

Planfeststellungsbeschluss

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen
Eckenerstraße bis Rappenwört,
Karlsruhe-Daxlanden

Karlsruhe, den 15.07.2020

Az.: 17-3871.1-VBK/64



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil	9
A.I. Feststellung des Plans	9
A.II. Planunterlagen	9
A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	12
A.IV. Nebenbestimmungen	12
A.IV.1. Straßenbahntechnik.....	12
A.IV.2. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	12
A.IV.3. Abfall und Altlasten, Bodenschutz	14
A.IV.4. Kampfmittelbeseitigung	15
A.IV.5. Immissionsschutz	16
A.IV.5.1. Allgemeines	16
A.IV.5.2. Baulärm	16
A.IV.5.3. Betriebslärm.....	19
A.IV.5.4. Erschütterungen	20
A.IV.6. Leitungsträger.....	21
A.IV.7. Vorbehalte	21
A.V. Zusagen	21
A.V.1. Straßenbahntechnik.....	21
A.V.2. Sicherheit.....	21
A.V.3. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz.....	22
A.V.4. Wasser	23
A.V.5. Barrierefreiheit	23
A.V.6. Stadt Karlsruhe, Tiefbauamt – Stadtentwässerung	23
A.V.7. Deutsche Telekom.....	25
A.V.8. Stadtwerke Karlsruhe	25

A.V.8.1.	Allgemeines	25
A.V.8.2.	Stromversorgung	25
A.V.8.3.	Gas- und Wasserversorgung	26
A.V.8.4.	Kommunikations- und Informationstechnik	27
A.V.8.5.	Dingliche Sicherungen	27
A.V.9.	Bürgerverein Daxlanden	27
A.VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	27
A.VII.	Gebühr	27
B.	Begründender Teil.....	28
B.I.	Sachverhalt	28
B.I.1.	Erläuterung des Vorhabens	28
B.I.1.1.	Allgemeine Ausgangslage und Zielsetzung	28
B.I.1.2.	Geplanter Zustand	29
B.I.1.2.1	Haltestelle Eckenerstraße.....	29
B.I.1.2.2	Haltestelle Stadtwerke	31
B.I.1.2.3	Haltestelle Mauerweg	33
B.I.1.2.4	Haltestelle Ankerstraße	35
B.I.1.2.5	Haltestelle Kirchplatz	37
B.I.1.2.6	Haltestelle Hammweg.....	39
B.I.1.2.7	Haltestelle Waidweg	40
B.I.1.2.8	Haltestelle Rappenwört	43
B.I.2.	Verfahrensablauf	44
B.I.2.1.	Screening	44
B.I.2.2.	Anhörung	45
B.I.2.3.	Planänderungen	50
B.I.2.3.1	Haltestelle Stadtwerke	50
B.I.2.3.2	Haltestelle Waidweg	50

B.II.	Umweltverträglichkeit	50
B.II.1.	Schutzgut Mensch	51
B.II.1.1.	Baubedingte Wirkungen	51
B.II.1.1.1	Haltestelle Eckenerstraße.....	52
B.II.1.1.2	Haltestelle Stadtwerke	53
B.II.1.1.3	Haltestelle Mauerweg	53
B.II.1.1.4	Haltestelle Ankerstraße	53
B.II.1.1.5	Haltestelle Kirchplatz	54
B.II.1.1.6	Haltestelle Hammweg.....	54
B.II.1.1.7	Haltestelle Waidweg	54
B.II.1.1.8	Haltestelle Rappenwört	55
B.II.1.2.	Anlagebedingte Wirkungen.....	55
B.II.1.3.	Betriebsbedingte Wirkungen.....	55
B.II.1.3.1	Straßenlärm.....	55
B.II.1.3.2	Schienenlärm.....	56
B.II.1.3.3	Gesamtlärm	57
B.II.2.	Schutzgut Geologie und Boden	57
B.II.3.	Schutzgut Wasser.....	58
B.II.4.	Schutzgut Klima/Luft.....	58
B.II.5.	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	58
B.II.5.1.	Artenschutz.....	58
B.II.5.2.	Natura 2000-Schutzgebiete	61
B.II.5.2.1	Haltestellen Hammweg und Waidweg	61
B.II.5.2.2	Haltestelle Rappenwört	61
B.II.5.3.	Sonstige Auswirkungen	62
B.II.5.3.1	Haltestelle Eckenerstraße.....	62
B.II.5.3.2	Haltestelle Stadtwerke	63

