziffer 5.1.1.3) in diesem Beschluss geregelt wird:

- Weitere Untersuchungen der Fledermausfauna im weiteren Verlauf und Ökologische Baubegleitung ggf. auch während zukünftiger Abrissarbeiten.

Es ist nach der vorliegenden Kartierung und bei Einhaltung der vorgenannten konfliktvermeidenden Maßnahmen davon auszugehen, dass keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG für diese Tiergruppe eintreten (Vgl. Anlage 12.3).

Der Verbotstatbestand des § 44 Absatz 1 Ziffer 3 BNatSchG bleibt somit unberührt.

8.2.3. Vogelarten

Es ist davon auszugehen, dass Vogelarten durch das geplante Bauvorhaben nicht erheblich beeinträchtigt werden und insbesondere keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Absatz 1 Nr. 3 BNatSchG verwirklicht werden.

Es ist davon auszugehen, dass in den stark gestörten Flächen Vogelbruten nicht wahrscheinlich sind und wenn, dann wären nur um störungsunempfindliche Arten, wie Amsel, Rabenkrähe oder Tauben, betroffen. Verluste derartiger Nistplätze sind nicht erheblich, da im Umfeld ausreichend ähnliche, weniger gestörte Flächen zur Verfügung stehen, wenn die Verluste außerhalb der Brutzeiten stattfinden. Außerdem wird die auf Seite 7 des Fachbeitrags zum Artenschutzgenannte vorsorgliche konfliktvermeidende Maßnahme zu Vermeidung von Verbotstatbeständen gem. § 44 Absatz 1 BNatSchG umgesetzt, deren Einhaltung als Nebenstimmung (vgl. Ziffer 5.1.1.4) in diesem Beschluss geregelt wird:

- Rodung der Gehölze zur Baufeldfreimachung im Umgriff außerhalb der Brutperiode in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar; unmittelbar zuvor nochmalige Kontrolle auf Höhlen und ggf. Entnahme und Versetzen besiedelter Stammstücke bzw. ersatzweise Aufhängen von Vogelnistkästen.

8.2.4. Fazit

Die im Planungsgebiet auftretenden Vogelarten, Fledermausarten und Reptilienarten werden insbesondere durch die vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen geschützt.

Es kommt damit nicht zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen i. S. d. § 44 Absatz 1 BNatSchG.

8.3. Lärmschutz

Beim Neubau von Straßen ist insbesondere der entstehende Lärm zu beachten. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen dem baubedingten Lärm und dem durch den Straßenverkehr entstehenden anlagenbedingten Lärm. Der durch den Straßenverkehr entstehende Lärm unterteilt sich wiederum in den Lärm, der durch das geplante Vorhaben direkt entsteht, und der durch zwingende Vorgaben geregelt ist, dem mittelbar im Netz entstehenden Lärm und den Gesamtlärm, welcher sich durch die Zusammenwirkung der vorhandenen Straßen und des Neubaus ergibt und in der allgemeinen Abwägung Berücksichtigung findet.

8.3.1. Betriebsbedingter Lärm

Da das geplante Brückenbauwerk lediglich das bisherige Bauwerk ersetzt, kommt es vorhabenbedingt zu keiner Zunahme des betriebsbedingten Straßenlärms. Daher ist mangels Vorliegens eines substantiellen Eingriffs in diesen Verkehrsweg der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht eröffnet. Die betriebsbedingten Schallimmissionen sind mangels Verschlechterung zum derzeitigen Zustand nicht als abwägungserheblich einzustufen und damit nicht zu berücksichtigen.

8.3.2. Baulärm

Baustellen, Baulagerplätze und Baumaschinen sind im Allgemeinen als nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 BImSchG einzustufen. Beim Betrieb derartiger Anlagen muss der Anlagenbetreiber gemäß § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Gesetzliche Richtwerte zur Frage, ab welcher Belastung schädliche Umwelteinwirkungen infolge von Baulärm hervorgerufen werden, finden sich in § 66 Abs. 2 BImSchG i. V. m. Nr. 3.1.1 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), wobei eine Erhöhung der Richtwerte vorgenommen werden kann, wenn eine entsprechende Vorbelastung

durch den Straßenverkehr vorhanden ist und diese Vorbelastung die Richtwerte der AVV Baulärm übersteigt (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 10. 7. 2012 – 7 A 11/1 = NVwZ 2012, 1393, beck-online).

Die Immissionsrichtwerte sind überschritten, wenn der nach Nr. 6 AVV Baulärm ermittelte Beurteilungspegel den Richtwert überschreitet. Der Immissionsrichtwert für die Nachtzeit ist ferner dann überschritten, wenn ein einzelner Messwert, d.h. der aus der höchsten Anzeige des Schallpegelmessers während einer Beobachtungsdauer von 5 Sekunden ermittelte Wert (Nr. 6.5 AVV Baulärm), den Immissionsrichtwert um mehr als 20 dB(A) überschreitet, Nr. 3.1.3 AVV Baulärm.

Da sich im nahen Umfeld der geplanten Baumaßnahmen schutzbedürftige Nutzungen wie Wohngebäude befinden, konnte nicht ausgeschlossen werden, dass während des Baubetriebs belästigende Geräuscheinwirkungen in der Umgebung auftreten werden. Die Vorhabenträgerin hat daher eine schalltechnische Untersuchung (Planunterlagen Ziff. 10.1) in Auftrag gegeben, um die Einwirkungen des Baubetriebs auf die vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen zu quantifizieren und zu beurteilen.

Tabelle 2: Immissionsrichtwerte IRW an den maßgeblichen Immissionsorten in der Nachbarschaft (Anlage 10.1)

Immissionsort	Nutzung	Gebiet nach AVV Baulärm nach BauNVO	Immissionsricht- werte AVV Bau- lärm Tag	Immissionsricht- werte AVV Bau- lärm Nacht
IO-01-Am Bleicher Hag 1	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-02-Lehrer Tal Weg 4	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-03-Heckenbühl 12 Süd	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-04-Heckenbühl 12	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-05-Heckenbühl 14	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-06-Heckenbühl 18	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-07-Ruhetal 1/1	Wohnen	3.1.1 c) Grün	60	45

IO-08-Beim Alten Fritz 2 Süd	Büronutzung	3.1.1 c) MI	60	45
IO-09-Beim Alten Fritz 2	Büronutzung	3.1.1 c) MI	60	45
IO-10-Beim Alten Fritz 6	Wohnen	3.1.1 c) MI	55	40
IO-11-Blaubeurer Tor 2	Werkstatt	3.1.1 b) GE	65	-
IO-12-Blaubeurer Straße 10	Handel (Ikea)	3.1.1 b) GE	65	-
IO-13-Schillerstraße 55	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-14-Mörrikestraße 8	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-15-Mörrikestraße 12	Wohnen	3.1.1 d) WA	55	40
IO-16-Mörrikestraße 19	Hotel	3.1.1 c) MI	60	45

Die in fachlicher Hinsicht plausibel nachvollziehbare Untersuchung gelangt hiernach zum Ergebnis, dass in den untersuchten Bauphasen die höchsten Beurteilungspegel an den Gebäuden mit Wohnnutzung mit bis zu 65/57 dB(A) Tag/Nacht am IO-09 während Bauphase 4 (Abbruch Überbau) zu erwarten sind. An den gewerblich genutzten Gebäuden können bis zu 69 dB(A) tags auftreten (vgl. Anlage 3 IO-12, Bauphase 4). Überschreitungen der in der AVV Baulärm festgelegten Immissionsrichtwerte treten vor allem in den Bauphasen 3 (Abbruch Randfelder), 4 (Abbruch Überbau) und 5 (Rückbau Widerlager) auf.

Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden dadurch an einigen Gebäuden um bis zu 11/19 dB(A) tags/nachts überschritten (vgl. Anlage 3 IO-3). In den Bauphasen 1 (Einrichtung der Baustelle), 2 (Leichtern der Brücke) und 6 (Herstellung Stützen und Widerlager) kommt es zu geringfügigeren Überschreitungen der Immissionsrichtwerte. In den Bauphasen 7 (Herstellung Überbauten im Taktkeller), 8 (Vervollständigung Überbau) und 9 (Herstellung der Rampen) werden die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den maßgeblichen Immissionsorten eingehalten.

Die Schwelle einer beginnenden Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) wird in allen Bauphasen eingehalten. Diese Werte werden in der Rechtsprechung unabhängig von der Gebietsnutzung regelmäßig als Anhalt für potenzielle Gesundheitsgefährdungen (sog. Eigentumsrechtliche Zumutbarkeit) angesehen. Wichtig ist jedoch, dass im Rahmen der Bestim-

mung der zumutbaren Belästigung von Baustellenlärm wird als Maßstab die AVV Baulärm heranzuziehen ist. Die AVV Baulärm legt mit den Immissionsrichtwerten zunächst nur eine Schwelle fest, bis zu der beim Baulärm auf jeden Fall von zumutbaren Belästigungen ausgegangen werden kann.