B.II.5.3.3	Haltestelle Mauerweg	63
B.II.5.3.4	Haltestelle Ankerstraße	63
B.II.5.3.5	Haltestelle Kirchplatz	64
B.II.5.3.6	Haltestelle Hammweg.....	64
B.II.5.3.7	Haltestelle Waidweg	64
B.II.5.3.8	Haltestelle Rappenwört	65
B.II.6.	Sonstige Schutzgüter.....	65
B.III.	Rechtliche Würdigung	66
B.III.1.	Formell.....	66
B.III.2.	Materiell	66
B.III.2.1.	Planrechtfertigung.....	66
B.III.2.1.1	Fachplanerische Zielkonformität.....	67
B.III.2.1.2	Erforderlichkeit.....	70
B.III.2.1.3	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit	70
B.III.2.2.	Raumbezogene Gesamtplanung	71
B.III.2.3.1	Naturschutzrecht	71
B.III.2.3.1.1.	Eingriff in Natur und Landschaft	71
B.III.2.3.1.2.	Natura 2000-Schutzgebiete.....	72
B.III.2.3.1.3.	Naturschutzgebiet „Fritschlau“	73
B.III.2.3.1.4.	Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“	74
B.III.2.3.1.5.	Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe	74
B.III.2.3.1.6.	Weitere Aspekte.....	75
B.III.2.3.2	Bauplanungsrecht.....	75
B.III.2.3.3	Immissionsschutzrecht	76
B.III.2.3.3.1.	Verkehrslärm.....	76
B.III.2.3.3.2.	Baulärm.....	82
B.III.2.3.3.3.	Erschütterungen.....	86

B.III.2.3.4	Abfall- und Bodenschutzrecht.....	87
B.III.2.3.5	Sonstiges zwingendes Recht.....	89
B.III.2.4.	Abwägung.....	89
B.III.2.4.1	Planungsalternativen	89
B.III.2.4.1.1.	Null-Variante	89
B.III.2.4.1.2.	Varianten Haltestelle Eckenerstraße.....	90
B.III.2.4.1.3.	Varianten Haltestelle Kirchplatz	91
B.III.2.4.1.4.	Sonstige Varianten.....	92
B.III.2.4.2	Immissionsschutz	93
B.III.2.4.3	(Sonstiges) Umweltrecht.....	93
B.III.2.4.4	Barrierefreiheit.....	93
B.III.2.4.5	Eigentum	95
B.III.2.4.6	Sonstiges.....	95
B.III.2.5.	Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange	95
B.III.2.5.1	Landratsamt Karlsruhe – Gesundheitsdienst.....	95
B.III.2.5.2	Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	96
B.III.2.5.3	Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz/53.2 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie, Betrieb und Unterhaltung, Integriertes Rheinprogramm.....	96
B.III.2.5.4	Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 55 – Naturschutz, Recht.....	96
B.III.2.5.5	Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst.....	97
B.III.2.5.6	Regierungspräsidium Stuttgart - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen.....	97
B.III.2.5.7	Stadt Karlsruhe als Belegenheitsgemeinde	97

B.III.2.5.8	Stadt Karlsruhe – Kommunale Behindertenbeauftragte	98
B.III.2.5.9	Stadt Karlsruhe – Gartenbauamt	98
B.III.2.5.10	Stadt Karlsruhe – Schul- und Sportamt	100
B.III.2.5.11	Stadt Karlsruhe – Tiefbauamt	100
B.III.2.5.12	Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Immissions- und Arbeitsschutzbehörde	103
B.III.2.5.13	Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Natur- und Bodenschutzbehörde	104
B.III.2.5.14	Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Abfallrechts- und Altlastenbehörde	106
B.III.2.5.15	Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Wasserbehörde	108
B.III.2.5.16	Stadt Karlsruhe – Umwelt- und Arbeitsschutz	108
B.III.2.6.	Stellungnahmen von Verbänden und sonstigen Stellen	109
B.III.2.6.1	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden- Württemberg e.V.	109
B.III.2.7.	Grundschule Daxlanden -Schulleitung, Elternbeirat	110
B.III.2.7.1	Bürgerverein Daxlanden	111
B.III.2.8.	Stellungnahmen von Leitungsträgern	112
B.III.2.8.1	Deutsche Telekom Technik GmbH	112
B.III.2.8.2	Stadtwerke Karlsruhe GmbH/Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH	112
B.III.2.9.	Private Einwendungen	115
B.III.3.	Gesamtbetrachtung	119
C.	Gebühr	121
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	121

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt aufgrund der §§ 28 und 29 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 72 ff. Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.I. Feststellung des Plans

Der Plan der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK) für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße, Kirchplatz, Hammweg, Waidweg und Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden wird festgestellt.

A.II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen (2 Ordner):

Anlage	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1a	Maßnahmenbeschreibung	05.08.2019	
2	Übersichtslageplan	20.04.2018	1 : 5.000
3	Lagepläne Bestand (nur nachrichtlich)		
3.1	Haltestelle Eckenerstraße	20.04.2018	1 : 500
3.2	Haltestelle Stadtwerke	20.04.2018	1 : 500
3.3	Haltestelle Mauerweg	20.04.2018	1 : 500
3.4	Haltestelle Ankerstraße	20.04.2018	1 : 500
3.5	Haltestelle Kirchplatz	20.04.2018	1 : 500
3.6	Haltestelle Hammweg	20.04.2018	1 : 500
3.7	Haltestelle Waidweg	20.04.2018	1 : 500
3.8	Haltestelle Rappenwört	20.04.2018	1 : 500
4	Lagepläne Entwurf		
4.1	Haltestelle Eckenerstraße	20.04.2018	1 : 500
4.2a	Haltestelle Stadtwerke	05.08.2019	1 : 500
4.3	Haltestelle Mauerweg	20.04.2018	1 : 500
4.4	Haltestelle Ankerstraße	20.04.2018	1 : 500
4.5	Haltestelle Kirchplatz	20.04.2018	1 : 500

Anlage	Bezeichnung	Datum	Maßstab
4.6	Haltestelle Hammweg	20.04.2018	1 : 500
4.7a	Haltestelle Waidweg	05.08.2019	1 : 500
4.8	Haltestelle Rappenwört	20.04.2018	1 : 500
5	Lagepläne Entwurf mit Leitungsbestand		
5.1	Haltestelle Eckenerstraße	20.04.2018	1 : 500
5.2a	Haltestelle Stadtwerke	05.08.2019	1 : 500
5.3	Haltestelle Mauerweg	20.04.2018	1 : 500
5.4	Haltestelle Ankerstraße	20.04.2018	1 : 500
5.5	Haltestelle Kirchplatz	20.04.2018	1 : 500
5.6	Haltestelle Hammweg	20.04.2018	1 : 500
5.7a	Haltestelle Waidweg	05.08.2019	1 : 500
5.8	Haltestelle Rappenwört	20.04.2018	1 : 500
6	Querschnitte		
6.1	Haltestelle Eckenerstraße	20.04.2018	1 : 100
6.2	Haltestelle Stadtwerke	20.04.2018	1 : 100
6.3	Haltestelle Mauerweg	20.04.2018	1 : 100
6.4	Haltestelle Ankerstraße	20.04.2018	1 : 100
6.5	Haltestelle Kirchplatz	20.04.2018	1 : 100
6.6	Haltestelle Hammweg	20.04.2018	1 : 100
6.7	Haltestelle Waidweg	20.04.2018	1 : 100
6.8	Haltestelle Rappenwört	20.04.2018	1 : 100
7	Bauwerksverzeichnisse		
7.1	Haltestelle Eckenerstraße	03.04.2018	
7.2a	Haltestelle Stadtwerke	05.08.2019	
7.3	Haltestelle Mauerweg	03.04.2018	
7.4	Haltestelle Ankerstraße	03.04.2018	
7.5	Haltestelle Kirchplatz	03.04.2018	
7.6	Haltestelle Hammweg	03.04.2018	
7.7a	Haltestelle Waidweg	05.08.2019	
7.8	Haltestelle Rappenwört	03.04.2018	
8	Eigentümerkarten		
8.1	Haltestelle Eckenerstraße	01.02.2018	1 : 1.000
8.2	Haltestelle Stadtwerke	01.02.2018	1 : 1.000
8.3	Haltestelle Mauerweg	01.02.2018	1 : 1.000
8.4	Haltestelle Ankerstraße	01.02.2018	1 : 1.000
8.5	Haltestelle Kirchplatz	01.02.2018	1 : 1.000
8.6	Haltestelle Hammweg	01.02.2018	1 : 1.000
8.7	Haltestelle Waidweg	01.02.2018	1 : 1.000