Zur Feststellung der zumutbaren Belästigung von Baustellenlärm ist als Maßstab die AVV Baulärm heranzuziehen. Die AVV Baulärm legt mit den Immissionsrichtwerten zunächst nur eine Schwelle fest, bis zu der beim Baulärm auf jeden Fall von zumutbaren Belästigungen ausgegangen werden kann.

Die Grenze zur „erheblichen Belästigung“ stellt beim Baulärm somit nicht generell auch gleichzeitig die Grenze der „Zumutbarkeit“ dar. Vielmehr kann eine „Zumutbarkeit“ beim Baustellenbetrieb unter Umständen auch dann noch gegeben sein, wenn die Immissionsrichtwerte überschritten werden, wie beispielsweise bei einer starken Vorbelastung. So kann für Betroffene der auftretende Baulärm bis zur Höhe der Vorbelastung zumutbar sein, ohne dass vom Baulärm „nachteilige Wirkungen“ ausgehen.

Die von der Vorhabenträgerin veranlassten Immissionsuntersuchungen haben ergeben, dass beim weitaus größten Teil der Gebäude in der Nachbarschaft der Baustelle die zu berücksichtigende Vorbelastung teils deutlich oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm liegt. Für diese Gebäude wird daher angenommen, dass mögliche Betroffenheiten vorhanden sind, wenn die Immissionen aus dem Baulärm oberhalb der Vorbelastung liegen.

Es zeigt sich, dass an einigen Gebäuden Überschreitungen der Vorbelastung um bis zu 7/4 dB(A) tags/nachts in den Bauphasen 3 (Abbruch Randfelder), 4 (Abbruch Überbau) und 5 (Rückbau Widerlager) auftreten (vgl. Anlage 3 IO-05). In den Bauphasen 1 (Einrichtung der Baustelle), 2 (Leichtern der Brücke) und 6 (Herstellung Stützen und Widerlager) kommt es zu geringfügigeren Überschreitungen der Vorbelastung. In den Bauphasen 7 (Herstellung Überbauten im Taktkeller), 8 (Vervollständigung Überbau) und 9 (Herstellung der Rampen) treten keine Überschreitungen der Vorbelastung auf.

Es ergibt sich somit das folgende Ergebnis: Beim Rückbau in den Bauphasen 3 (Abbruch Randfelder), 4 (Abbruch Überbau) und 5 (Rückbau Widerlager) werden rechnerisch deutliche Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm erwartet. Die Überschreitungen treten vor allem bei den direkt an die Baustelle angrenzenden Gebäuden sowie an einigen Gebäuden in etwas größerem Abstand auf. Die Schwelle einer beginnenden Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) Tag/Nacht wird jedoch nicht überschritten.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung zeigt, dass die Beurteilungspegel der Vorbelastung aus Verkehrslärm teilweise ebenfalls in geringerer Höhe überschritten werden. Die Überschreitungen der Vorbelastung treten an einzelnen direkt an die Baustelle angrenzenden Gebäuden auf sowie an einigen dahinterliegenden Gebäuden, welche eine geringe Vorbelastung aufweisen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage der Baumaßnahme und den angrenzenden Verkehrswegen (Straße, Eisenbahn) unterliegt die Nachbarschaft der Baumaßnahme bereits heute einer deutlichen Lärmvorbelastung. Bei den ermittelten Außenlärmpegeln der Lärmvorbelastung kann davon ausgegangen werden, dass ein hinreichender Schallschutz gegenüber der Dauerbelastung vorhanden ist. Die temporären Baulärmimmissionen werden erst bei einer relevanten Überschreitung der Lärmvorbelastung zu einer geänderten Lärm- und damit Belastungssituation führen.

8.3.3. Maßnahmen zur Minderung des Baulärms

Um die Immissionsbelastungen für die betroffene Nachbarschaft so weit zumutbar zu minimieren wird die Vorhabenträgerin nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm zur Minderung des Baulärms die folgenden Maßnahmen im Rahmen des geplanten Bauvorhabens umsetzen:

8.3.4. Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle

Eine bzgl. der Nachbarschaft optimierte Aufstellung von Baumaschinen ist im vorliegenden Fall für einen Großteil der eingesetzten Baumaschinen nicht möglich, da sie nicht ortsgebunden, d.h. an einem festen Standort, eingesetzt werden und auf dem gesamten Baufeld agieren. Möglich ist dies beispielsweise für Baumaschinen auf der BE-Fläche, die an einem festen Standort betrieben werden können. Diese sollten so positioniert werden, dass sie sich möglichst weit entfernt von den nächstgelegenen Immissionsorten befinden. Bei der Wahl des Standortes ist soweit möglich die schallabschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse auszunutzen (z.B. Baucontainer) und auf evtl. auftretende, das Geräusch verstärkende Schallreflexionen zu achten. Im vorliegenden Fall ist bei den Baulärmimmissionen tagsüber die am südlichen Rand der Gleisanlagen gelegene Fläche mit den Bautätigkeiten zur Zerkleinerung der abgebrochenen Brückenelemente eine der maßgebendsten Schallquellen.

Es wurde die Verlegung der Zerkleinerungsmaschinen auf eine südöstlich gelegene Fläche, sog. Aurelisfläche, geprüft. Diese Maßnahme zeigte eine gute Wirksamkeit. Zur Kontrolle wurden auch die Baulärmimmissionen bei den südlich der Aurelisfläche gelegenen Gebäuden geprüft. Als alleinige Maßnahme ist die Verlegung der Zerkleinerung jedoch nicht ausreichend, daher wurde auch eine Beschränkung der Betriebsdauer der lärmintensiven Maschinen bei der Zerkleinerung untersucht, die unten dargestellt wird. Es wird nach den Planungen daher das folgende Baustelleneinrichtungskonzept umgesetzt werden:

- Die Verlegung der Zerkleinerung auf die südöstlich gelegene Aurelisfläche.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.1.).

Die Vorhabenträgerin wird zudem verpflichtet, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme einen detaillierten Bauausführungsplan vorzulegen und absehbare Abweichungen vom Zeitplan unverzüglich mitzuteilen. Weiter wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, rechtzeitig vor Baubeginn ein detailliertes Konzept zur Vermeidung und Minderung bauzeitlicher Schallbelastungen vorzulegen, insbesondere unter möglicher Berücksichtigung der Verschiebung von nächtlichen Arbeiten in den Tagzeitraum und ein Lärmmonitoring durchzuführen.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.2.).

8.3.5. Verwendung geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren

Als weitere lärmreduzierende Maßnahme ist der Einsatz von Baumaschinen und Bauverfahren vorgesehen, die dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen. Den Maßnahmen durch Einsatz geräuscharmer Baumaschinen und Bauverfahren sind aber vor allem durch die Art der Arbeiten Grenzen gesetzt. Zudem führen belastungs- und damit geräuscharmere Bauverfahren auch häufig zu längeren Bauzeiten, sodass eine Lärminderung für die geplante Maßnahme mit einer Bauzeitverlängerung einhergehen würde und damit keine effektive Verringerung der Betroffenheit der Nachbarschaft zu erzielen wäre.

Die zur Durchführung der Bautätigkeiten angesetzten Baumaschinen entsprechen den typischen Maschinen und Geräten, wie sie sich aus dem vorab abgeschätzten Baubetriebsablauf gemäß den vom Auftraggeber bzw. von der technischen Planung übermittelten Informationen ergeben. Als besonders lärmintensiv sind im vorliegenden Fall unter anderem die Abbrucharbeiten zu betrachten. Entsprechend der geplanten Bautechnologie soll der Brückenüberbau mit Betonsägen in kranbare Stücke zerlegt werden, welche später weiter zerkleinert werden. Hierbei werden zur Reduzierung der Baulärmimmissionen Seilsägen anstelle von Sägen mit Sägeblättern eingesetzt. Zusätzlich wird die Anzahl der eingesetzten Sägen im Nachtzeitraum reduziert. Beim Abbruch der Randfelder und Widerlager werden daher ebenfalls hydraulische Abrisszangen (Betonscheren) anstelle von Abbruchmeißeln eingesetzt.

Die folgenden Regelungen sind im Rahmen der vorliegenden Planungen von der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen:

- Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind zu beachten. Um im Hinblick auf die AVV Baulärm Beeinträchtigungen durch Baulärm so weit wie möglich zu minimieren, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die ausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen. Zudem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie

sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Im Falle von Beschwerden über Baulärm kann die Stadt Ulm als untere Immissionsschutzbehörde im Wege der Amtshilfe Anordnungen über messtechnische Untersuchungen im Einzelfall und über Maßnahmen zur Minderung des Baulärms treffen.

- Sicherstellung, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Insbesondere sollen die Baumaschinen so positioniert werden, dass sie sich möglichst weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten befinden und betrieben werden. Bei der Wahl des Standortes ist soweit möglich die schallabschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse auszunutzen (z.B. Gebäude, Bodenerhebung, Baucontainer) und auf evtl. auftretende, das Geräusch verstärkende Schallreflexionen zu achten.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.3. und Ziffer 5.2.4.).

- Zerlegung des Brückenüberbaus entsprechend der geplanten Bautechnologie mit Betonsägen in kranbare Stücke, welche später weiter zerkleinert werden. Hierbei sind zur Reduzierung der Baulärmimmissionen Seilsägen anstelle von Sägen mit Sägeblättern einzusetzen. Beim Abbruch der Randfelder und Widerlager sind hydraulische Abrisszangen (Betonscheren) anstelle von Abbruchmeißeln einzusetzen.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.5.).

8.3.6. Beschränkung der Betriebsdauer

Eine Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der lärmintensiven Baumaschinen auf maximal 8 h tagsüber und 6 h nachts führt zu einer Reduktion der Beurteilungspegel nach AVV Baulärm von 5 dB(A); eine Beschränkung der Dauer lärmintensiver Arbeiten auf maximal 2,5 h tagsüber und 2 h nachts führt zu einer Reduktion der Beurteilungspegel um 10 dB(A) (vgl. Tabelle 1 der Planunterlage 10.1).

Im vorliegenden Fall ist nach den durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen bei den Baulärmimmissionen tagsüber die am südlichen Rand der Gleisanlagen gelegene Fläche mit den Bautätigkeiten zur Zerkleinerung der abgebrochenen Brückenelemente als eine der maßgebendsten Schallquellen qualifiziert worden. Daher wurde weiter eine Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer von Abrisszange (Betonschere), Schwerlastsieb und

mobiler Brecherstation auf max. 8 h tagsüber geprüft. Diese Maßnahme zeigte eine gute Wirksamkeit. Als alleinige Maßnahme ist die Verlegung der Zerkleinerung jedoch nicht ausreichend, daher wurde in den Genehmigungsplanungen der Vorhabenträgerin auch eine Verlegung der Zerkleinerung auf eine südöstlich gelegene Fläche vorgesehen, wie oben bereits dargestellt.

Zur Verringerung der Baulärmimmissionen im Nachtzeitraum wurde eine Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der Seilsägen und des Krans auf der nördlichen Kranaufstellfläche auf max. 6 h nachts geprüft. Diese Maßnahme zeigt eine gute Wirksamkeit. Für alle Bauphasen/Bautätigkeiten, welche nicht aufgrund der notwendigen Sperrung der Gleisanlagen ein begrenztes Zeitfenster haben, wurde eine durchschnittliche tägliche Betriebsdauer der lärmintensiven Baumaschinen von max. 8 h tagsüber bereits berücksichtigt. Da die Bauphasen mehrere Monate dauern, entspricht dies der üblichen Baupraxis unter Berücksichtigung von Pausen, Rüstzeiten usw. Kürzere Betriebszeiten scheiden aus, da sich hierdurch die Dauer der Baumaßnahme und damit auch die Dauer der Baulärmeinwirkungen in der Nachbarschaft insgesamt erheblich verlängern. Auch eine komplette Verlegung aller Bauarbeiten in den Tagzeitraum ist in allen Bauphasen vorliegend wegen der maßgeblichen und zwingend einzuhaltenden notwendigen Sperrung der Gleisanlagen nicht möglich. Soweit dies jedoch möglich ist, wird die Vorhabenträgerin versuchen, lärmintensive Maßnahmen im Tagzeitraum durchführen zu lassen. Die folgenden Betriebsdauerbeschränkungen sind im Rahmen der vorliegenden Planungen von der Vorhabenträgerin zu berücksichtigen:

- Die Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer von Abrisszange (Beton-schere), Schwerlastsieb und mobiler Brecherstation auf max. 8 h tagsüber.
- Der Abbruch der nordwestlichen Randfelder F-J, J-K und K-L und der Abbruch des nordwestlichen Widerlagers Achse L sollte nicht gleichzeitig mit dem Abbruch des Überbaus (Felder C-D, D-E und E-F) mit den Seilsägen stattfinden.
- Die Beschränkung der durchschnittlichen täglichen Betriebsdauer der Seilsägen und des Krans auf der nördlichen Kranaufstellfläche auf max. 6 h nachts.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.6.).

Mit Umsetzung des vorgenannten Schallschutzkonzepts liegen die Baulärmimmissionen im Wesentlichen nicht über der Vorbelastung aus Verkehrslärm. An einzelnen Wohngebäuden verbleiben rechnerisch tagsüber minimale Überschreitungen der Vorbelastung in einzelnen Bauphasen. Zu einem Großteil liegt die Vorbelastung nennenswert über den Baulärmimmissionen. Wie die Ergebnisse aus den Berechnungen für den westlichen Überbau zeigen, sind die Baulärmimmissionen mit Schallschutzkonzept zumutbar, da sie in der Größenordnung der Vorbelastung liegen oder geringer als die Vorbelastung sind. Hinsichtlich der Größe des Baufelds ist die Verschiebung der Schallquellen um eine halbe Brückenbreite gering und es ändert sich die

Schallimmissionssituation beim östlichen Überbau nur unwesentlich. Die Beurteilung kommt somit für beide Überbauten zum gleichen Ergebnis.

8.3.7. Information der betroffenen Anwohner

Durch Art und Umfang der Baustelle kann vorliegend nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass bei den Bautätigkeiten Belästigungen der Anwohner auftreten können. Die Erheblichkeit der Belästigungen hängt nicht nur von akustischen Einflüssen ab. So kann durch Informationen über Art und Umfang des auftretenden Baulärms eine Minderung der Belästigungswirkung erreicht werden. Es ist daher nach den Planungen vorgesehen, nachfolgende Informationsmaßnahmen vorbeugend umzusetzen:

- a) umfassende Information der Betroffenen über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb,
- b) Aufklärung über die Unvermeidbarkeit der Lärmeinwirkungen,
- c) Zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.),
- d) Benennung einer Ansprechstelle (z.B. Bauleiter), an die sich die Betroffenen wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben,
- e) Im Beschwerdefall: Nachweis der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung durch begleitende Messungen sowie deren Beurteilung bezüglich der Wirkungen auf Menschen zur Beweissicherung im Beschwerdefall.

Diese Maßnahmen werden im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.7.).

8.3.8. Passiver Lärmschutz

Passive Schallschutzmaßnahmen zur Minderung der Belästigung sind grundsätzlich geeignet; allerdings zielt hier der Schutz lediglich auf die Innenräume ab.

Mit der Umsetzung der übrigen Schallschutzmaßnahmen entsprechend dem unten angeführten Maßnahmenkonzept treten geringfügige Überschreitungen der Vorbelastung lediglich an einzelnen Gebäuden während weniger Wochen auf. Für diesen relativ kurzen Zeitraum sind passive Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise der Einbau von Schallschutzfenstern, mit Hinblick auf die zu erwartenden Kosten und dem Aufwand der vorbereitenden Maßnahmen als unverhältnismäßig einzuordnen.

8.3.9. Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Falls Betroffenheiten durch Lärminderungsmaßnahmen im Nachtzeitraum nicht gelöst werden können, verbleibt letztlich noch die Möglichkeit der Bereitstellung von Ersatzwohnraum, z.B. durch Übernachtungsgelegenheiten in Hotels, Pensionen o.ä. Anwohner, die den ersatzwohnraum ablehnen, ist eine angemessene Entschädigung zu gewähren. Diese Verpflichtung wird im Beschluss entsprechend als Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziffer 5.2.8.).

8.4 Bauerschütterungen

Nach § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG sind schädliche Umweltauswirkungen Immissionen wie z. B. Geräusche und Erschütterungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Daran anknüpfend hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09 -, Rn. 27 ausgeführt, dass Erschütterungsimmissionen je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen können, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und gegebenenfalls auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können.

Die Bewertung der Erheblichkeit von Belästigungen bzw. Nachteilen durch Erschütterungseinwirkungen im Sinne des BImSchG [2] ist daher anhand von Regelwerken sachverständiger Organisationen oder von einzelfallbezogenen Gutachten vorzunehmen, wobei die Normenreihen der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen als antizipierte Sachverständigengutachten zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung herangezogen werden.

Die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen auf Menschen in Gebäuden erfolgt nach der DIN 4150-2. Bei der Einhaltung der entsprechenden Anhaltswerte ist in der Regel zu erwarten, dass erhebliche Belästigungen von Menschen in Gebäuden vermieden werden. Die Beurteilung von Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude erfolgt nach der DIN 4150-3. Dabei nennt die Norm Anhaltswerte, bei deren Einhaltung keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes zu erwarten sind.

Für das Vorhaben lies die Vorhabenträgerin eine erschütterungstechnische Untersuchung durchführen, welche die baubedingten Erschütterungsimmissionen zum Neubau der SÜ Wallstraßenbrücke in der Nachbarschaft prognostiziert und nach DIN 4150 beurteilt (Planunterlage 10.3). Auf dieser Grundlage werden die vorhabenbedingten Erschütterungsimmissionen in einer erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlage 10.3) prognostisch anhand der für repräsentativ ausgewählte Gebäude analysierten Einwirkungen von Erschütterungen und darauf aufbauender Extrapolationen der gebäudebezogenen Prognosen auf die Gesamtheit aller schutzbedürftigen Gebäude im Einwirkungsbereich des Vorhabens nach den Vorgaben der DIN 4150-2 ermittelt und beurteilt.