Anlage	Bezeichnung	Datum	Maßstab
8.8	Haltestelle Rappenwört	01.02.2018	1 : 1.000
9	Stellungnahme Stadtwerke Karlsruhe Netzservice (nur nachrichtlich)	19.05.2015	
10	Verkehrsuntersuchung an der Haltestelle Eckenerstraße (nur nachrichtlich)	15.01.2018	
	Anlagen 1-15		
11	Baugrundgutachten (nur nachrichtlich)		
11.1	Haltestelle Hammweg	07.09.2016	
	Anlagen 1.1-4.2		
11.2	Haltestelle Waidweg	07.09.2016	
	Anlagen 1.1-4.4		
12	Umweltuntersuchung		
12.1	Artenschutzrechtliche Prüfung (nur nachrichtlich)	Feb. 2016	
12.2	Natura 2000-Vorprüfung (nur nachrichtlich)	Jan. 2018	
12.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan	März 2018	
	Anlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan 12.3_1.1-12.3_8.2	07.09.2016	
13	Schalltechnische Untersuchungen (nur nachrichtlich)		
13.1	Verkehrslärm (16. BImSchV) an der Haltestelle Eckenerstraße	29.03.2017	
	Anhang 1-3.2		
13.2	Gesamtverkehrslärm an der Haltestelle Eckenerstraße	23.10.2018	
	Anhang 1-5		
13.3	Baulärm an den Haltestellen Eckenerstraße bis Waidweg	29.03.2017	
	Anhang 1-4.7.2		
14	Kampfmittelbeseitigungsmaßnahmen/ Luftbildauswertung (nur nachrichtlich)		
14.1	Haltestelle Eckenerstraße	01.12.2016	
14.2	Haltestelle Stadtwerke	30.11.2016	
14.3	Haltestelle Mauerweg	30.11.2016	
14.4	Haltestelle Ankerstraße	30.11.2016	
14.5	Haltestelle Kirchplatz	30.11.2016	
14.6	Haltestelle Hammweg	25.11.2016	
14.7	Haltestelle Waidweg	25.11.2016	
14.8	Haltestelle Rappenwört	24.11.2016	

Änderungen und Ergänzungen der Planunterlagen, die während des Verfahrens vorgenommen wurden, sind eingearbeitet und Bestandteil des festgestellten Plans. Die Änderungen und Ergänzungen ersetzen, soweit nichts Anderes geregelt ist, die ursprünglich eingereichten Planunterlagen; mithin gehen die neueren Planunterlagen den gleichbezeichneten älteren Planunterlagen grundsätzlich vor. Die Festsetzungen dieses Beschlusses gehen den Angaben und zeichnerischen Darstellungen in den Planunterlagen vor, soweit sie davon abweichende Regelungen beinhalten.

A.III. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

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

A.IV. Nebenbestimmungen

A.IV.1. Straßenbahntechnik

Die Ausführungsplanung für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße, Kirchplatz, Hammweg, Waidweg und Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden ist der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen beim Regierungspräsidium Stuttgart (TAB) rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung gemäß § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorzulegen.

A.IV.2. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

A.IV.2.1

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vom März 2018 (Unterlage 12.3) unter Ziff. 6 aufgeführten Vermeidungs-/Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind vollständig umzusetzen.

A.IV.2.2

Baumfällungen und sonstige Vegetationsentfernungen sind ausschließlich in der vegetationsfreien Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar durchzuführen.

A.IV.2.3

Die Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört liegen in direkter Nähe zu Schutzgebieten. In diesen Bereichen ist ausschließlich gebietsheimisches Saat- und Pflanzgut aus dem Herkunftsgebiet 6 zu verwenden. Dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe sind die Saatgutlisten und deren Zertifizierung vorab vorzulegen.

A.IV.2.4

Eingriffe in Grünflächen, Gebüsche und Gehölzbestände sind grundsätzlich auf das erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Die Eingriffe in Flächen des Landschaftsschutzgebiets Rheinaue sind bei Vorliegen der Detailplanungen nochmals mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe abzustimmen.

A.IV.2.5

Sobald die Planung der Gründungsarbeiten abschließend entschieden ist, ist dem Umwelt- und Arbeitsschutz Rückmeldung über den geplanten Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet zu erteilen. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen bei den Ausgleichsmaßnahmen für das Landschaftsschutzgebiet sind mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen.