Die Untersuchung kommt nachvollziehbar zu den folgenden Ergebnissen:

- Während der erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten sind für die nächstgelegenen Gebäude mit Wohn- bzw. Büronutzung keine potenziellen Betroffenheiten im Sinne von erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden durch Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 zu erwarten.
- Für die Gebäude mit gewerblicher Nutzung Blaubeurer Tor 2, DB Werkstatt und Blaubeurer Straße 10, Einkaufsmarkt (Ikea) sind mögliche Betroffenheiten im Sinne von erheblichen Belästigungen von Menschen in Gebäuden durch Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 nicht auszuschließen. Hier ist aufgrund der Art der Nutzung auch bei einer Überschreitung der Anhaltswerte davon auszugehen, dass noch keine erhebliche Belästigung vorliegt. Somit erscheinen die Erschütterungsimmissionen bei den beiden Gebäuden zumutbar.
- Im Bereich der beiden Gebäude sollte eine Reduzierung der durchschnittlichen Dauer der Erschütterungseinwirkungen insbesondere bei den Abbrucharbeiten angestrebt werden.
- Zur Minderung einer möglichen Belästigung durch Bauerschütterungen soll eine umfassende Information der Nachbarschaft im Vorfeld der Baumaßnahmen (insbesondere über die Art, Umfang, Dauer und die zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen aus erschütterungsintensiven Bautätigkeiten) durchgeführt werden.
- Während der erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten sind etwaige Schäden an Gebäude oder Bauwerken im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes durch Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-3 nicht auszuschließen. Daher sollen soweit als möglich erschütterungsärmere Bauverfahren verwendet werden. Weiterhin soll hinsichtlich der Erschütterungseinwirkungen auf bauliche Anlagen Bauwerksüberwachungen im Sinne einer genauen Beobachtung erfolgen. Ergänzend sollen Überwachungsmessungen durchgeführt werden. Gebäudetechnische Beweissicherungen an den nächstgelegenen Gebäuden und Bauwerken werden zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen vorgenommen.

Nachfolgende Maßnahmen werden daher entsprechend als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen (vgl. Ziffer 5.3:

- Hinsichtlich erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen sind die Vorschriften die DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) sowie die DIN 4150 Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) aktueller Stand, zu beachten (vgl. Ziffer 5.3.1.).

- Die Vorhabenträgerin führt vor Beginn der Bauausführung gebäudetechnische Beweissicherungen zur Dokumentation vorhandener Vorschäden an den an den nächstgelegenen Gebäuden und Bauwerken (ca. 35 m um die Baumaßnahme, insbesondere am Gebäude Blaubeurer Tor 2, Gebäude der DB Werkstatt und das Bauwerk Contregarde des Kienlesberg-Kernwerks Werk IX, Gebäude Blaubeurer Straße 10, Einkaufsmarkt (Ikea) und das Bauwerk Bastion am Kienlesberg Werk X durch (vgl. Ziffer 5.3.2.).
- Die Vorhabenträgerin führt für die Contregarde des Kienlesberg-Kernwerks Werk IX eine genaue Beobachtung während der erschütterungsrelevanten Bautätigkeiten z.B. mittels Extensometer durch (vgl. Ziffer 5.3.3.).

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass der Vorhabenträger ausreichende Maßnahmen zu Vermeidung und Minimierung von Bauerschütterungen vorgenommen hat.

8.5. Klima

Nach § 13 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) besteht die gesetzliche Verpflichtung zur Prüfung der Auswirkungen eines Vorhabens auf das Klima. Dabei muss die Emission klimaschädlicher Stoffe unter Beachtung des gesamten Lebenszyklus des Vorhabens minimiert werden.

Diese Anforderungen werden, wie von der Vorhabenträgerin nachvollziehbar dargestellt, durch die neue SÜ-Wallstraßenbrücke in mehrfacher Hinsicht beachtet. Dies gilt nicht zuletzt bei der Berücksichtigung der CO²-Emissionen bei der Variantenentscheidung. Wegen der geplanten geringeren Dimensionierung der neuen SÜ Wallstraßenbrücke ist das Bauwerk deutlich kleiner als die heutige Wallstraßenbrücke, ohne eine Einschränkung der dauerhaft benötigten verkehrlichen Funktion zu bedeuten. Dementsprechend geringer fällt auch der erforderliche Materialeinsatz aus. Ebenfalls ist im Sinne des Klimaschutzes zu berücksichtigen, dass eine Wiederverwertung des Abbruchmaterials der heutigen Wallstraßenbrücke, soweit abfallrechtlich möglich, vorgesehen ist. Der Einbau des Materials erfolgt an Ort und Stelle, so dass auch keine bzw. nur geringe, mit Schadstoffemissionen verbundene Transporte erforderlich werden.

Unter der Annahme einer Lebensdauer der neuen SÜ Wallstraßenbrücke von 50 Jahren wurden für dieses Bauwerk CO²- Emissionen von ca. 6.350 t ermittelt (s.o.). Auch bezüglich der verkehrlichen Nutzung wurden die Belange des Klimaschutzes berücksichtigt, indem der Fuß- und Radverkehr durch entsprechende bauliche Maßnahmen gestärkt wird. Schließlich generiert der geplante Ersatzneubau keinen zusätzlichen Verkehr.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass der gesetzlichen Verpflichtung zur Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima ausreichend nachgekommen worden ist und Nachteile für das Klima soweit möglich vermieden wurden.

9. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

9.1. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen (Referat 21 – Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz (3.01))

Das Referat 21 des Regierungspräsidiums Tübingen wies in seiner Stellungnahme vom 08.02.2023 darauf hin, dass für das geplante Vorhaben das im Entwurf des Regionalplans Donau-Iller (2022) festgelegte Ziel der Raumordnung, für eine künftige Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienenstecke „Ulm - Blaubeuren - Ehingen (Donau) - Riedlingen - (Sigmaringen)“ die dort für einen mehrgleisigen Ausbau genannten Flächen zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin, teilte mit, dass diese Vorgaben bereits im Rahmen der Genehmigungsplanungen berücksichtigt worden seien und auch im weiteren Bauablauf berücksichtigt werden würden.

9.2. Polizeipräsidium Ulm (3.02)

In Bezug auf das hier gegenständliche Vorhaben teilte das Polizeipräsidium Ulm in seiner Stellungnahme vom 13.02.2023, dass aus verkehrlicher Sicht der Umbau/Rückbau des ringförmigen Knotens am Blaubeurer Tor u.a. wegen der dortigen Unfallhäufungsstellen begrüßt werde.

Eine Neuplanung in der inzwischen favorisierten Variante mit aufgeteilten und verkehrsabhängig signalisierten Knoten sei ein richtiger und dringend notwendiger Schritt. Auch für die unterführten Rad- und Fußwege, die an einigen Stellen bislang sehr kurvig und unübersichtlich seien, ergäben sich damit erhebliche Verbesserungspotentiale. Auf den an die Baumaßnahme angrenzenden oder benachbarten Strecken seien während der bauzeitlichen Behinderungen vermehrte Verkehrsbelastungen zu erwarten (z.B. Berliner Ring, Stuttgarter Straße oder Blaubeurer Straße). Diese sollten im Vorfeld im Hinblick auf Optimierungspotentiale zur Abwicklung eines gesteigerten Aufkommens überprüft werden.

Aus kriminalpräventiver Sicht weist das Polizeipräsidium darauf hin, dass hierzu in diesem frühen Planungsstadium keine konkreten Hinweise möglich seien.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass es für die Verkehrsführung für den Ersatzneubau zwei Varianten gäbe, welche unter „7 Bauzeitliche Verkehrsführung“ aufgeführt werden. Diese würden derzeit untersucht und infolge der verkehrlichen Auswirkungen dem Gemeinderat vorgestellt werden. Nach Festlegung der Variante würden Konzepte für die Kompensation der Auswirkungen auf den Ausweichstrecken erarbeitet, mit den Betroffenen abgestimmt und umgesetzt.

Die Planfeststellungsbehörde sieht vorliegenden keinen Regelungsbedarf, da die vorgenannte Problematik das Planfeststellungsverfahren nicht betrifft.

9.3. Bundeswehr (3.03)

Die Bundeswehrverwaltung teilte in ihrer Stellungnahme vom 16.02.2023 mit, dass sie vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage davon ausginge, dass Verteidigungsbelange durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt würden. Sie wies jedoch darauf hin, dass für die geplante Errichtung der neuen Straßenüberführung „Wallstraßenbrücke“ und Rückbau der bestehenden Straßenüberführung als Verbindungsstraße B10 M7673 des Militärstraßengrundnetzes (MSGN) zu beachten sei, dass die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) eingehalten würden.

Die Vorhabenträgerin teilte hierzu mit, dass diese in den verfahrensgegenständlichen Planungen bereits berücksichtigt worden seien.

9.4. Fernwärme Ulm GmbH (3.04)

Die Fernwärme Ulm GmbH teilte in ihrer Stellungnahme vom 13.02.2023 mit, dass sie in Ergänzung der von ihr bereits im Rahmen der Erstellung der Planunterlagen vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens darauf hinweise, dass im Plan 09-2 Kabel und Leitungen Ulm ihre bestehende FW-Leitung sehr schlecht erkennbar sei. Auch im Plan 09-3 koordinierter Leitungsplan-Ausschnitt sei diese Leitung ebenfalls sehr schlecht erkennbar, bzw. sei sie überhaupt nicht dargestellt.

Die Vorhabenträgerin teilte hierzu mit, dass mit dem Leitungsträger eine Sicherung der Leitung an Ort und Stelle vereinbart worden und zudem festgestellt worden sei, dass die in der Stellungnahme angesprochenen Verlegungen nicht erforderlich sei. Die Lage und der Verlauf der Leitungen der Fernwärme Ulm GmbH seien der Vorhabenträgerin bekannt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich mit dem Leitungsträger in Verbindung zu setzen und die Darstellung der Leitungen, für die Ausführungsplanung qualitativ zu verbessern (vgl. Ziffer 4.1.1.1.).

9.5. Eisenbahnbundesamt (3.05)

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte in seiner Stellungnahme vom 17.03.2023 mit, dass das geplante Bauvorhaben Belange des Eisenbahn-Bundesamtes berühre.

Die von der Stadt Ulm angefertigten Pläne mit Darstellung der Abstände der neuen Brücke zu den Gleisanlagen ersetzen die bisherigen Pläne im laufenden Verfahren. Gegen die Planungen unter Beachtung der im Verfahren angepassten Pläne bestünden bei Einhaltung der Vorgaben der DIN EN 1991 keine Bedenken.

Weiter wies das Eisenbahn-Bundesamt darauf hin, dass die Sicherheitsabstände zu den Gleisanlagen nach der DGUV Vorschrift 72 nicht nur nach Fertigstellung, sondern auch während der Bauphase (BE-Flächen, Baustraßen) sowie bei der (De-) Montage der Oberleitung alle geltenden Vorschriften einzuhalten seien. Es solle hierzu auch die UV Bund und Bahn beteiligt werden.

Im Übrigen sei sicherzustellen, dass bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr gefährdet werde. Die betrieblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs seien auf das notwendigste zu beschränken. Die Sperrpausen seien nach Möglichkeit so zu kombinieren, dass stets eine Zufahrtsmöglichkeit zwischen Hauptbahnhof und Instandhaltungswerk bestehen bleibe.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass die benannten (insgesamt drei) Pläne im Rahmen der Tektur der Antragsunterlagen ergänzt bzw. den Planungsunterlagen neu hinzugefügt werden würden (Tektierte Planunterlage 8.2 und zwei ergänzende Pläne, die Planunterlagen 8.1.1 und 8.1.2).

Die Vorgaben der DIN EN 1991 „Einwirkungen auf Tragwerkplanung“ seien bekannt und seien im Zuge der Planung beachtet worden, bzw. würden diese im Rahmen der weiteren Planungen beachtet werden.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei der Realisierung der Planung weder die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen noch der darauf stattfindende Eisenbahnverkehr zu gefährden und die betrieblichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs auf das notwendigste zu beschränken (vgl. Ziffer 4.2.1.1.).

Ferner sagt die Vorhabenträgerin zu, die Sperrpausen möglichst so zu optimieren, dass die Einschränkung(Sperrung) der Zufahrtsmöglichkeit zwischen Hauptbahnhof und Instandhaltungswerk auf ein Minimum reduziert werden (vgl. Ziffer 4.2.1.2.).

9.6. Regierungspräsidium Freiburg, Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (3.06)

Das LGRB empfahl in seiner Stellungnahme vom 27.03.2023 insbesondere die Beachtung der folgenden geotechnischen Hinweise:

In Bezug auf Grundwasser läge das Planungsvorhaben nach Kenntnis des LGRB außerhalb von bestehenden oder geplanten Wasserschutzgebieten oder sonstigen relevanten Bereichen sensibler Grundwassernutzungen.

In Bezug auf Geotopschutz seien im Bereich der Planfläche Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes nicht tangiert. Das LGRB weist jedoch darauf hin, dass knapp außerhalb der Planfläche das Geotop Nr. 16460 läge.

Die Vorhabenträgerin verwies in ihrer Stellungnahme darauf, dass sie die Hinweise bereits in ihren Planungen berücksichtigt habe. Entsprechende regelgerechte Baugrunduntersuchungen seien im gegenständlichen Vorhaben veranlasst worden und zwischenzeitlich abgeschlossen. Sie beabsichtige, in Folge des anstehenden Baugrunds und den Empfehlungen der Baugrunduntersuchungen eine angemessene ingenieurgeologische Betreuung während der Umsetzung der Maßnahme durchführen zu lassen.

9.7. Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 8, Landesamt für Denkmalpflege (3.07)

Das Landesamt für Denkmalpflege wies in seiner Stellungnahme vom 29.03.2023 in Bezug auf die Bau- und Kunstdenkmalpflege darauf hin, dass die neu geplante Brücke keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Bundesfestung Ulm auslösen werde und daher keine Bedenken gegen diese Planung bestünden. Es bat jedoch darum, in den Planunterlagen klarzustellen, dass sich die Brücke über die Sachgesamtheit „Rangierbahnhof Ulm“ gem. § 2 DSchG erstrecke, die Planung aber nicht in diese Sachgesamtheit eingreife. Der Erhalt des erwähnten archäologischen Kulturdenkmals müsse grundsätzlich angestrebt werden.

Für die als Prüffallflächen ausgewiesenen archäologische Verdachtsfläche müsse der Denkmalbestand im Einzelfall noch geprüft werden. Die zu erwartenden Eingriffe scheinen sich auf die Randbereiche der inneren Befestigungsrelikte zu beschränken. Trotzdem müsse vereinzelt mit erhaltenen tiefer gegründeten Überresten der abgebrochenen Gebäude in Form von hölzernen Substruktionen oder partiell auch Fundamentresten gerechnet werden, diese im Vorfeld zu sondieren und ggf. archäologisch zu untersuchen wären. Ebenso könnten tiefe Bodeneingriffe Torf- und Auesedimente des Blautals betreffen, in diesen Bereichen könnten prähistorische Siedlungsreste erhalten sein, was durch Voruntersuchungen zu klären wäre.

Aufgrund der starken Überprägung des Areals würden aber grundsätzliche Bedenken von Seiten der archäologischen Denkmalpflege zurückgestellt. Bei flächigen Baumaßnahmen in bislang nicht tiefgreifend gestörten Arealen sei jedoch mit dem Erhalt archäologischer Kulturdenkmale zu rechnen. könne der Erhalt von Kulturdenkmalen im Rahmen einer Abwägung konkurrierender Belange nicht erreicht werden, würden wissenschaftliche Dokumentationen oder Rettungsgrabungen (zu Lasten und auf Kosten des Vorhabenträgers) notwendig.

Im Einzelfall könne eine abschließende Stellungnahme allerdings erst anhand ergänzender Materialien erfolgen, aus denen neben relevanten Daten zum Planvorhaben die vorhandenen Störungsflächen und archäologischen Fehlstellen in einem Plan ersichtlich würden. Die geplanten Maßnahmen sollten frühzeitig zur Abstimmung bei der Archäologischen Denkmalpflege, vertreten durch Herrn Dr. Jonathan Scheschkewitz eingereicht werden.

In Bezug auf den Hinweis hinsichtlich der Bundesfestung teilte die Vorhabenträgerin mit, dass diese Hinweise beachtet und in den Erläuterungsbericht eingearbeitet werden würden. In der Anlage 12.2 auf der Seite 18 werde die Sachgesamtheit gem. § 12 DSchG BW und die von der Maßnahme betroffenen Kulturdenkmale gem. § 2 DSchG thematisiert, sodass es in der Anlage 12.2 keiner Anpassung bedürfe. Die sich in diesem Bereich vorhandene Stützwand, sei im Jahr 1969 im Zuge des damaligen Baues der bestehenden Wallstraßenbrücke errichtet worden. Diese Stützwand werde im Zuge des Neubaus der Wallstraßenbrücke erneuert. Die historische Stützwand der Rampe sei aber von dem Eingriff nicht betroffen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, das LAD über die weitere Planung in diesem Bereich zu unterrichten und sich mit ihm abzustimmen (vgl. Ziffer 4.3.1.).

Hinsichtlich der die als Prüffallflächen ausgewiesenen archäologische Verdachtsfläche wies die Vorhabenträgerin darauf hin, dass dieser Hinweis von der Vorhabenträgerin beachtet werde und darüber hinaus bereits in der Anlage 12.2 auf der Seite 18 und 19 dargestellt worden sei. Die Lasten- und Kostentragung erfolge nach den einschlägigen gesetzlichen Regelungen.

Die Vorhabenträgerin sagt für den Fall, dass sich im Laufe der weiteren Projektschritte, insbesondere im Zuge der Bauausführung, denkmalschutzrechtliche Fragestellungen ergeben würden, zu, sich mit dem LAD entsprechend rechtzeitig abzustimmen (vgl. Ziffer 4.3.2).