A.IV.2.6

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

- unmittelbar nach Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8, Satz 2 und Abs. 2 der Verordnung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr über die Führung von Kompensationsverzeichnissen (KompVzVO) unter Verwendung elektronischer Vordrucke nach § 5 KompVzVO zu übermitteln;

wegen der Vordrucke wird auf den Link zum Anwenderzugang „Vorhabenträger“ der LUBW: <http://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/eingriffsregelung/apps/login.aspx?serviceID=34> verwiesen. Der Vorhabenträger registriert sich für die Webanwendung und kann über seinen Zugang die

Daten seiner Eingriffsvorhaben und Kompensationsmaßnahmen eingeben und bearbeiten;

- nach Eingabe der Daten die „Ticket-Nummer“ des Vorgangs, die ihm in der Anwendung angezeigt wird, zu übergeben;
- zum Ende eines jeden Jahres einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen vorzulegen, soweit nicht vor dem Hintergrund der Ausgestaltung der konkreten Maßnahme, des Baufortschritts oder aus sonstigen sachlichen Gründen ein abweichender Berichtszeitraum zugelassen wird. Der Bericht ist gleichzeitig dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe zu übermitteln. Das Recht der Planfeststellungsbehörde, von der Vorhabenträgerin aus begründetem Anlass auch außerhalb festgelegter Berichtszeiträume einen Bericht über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen zu fordern, bleibt unberührt.

A.IV.3. Abfall und Altlasten, Bodenschutz

A.IV.3.1

Die Baumaßnahmen sind von einem Sachverständigen gutachterlich zu begleiten.

A.IV.3.2

Sämtliches anfallendes Material ist abfalltechnisch zu untersuchen und fachgerecht zu entsorgen. Die Entsorgungswege für Material der Einstufung Z1.2 gemäß der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial vom 14. März 2007 (VwV Boden) oder schlechter sind der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, im Vorfeld bekannt zu geben.

A.IV.3.3

Für die Wiederauffüllung von entsiegelten Flächen darf nur unbelastetes Material verwendet werden, welches die Vorsorgewerte der Bodenschutz- und Altlastenverordnung und ergänzend die Z0-Werte der VwV Boden einhält.

A.IV.3.4

Insbesondere im Bereich der Haltestelle Hammweg sind die einschlägigen, arbeitsschutzrechtlichen Vorschriften und Regelwerke, hier insbesondere die TRGS 524 „Schutzmaßnahmen für Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen“ zu beachten.

A.IV.3.5

Falls bei der Durchführung der Baumaßnahmen Untergrundverunreinigungen (ungewöhnliche Färbungen und/oder Gerüche, zum Beispiel Mineralöl, Teer oder Ähnliches) entdeckt werden, so ist unverzüglich mit der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, Kontakt aufzunehmen. Die weiteren Maßnahmen (Untersuchung, Separation, Bereitstellung, Entsorgung) sind dann mit der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, abzustimmen.

A.IV.3.6

Nach Abschluss der Maßnahme sind sämtliche Arbeiten in einem Bericht zu dokumentieren. Neben einer textlichen Zusammenfassung sind auch Lagepläne und Schnitte beizufügen aus denen hervorgeht, in welchen Bereichen Material eingebaut wurde. Des Weiteren sind die Analyseergebnisse sowie eine tabellarische Auflistung der Wiegescheine aufzunehmen. Die Dokumentation ist der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, als Papierversion sowie digital im PDF-Format vorzulegen.

A.IV.3.7

Zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen auf den entsiegelten Flächen durch das Auffüllen mit ortsähnlichem Bodenmaterial, ist nach der vollständigen Beseitigung der Unterbau- und Befestigungsmaterialien, der Bodenaufbau an die natürlichen Gegebenheiten anzupassen.

A.IV.4. Kampfmittelbeseitigung

Die vom Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 16 – Kampfmittelbeseitigungsdienst – ermittelten Verdachtsflächen im Bereich der Vorhaben sind im Rahmen der Bauausführung als vorbereitende Maßnahme auf eventuell vorhandene Kampfmittel zu untersuchen und bei Funden freizuräumen.

A.IV.5. Immissionsschutz

A.IV.5.1. Allgemeines

A.IV.5.1.1

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

A.IV.5.1.2

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

A.IV.5.1.3

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

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

A.IV.5.2. Baulärm

A.IV.5.2.1

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

Bauarbeiten dürfen nur im Tageszeitraum (zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr) stattfinden. Ausgenommen sind die notwendigen Asphaltrückbauarbeiten an den Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße und Kirchplatz.