9.8. Regierungspräsidium Tübingen, Abteilung 5, Umwelt, Referat 55 – Naturschutz, Recht (3.08)

Die höhere Naturschutzbehörde nahm mit Mail vom 04.04.2023 zu der Planung Stellung und erklärte, dass wegen des stark technisch überprägten Untersuchungsgebiets Umgebung Wallstraßenbrücke die bisherigen Erfassungsergebnisse und Folgerungen zu Vögeln, Fledermäusen und Reptilien erwartungsgemäß ausgefallen seien. Wesentliches Merkmal ist eine große Population der allochthonen Mauereidechse. Es teile die Ansicht des einschlägigen Gutachtens, dass die sehr große, allochthone Mauereidechsenpopulation sich selbst beim unbeabsichtigten Verlust einzelner Individuen in ihrem Zustand nicht verschlechtere.

Weiter wies es darauf hin, dass die Populationen der allochthonen Mauereidechsen bis zu einer endgültigen fachlichen und rechtlichen Klärung vorläufig weiterhin als dem Schutzbereich des § 44 Abs. 1 BNatSchG unterfallend behandelt werden sollen. Für den Fall, dass die zuständige Untere Naturschutzbehörde eine Verschlechterung der lokalen Population der Mauereidechse feststellen sollte, wird auf das Erfordernis hinsichtlich eines Antrags auf artenschutzrechtliche Ausnahme hingewiesen. Bei Durchführung von (CEF-/FCS-) Maßnahmen soll dennoch darauf geachtet werden, dass allochthone Mauereidechsen nicht aktiv weiterverbreitet oder in Lebensräume der Zauneidechse umgesiedelt werden würden. Der Vergrämung solle der Vorzug gegenüber einer Umsiedlung gegeben werden.

In Bezug auf die Zauneidechse oder Schlingnatter wies die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass auch wenn diese bislang nicht nachgewiesen werden konnten, sie aber ganz im Norden vorkommen könnten und dann vor Baubeginn vergrämt werden müssten. Gemäß Fachbeitrag Artenschutz seien weitere Untersuchungen eingeplant, respektive eine Nachkontrolle von Reptilienvorkommen nördlich der Kienlesbergstraße. Hier werde um Mitteilung gebeten, ob entsprechende Untersuchungen inzwischen durchgeführt worden seien und ob ggf. neue Artenfunde vorlägen.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus, dass das Vorhaben von einer umweltfachlichen Bauleitung betreut werde.

In Bezug auf die Ausführungen hinsichtlich der Zauneidechsen sagt die Vorhabenträgerin zu, dass bis zur endgültigen fachlichen und rechtlichen Klärung weiterhin die Einhaltung des Schutzbereichs des §44 Abs. 1 BNatSchG beachtet werde (vgl. Ziffer 4.4.1.).

Weiter sagt die Vorhabenträgerin zu, dass bei Durchführung von CEF-/FCS- Maßnahmen darauf geachtet werde, dass allochthone Mauereidechsen nicht aktiv weiterverbreitet oder in Lebensräume der Zauneidechse umgesiedelt werden würden sowie der Vergrämung den Vorzug gegenüber einer Umsiedlung zu geben (vgl. Ziffer 4.4.2.).

Die Vorhabenträgerin sagt für den Fall, dass Zauneidechsen oder Schlingnattern ganz im Norden des Vorhabengebiets vorkommen sollten, zu, diese vor Baubeginn zu vergrämen (vgl. Ziffer 4.4.3.).

Bisher lägen keine neuen Artenfunde vor. Es seien aber weitere Untersuchungen eingeplant, um in der Umsetzung des Vorhabens artenschutzrechtliche Konflikte auch auf Dauer ausschließen zu können (vgl. Planunterlage 12.3 auf der Seite 8).

9.9. DB Netz AG Regionalbereich Südwest (3.09)

Die DB Netz AG nahm zu den Planunterlagen mit Schreiben vom 05.04.2023 Stellung. Sie teilte mit, dass gegen das geplante Bauvorhaben bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen Bedenken bestünden.

Den im Lageplan „03_2_Lageplan_WSB“ ausgewiesenen Baustelleneinrichtungsflächen auf den DB Flurstücken (siehe Planauszug) könne von der DB Regio AG nicht zugestimmt werden. Im diesem Bereich befänden sich Gebäude und Lagerflächen der DB Regio AG und der DB Netz AG (Blaubeurer Straße, Blaubeurer Tor 2 und Am Wall). Die Errichtung der Baustelleneinrichtungsfläche in dieser Form habe erheblichen Einfluss auf die Zuführung und Instandhaltung der Fahrzeuge zur diesen DB Anlagen. Eine Zufahrt sowie die Zugänge zu diesen betriebsnotwendigen Einrichtungen müsse sowohl aus Richtung Schillerstraße / Am Wall / Blaubeurer

Straße, als auch aus Richtung Beringerstraße kontinuierlich möglich sein, und dürfe unter keinen Umständen Verzögerungen für die DB Regio AG bringen. Dies würde zu notwendigen Interminskonzepten und damit einhergehenden Kosten, ggf. Pönalzahlungen führen.

Auch der Anlieferungsverkehr müsse während der Bauzeit dauerhaft aufrechterhalten werden. Die Zulieferung der notwendigen Ersatzteile (Drehgestelle, Großkomponenten, etc.) sei ein essenzieller Teil am Behandlungsstandort Ulm am Wall. Die Zufahrt über die Beringerstraße müsse mit LKW befahrbar bleiben, da die Anlieferung und Abholung über Speditionen erfolge. Auch das Abfallmanagement (Müllabfuhr) erfolge über diese Zufahrt.

Aus den Plänen sei nicht erkennbar, ob auch nach dem Neubau der Stützwände auf den DB Flurstücken die Durchfahrtsmöglichkeit für LKW zu Gebäude und Hallen Blaubeurer Tor bestehen bleibe. Eine Zufahrtsmöglichkeit für Feuerwehr und Rettungsdienste müsse ausgewiesen werden.

Weiter werde angenommen, dass während des Rückbaus und der dort zu errichtenden Baustelleneinrichtung das notwendige Lager- und Zuführungsflächen evtl. auch über den beschriebenen Bauzeitraum von 4 Jahren hinaus wegfallen würden. Hier seien die Flächenmaße der entfallenden Lagerkapazitäten unter der jetzigen Wallstraßenbrücke und „Pendelwege“ zwischen den für die DB Netz AG wichtigen Werkstattbehandlungsanlagen Ulm FiBa (Beringerstrasse 30) und der Werkstatt „am Wall“ anzunehmen.

Bei den momentan laufenden Gesprächen mit der Stadt Ulm zur Schillerstraßenverlängerung seien der DB Netz AG die im Bild oben rot markierten Bereiche als zukünftige Parkflächen für Mitarbeiter, Partnerfirmen und Besucher zugesagt worden. Da auch diese während der Dauer des Baus entfallen würden, müsse ihr für alle in diesem Zusammenhang temporär entfallenden Außenlagerflächen und Parkplätze während der Bauzeit Ersatzflächen an geeigneter Stelle in gleichartiger Qualität zur Verfügung gestellt werden. Weiter sei bedenklich, dass nach der Fertigstellung die bisher genutzte Sammelstelle zur Evakuierung des Gebäudes Blaubeurer Tor 2 entfalle. Das Brandschutzkonzept müsse um eine Kompensationsfläche angepasst werden. Alle Maßnahmen zur Freimachung, Verlagerung, Bereitstellung von Ersatzflächen und Wiederherstellung der bezeichneten Flächen seien vom Vorhabenträger zu übernehmen.

Die DB Netz AG wies darauf hin, dass für die Kreuzungsmaßnahme mit Bahngelände zwischen der DB Netz AG und der Stadt Ulm eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) ggf. eine Planungsvereinbarung und ggf. eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen sei.

Auf Grund der Komplexität der Baumaßnahme mit den vielen Schnittstellen zur Bahn sei eine stetige Abstimmung sowohl in der Planungsphase als auch während der Bauausführung zwingend notwendig.

Sie bat, dass die Vorhabenträgerin die späteren Bauabläufe laut den Bahnprozessen mit ihr abstimme und anmelde.

Sofern Bahnanlagen angepasst werden müssten, ob dauerhaft oder nur bauzeitlich, hätte dies nach dem Verfahren der VV Bau (planen, prüfen, bauen, abnehmen) zu erfolgen.

Auch wies die DB Netz AG darauf hin, dass sich im überplanten Bereich Kabel und Leitungen verschiedener Fachdienste der DB AG befänden. Vor Beginn der Arbeiten sei daher eine Kabel- und Leitungsprüfung durchzuführen.

Weiter wies sie nochmals ausdrücklich auf die Einhaltung der in den angepassten Plänen eingetragenen Abstandsmaße zu den Bahnanlagen hin. Diese Abstandsmaße zu den Bahnanlagen in diesen Plänen seien laut Plan nur Circa Maße, welche im Zuge der weiteren Planungen und final mit der Kreuzungsvereinbarung geprüft und abgestimmt werden müssten. Es dürfe auf Grund der Abstände zu den Bahnanlagen zu keinen Beeinträchtigungen von Bahnanlagen oder dem Bahnbetrieb kommen, hierbei seien alle Richtlinien der Bahn zu beachten.

Die Abstände zur Oberleitung oder zu spannungsführenden Teilen seien gem. Ril der Bahn herzustellen; außerdem seien die Vorgaben bei Neubau von Brücken über Oberleitungsanlagen nach 997 zu beachten. Zusätzliches Oberflächenwasser dürfe zudem nicht auf Bahngrund abgeleitet werden.

Die DB Netz Ulm stellte klar, dass sie plane, die unter der Wallstraßenbrücke liegende Fachwerkbrücke der Strecke 4542 zu erneuern, sodass die Planungen des Vorhabens Erneuerung EÜ Strecke 4542 (aktuell in Lph2) und Erneuerung B10 SÜ fortlaufend aufeinander abgestimmt werden müssten. Beide Projekte stünden hinsichtlich der lichten Höhe im Zusammenhang. Hierbei könnten sich auf Grund fortlaufender Planungen und den resultierenden Anforderungen beider Projekte auch Änderungen in der Anforderung zur lichten Höhe, ggf. auch lichten Weite zur EÜ B10 ergeben. Die sich hieraus ergeben Anforderungen und mögliche Änderungen seien bei den fortlaufenden Planungen beider Projekte zu berücksichtigen.

Sofern Flächen der DB bauzeitlich und/oder dauerhaft in Anspruch genommen werden würden, werde darum gebeten, diese Inanspruchnahme mit der DB Netz AG und der DB Regio AG abzustimmen. Der Antragsteller habe für die der DB Netz AG aufgrund des geplanten Bauvorhabens und von der Vorhabenträgerin ihr zu ersetzenden Kosten dem zuständigen Netzbezirk eine entsprechende schriftliche Kostenübernahmeerklärung abzugeben.

Die Vorhabenträgerin nahm zu den Hinweisen der DB Netz AG Stellung und stellte klar, dass Änderungen an Bahnbetriebsanlagen, soweit sie Teil des gegenständlichen Planfeststellungsantrags seien, in den Unterlagen entsprechend dargestellt worden seien. Diese notwendigen Folgemaßnahmen seien durch die Konzentrationswirkung des § 75 Abs. 1 VwVfG für das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren gemäß § 17 FStrG gedeckt. Ein Neubau der zwingend ersatzbedürftigen SÜ Wallstraßenbrücke sei ohne die bauzeitliche Nutzung der hier genannten Flächen nicht möglich. In Abstimmungsgesprächen sei der Vorhabenträgerin von Seiten der DB nahegelegt worden, die Sperrpausen so kurz wie möglich zu halten sowie Eingriffe in die Oberleitung und Bahnanlagen zu vermeiden. Aus diesem Grund sei daraufhin ein Konzept

mit Großkränen entwickelt worden, für die diese Aufstellflächen kurzzeitig (während des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke) zwingend erforderlich seien. Alternative Konzepte hätten größere und langwierigere Eingriffe in die Bahnanlagen, mit entsprechenden Sperrpausen, zu Folge gehabt. Im Ergebnis würden die geplanten Bauarbeiten so wenig wie möglich in die Flächen von DB Regio eingreifen.

Die Vorhabenträgerin macht die Unverzichtbarkeit der Inanspruchnahme und die von ihr vorgenommene Eingriffsminderung deutlich und stellt klar, dass eine kontinuierliche, ggf. teilweise eingeschränkte straßenseitige Andienung der genannten Einrichtungen sichergestellt sei.

Aus Gründen der Abwicklung der Baulogistik sowie aus Sicherheitsgründen (Aushub der Brückenteile mit Großkran) würden aber für die Zeit des Rückbaus der Brücke nicht alle Straßenanbindungen zur Verfügung stehen. Es würden aber Alternativrouten bereitgestellt und entsprechend der verkehrsrechtlichen Vorgaben beschildert. Die Vorhabenträgerin sei bemüht die Sperrpausen und die damit verbundenen Einschränkungen im Rahmen der weiter vertieften Planungen so weit möglich zu optimieren. Durch die geplanten organisatorischen Maßnahmen und entsprechende verkehrsrechtliche Anordnungen durch die Vorhabenträgerin könnten die Behinderungen weitgehend vermieden werden.

Die Durchfahrtsmöglichkeit für LKW zu Gebäude und Hallen Blaubeurer Tor bleibe gemäß den Antragsunterlagen auch nach dem Neubau der Stützwände bestehen. Die Zufahrtsmöglichkeit für Feuerwehr und Rettungsdienste werde ausgewiesen werden.

Ausweislich der Grunderwerbsunterlagen (orange dargestellt) entfielen dauerhaft lediglich die Flächen unter der SÜ Wallstraßenbrücke. Diese würden in Folge der geänderten Geometrie der Straßenführung für die Errichtung einer Rampe zwischen Wallstraßenbrücke und Tunnel Blaubeurer Tor benötigt.

Weiter weist sie vorsorglich darauf hin, dass es sich bei den in Rede stehenden Flächen 4000/39 und 4000/40 nicht um solche handele, die dem Fachplanungsvorbehalt des AEG unterliegen.

In Bezug auf die erwähnte Stellplatzsituation teilte die Vorhabenträgerin mit, dass es sich bei dem geplanten Vorhaben nicht um die Schillerstraßenverlängerung handele, sondern lediglich um eine temporäre Erschließung des so genannten „Aurelis Geländes“ sowie um den Neubau der SÜ Wallstraßenbrücke. Die erwähnten wegfallenden Stellplätze stünden nur während des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke aus Sicherheitsgründen nicht zur Verfügung. Für diesen Zeitraum werde aber Ersatzstellplätze in räumlicher Nähe bereitgestellt. Soweit Außenlagerflächen und Parkplätze im Besitz und Eigentum der DB und ihrer Konzerngesellschaften bauzeitlich entfallen würden, werde durch die Vorhabenträgerin gleichwertiger Ersatz geschaffen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass sie für die auf dem Aurelis Geländes“ temporär wegen während des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke wegfallenden Stellplätze in dem

betroffenen Zeitraum gleichwertige Ersatzstellplätze zur Verfügung stellen werde (vgl. Ziffer 4.2.2.1.).

Die angesprochene Sammelstelle befände sich auf dem Flurstück 4000/39 außerhalb der dauerhaft in Anspruch genommener Flächen, so dass dieser nur während der Bauzeit entfalle. Für diesen Zeitraum sichert die Vorhabenträgerin adäquaten, temporären Ersatz auf dem sog. Aurelis Gelände (Flurstück 4000/26) zu.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass für die auf dem Aurelis Geländes“ temporär wegen während des Rückbaus der bestehenden SÜ Wallstraßenbrücke wegfallende Sammelstelle eine geeignete, gleichwertige Ersatzsammelstelle zur Verfügung stellen werde (vgl. Ziffer 4.2.2.2.).

Soweit durch das gegenständliche Vorhaben Eingriffe in Anlagen der DB und ihrer Konzerngesellschaften verursacht werden würden, oder sich negative Auswirkungen auf den Betriebsablauf ergeben würden, gingen dies im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu Lasten der Vorhabenträgerin.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, für die Kreuzungsmaßnahme mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung im Rahmen der gesetzlichen Forderungen, sowie ggf. eine Planungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen (vgl. Ziffer 4.2.2.3.).

Weiter sagt die Vorhabenträgerin zu, dass sie mit der DB Netz AG eine stetige Abstimmung sowohl in der Planungsphase als auch während der Bauausführung betreiben werde (vgl. Ziffer 4.2.2.4.).

Die Vorhabenträgerin sagt für den Fall, dass Bahnanlagen vorhabenbedingt angepasst werden müssten - unabhängig davon, ob dauerhaft oder nur bauzeitlich - zu, bei diesen Anpassungen das Verfahren der VV Bau (planen, prüfen, bauen. Abnehmen) zu berücksichtigen (vgl. Ziffer 4.2.2.5.).

Auch sagt die die Vorhabenträgerin zu, vor Beginn der Arbeiten im Vorhabensbereich, eine Kabel- und Leitungsprüfung für Leitungen der verschiedener Fachdienste der DB AG durchzuführen (vgl. Ziffer 4.2.2.6.).

In Bezug auf die Planunterlagen teilte die Vorhabenträgerin mit, dass die Darstellung in den zwischenzeitlich angepassten Unterlagen der im Fachplanungsrecht üblichen Tiefe und Detaillierung entspreche und diese somit ausreichend seien. Eine weitere Detaillierung erfolge im Rahmen der dem Planfeststellungsverfahren folgenden Planungsschritten.

Hinsichtlich der thematisierten Abständen zu den Bahnanlagen sagt die Vorhabenträgerin zu, dass es auf Grund der Abstände zu den Bahnanlagen zu keinen Beeinträchtigungen von Bahnanlagen oder dem Bahnbetrieb kommen werde und notwendige bauzeitliche Eingriffe und Sperren rechtzeitig, entsprechend den Vorgaben der Bahn angemeldet sowie die einschlägigen Richtlinien der Bahn beachtet werden würden (vgl. Ziffer 4.2.2.7.).

Zur Forderung der DB Netz AG, dass zusätzliches Oberflächenwasser nicht auf Bahngrund abgeleitet werden dürfe, teilte die Vorhabenträgerin mit, dass diese bereits in den Planungen berücksichtigt worden sei und auch in den weiteren Planungen berücksichtigt werde. Auch die Planungen der DB Netz AG bezüglich der Brücke im Verlauf der Strecke 4542 seien der Vorhabenträgerin bekannt und mit der DB Netz AG abgestimmt worden.

Das neue Brückenbauwerk DB Netz AG sei auch bei der Planung des antragsgegenständlichen Vorhabens beachtet worden und die von DB Netz AG genannten Anforderungen in die vorliegenden Antragsunterlagen eingearbeitet worden. Dies gelte für alle von der neuen SÜ Wallstraßenbrücke berührten Anlagen Dritter. Sollten sich aus der Fortschreibung der Planungen von DB Netz AG Änderungen ergeben, seien diese Änderungen im Rahmen der Genehmigung des Eisenbahnbauwerks abzuhandeln.

10. Begründung des Sofortvollzugs

In ihrem Planfeststellungsantrag vom 11.01.2023 hat die Vorhabenträgerin auch die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit beantragt.

Der oben bereits erwähnte bauliche Zustand der Wallstraßenbrücke begründet auch die besondere Eilbedürftigkeit der Umsetzung des Vorhabens. Unter Berücksichtigung des von der Vorhabenträgerin eingereichten Brückengutachtens (vgl. Anhang 1 zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1)) einschließlich der dort dargestellten baulichen und organisatorischen Maßnahmen zum Bestandserhalt, wird deutlich, dass die geplanten Baumaßnahmen zur Sicherung der Bestandsbrücke so bald wie möglich umgesetzt werden müssen.

Verzögerungen bei der baulichen Umsetzung der geplanten Wallstraßenbrücke hätten aufgrund der Funktion der SÜ Wallstraßenbrücke erhebliche negative Auswirkungen auf den Pkw- und Lkw-Verkehr in und um Ulm. Der motorisierte Individualverkehr müsste dann für entsprechend größere Zeiträume entweder mit Umwegen um die Stadt herum oder mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen durch die Stadt hindurchgeführt werden.

Nachteilige Folgen für Belange Dritter, die durch den Sofortvollzug verursacht werden, sind insbesondere wegen fehlender Eingriffe in Eigentumsrechte privater Dritter nicht ersichtlich.

Damit überwiegt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde das Interesse der Vorhabenträgerin an einem sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses und einem baldigen Baubeginn. Der Sofortvollzug kann daher angeordnet werden.

11. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen den Ausbau sprechenden öffentlichen und privaten Belange konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden:

Das Vorhaben ist geeignet, die angestrebte verkehrliche Zielsetzung, nämlich den wegen des schlechten Brückenzustands erforderlichen Ersatzneubau der Wallstraßenbrücke in Ulm (B 10) und die damit verbundene Gewährleistung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, zu erreichen.

So besitzt die Wallstraßenbrücke eine weitreichende Bedeutung für den örtlichen, aber auch für den überörtlichen Verkehr in der Region Ulm, was auch das tägliche Verkehrsaufkommen von 63.000 Kraftfahrzeugen je Tag zeigt. Gerade für den Schwerlastverkehr besitzt die Brücke weitreichende Bedeutung. Die Brücke befindet sich jedoch in einem solch schlechten Zustand, dass ein Ersatz der Brücke so bald wie möglich erfolgen muss, um die die Sicherheit der dort fahrenden Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden.

Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, der in seinen Maßen geringer ausfällt, als der bisherige Bestandsbau, weist die geplante Brücke insgesamt unerhebliche Eingriffe in Natur- und Landschaft auf und verringert teilweise die bisherigen Eingriffsbelastungen. Zwar weist der Bau klimaschädliche Auswirkungen auf, die jedoch unter Beachtung der dort geplanten Reduzierungsmaßnahmen und der Bedeutung des Bauwerks für den Verkehr hinnehmbar erscheinen.

Auch im Bereich des Lärmschutzes sind im Rahmen der Planungen Minimierungsmaßnahmen vorgesehen, um den durch das Bauvorhaben verursachten Lärm auf das Mindestmaß zu beschränken.

Andere Varianten, die besser geeignet sind, die verkehrlichen Ziele zu erreichen, sind nicht ersichtlich. Der Planung stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige private oder öffentliche Belange entgegen.

Dem Antrag der Stadt Ulm kann daher entsprochen und der Plan mit den in dieser Entscheidung genannten Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt werden.

C. Begründung der Kostenentscheidung

Die Vorhabenträgerin ist nach § 10 Absatz 2 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr befreit.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz Mannheim eingelegt werden.

gez.

Wedemeyer

Vorhaben: B 10, Errichtung neue Straßenüberführung „Wallstraßenbrücke“ und Rückbau bestehende Straßenüberführung, Ulm
Beteiligte Träger öffentlicher Belange/Naturschutzverbände

Stn.-Nr.	Name	Adresse
2.01	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung BWV	Hauptstraße 163 70563 Stuttgart
2.02	Netze BW GmbH Netzentwicklung Projekte – Genehmigungsmanagement Externe Planungsverfahren NETZ TEPM	Schelmenwasenstraße 15 70567 Stuttgart
2.03	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5 - Umwelt Referat 52 - Gewässer und Boden	Im Hause
2.04	terranets bw GmbH	Am Wallgraben 135 70565 Stuttgart
2.05	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Sachbereich 6	Olgastraße 13 70182 Stuttgart
2.06	Netze-Gesellschaft Südwest mbH	Nobelstraße 18 76275 Ettlingen
2.07	Regierungspräsidium Stuttgart Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Pfaffenwaldring 1 70569 Stuttgart
2.08	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	Im Hause
2.09	Industrie und Handelskammer Ulm	Olgastraße 98-101 89073 Ulm
3.01	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 2 Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Im Hause
3.02	Polizeipräsidium Ulm	Münsterplatz 47 89073 Ulm
3.03	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) Referat Infra I 3	Postfach 2963 53019 Bonn
3.04	Fernwärme Ulm GmbH	Magirusstraße 21 89077 Ulm
3.05	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart Sachbereich 1	Olgastraße 13 70182 Stuttgart
3.06	Regierungspräsidium Freiburg Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	Albertstraße 5 79104 Freiburg im Breisgau
3.07	Regierungspräsidium Stuttgart Abteilung 8 - Landesamt für Denkmalpflege	Berliner Straße 12 73728 Esslingen
3.08	Regierungspräsidium Tübingen Abteilung 5 - Umwelt Referat 55 - Naturschutz Recht	Im Hause
3.09	DB Netz AG Regionalbereich Südwest	Schwarzwaldstraße 86 76137 Karlsruhe
	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.	Mainaustraße 209 h 78464 Konstanz
	Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Marienstraße 28 70178 Stuttgart
	Bundesamt für Güterverkehr	Schloßstr. 49 70174 Stuttgart

Anlage 1: Beteiligte Träger öffentlicher Belange/Naturschutzverbände

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hauptstelle Dortmund - Sparte Verwaltungsaufgaben - Nebenstelle Düsseldorf	Fontanestr.4 40470 Düsseldorf
BUND-Regionalverband Donau-Iller	Pfauengasse 28 89073 Ulm
DB Regio AG Region Baden-Württemberg	Presselstraße 17 70191 Stuttgart
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH	Karlstraße 31-33 89073 Ulm
Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest, Eigentumsmanagement	Gutschstraße 6 76137 Karlsruhe
Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Südwest PTI 22	Olgastraße 63 89073 Ulm
Entsorgungs-Betriebe der Stadt Ulm	Wichernstraße 10 89073 Ulm
Gasversorgung Süddeutschland GmbH	Schulze-Delitzsch-Straße 7 70565 Stuttgart
Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e.V.	Olgastraße 19 70182 Stuttgart
Landesverband Baden-Württemberg des Deutschen Alpenvereins e.V.	Fritz-Walter-Weg 19 70372 Stuttgart
NaturFreunde Württemberg Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus, Sport und Kultur e.V.	Neue Straße 150 70186 Stuttgart
Naturschutzbund Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Tübinger Straße 15 70178 Stuttgart
Regionalverband Donau-Iller	Schwamberger Straße 35 89073 Ulm
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e.V.	Königstraße 74 70597 Stuttgart
Schwäbischer Albverein e.V.	Hospitalstraße 21b 70174 Stuttgart
Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH	Karlsstraße 1-3 89073 Ulm
Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH	Karlsstraße 1-3 89073 Ulm
Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Netze GmbH	Karlstraße 1-3 89073 Ulm
Unfallversicherung Bund und Bahn Standort Stuttgart	Im Kaisemer 5 70191 Stuttgart
Unitymedia BW GmbH Zentrale Planung	Postfach 102028 34020 Kassel
Stadt Ulm	Marktplatz 1 89073 Ulm
Vermögen und Bau Baden-Württemberg Amt Ulm	Mähringer Weg 148 89075 Ulm
Vodafone BW GmbH Zentrale Planung	Postfach 102028 34020 Kassel
Zweckverband Landeswasserversorgung	Schützenstrasse 4 70182 Stuttgart
Zweckverband Wasserversorgung Ulmer Alb	Mähringer Straße 61 89134 Blaustein