Die Betriebszeiten der einzelnen lärmintensiven Maschinen (z.B. Presslufthammer, Trennschleifer, Rüttelplatten) sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.

A.IV.5.2.2

Es sind geräuscharme Bauverfahren, geräuscharme Baumaschinen und Geräte nach dem Stand der Lärminderungstechnik sowie als lärm arm eingestufte Lastkraftwagen einzusetzen.

Der Vorhabenträger hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

A.IV.5.2.3

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

Soweit Maschinen und Geräte eingesetzt werden, die dem Anwendungsbereich der 32. BImSchV unterliegen, ist diese zu beachten.

A.IV.5.2.4

Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose rechtzeitig zu Beginn der Bauarbeiten unter Berücksichtigung der genauen Bauabläufe, der einzusetzenden Maschinen und der Baustelleneinrichtung unter Einbeziehung des Immissionsschutzbeauftragten fortzuschreiben. Die Prognose ist bei wesentlichen Änderungen der oben genannten Faktoren anzupassen.

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

A.IV.5.2.5

Soweit gemäß der fortgeschriebenen Lärmprognose mit einem Beurteilungspegel von mindestens 63 dB(A) in der Nacht (20.00 Uhr bis 07.00 Uhr) gerechnet wird, ist den betroffenen Anwohnern, soweit mit einem Beurteilungspegel von mindestens 73 dB(A) am Tag (07.00 Uhr bis 20.00 Uhr) gerechnet wird, ist besonders schutzbedürftigen Anwohnern (z.B. ältere Menschen, kranke Menschen, Schwangere, Nachtarbeiter) rechtzeitig für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten angemessener Ersatzwohnraum anzubieten.

A.IV.5.2.6

Während der lärmintensiven Bauarbeiten (Arbeiten, bei denen mit Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm zu rechnen ist) sind die Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb mittels messtechnischer Untersuchungen durch den Immissionsschutzbeauftragten unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm zu überwachen. Abweichend von der AVV Baulärm ist es dabei ausreichend, die Messung am Emissionsort bzw. an geeigneten Referenzpunkten durchzuführen und auf Verlangen den Lärm an den jeweiligen Immissionsorten rechnerisch zu ermitteln.

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

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

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen der Planfeststellungsbehörde sowie der zuständigen Immissionsschutzbehörde vorzulegen.

Auf Verlangen sind diese Aufzeichnungen den Betroffenen in geeigneter Form zur Kenntnis zu geben.

A.IV.5.2.7

Soweit trotz Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Eigentümern (oder

sonstig dinglich Berechtigten) von zu Wohnzwecken dienenden Gebäuden auf Verlangen eine Entschädigung in Geld zu zahlen.

Die Höhe der Entschädigung orientiert sich am tatsächlich erlittenen Ertragsverlust, etwa in Folge einer aufgrund der Baustelle zulässigen Mietminderung (§§ 535, 536 BGB). Sofern der Eigentümer (oder sonstig dinglich Berechtigte) die beeinträchtigten Wohnräume selbst bewohnt, kann eine Entschädigung nur geltend gemacht werden, wenn Ersatzwohnraum nach Ziff. A.IV.5.2.5 nicht in Anspruch genommen wurde (Wahlrecht des Eigentümers). Die Entschädigung entspricht in diesem Fall grundsätzlich der fiktiven zulässigen Mietminderung, die sich aus dem ortsüblichen Mietwert berechnet.

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

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

A.IV.5.3. Betriebslärm

A.IV.5.3.1

Die Streckenhöchstgeschwindigkeiten im Bereich der Haltestelle Eckenerstraße dürfen die im schalltechnischen Gutachten vom 23.10.2018 (Planunterlagen: Gesamtverkehrslärmplan, Anlage 13.2, Anhang 2.1.1 und 2.2.2) angesetzten Streckengeschwindigkeiten nicht überschreiten.

A.IV.5.3.2

Passive Lärmschutzmaßnahmen können von den Eigentümern folgender Grundstücke beansprucht werden:

Daxlandener Straße 1	2. OG
Daxlandener Straße 2	EG
Eckenerstraße 17	EG, 1. OG, 2. OG

Eckenerstraße 24	2. OG
Eckenerstraße 5	EG, 1. OG
Franz-Abt-Straße 1	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 31	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 33	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 35	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 37	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 39	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 4	EG
Michelinstraße 41	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 43	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 45	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 47	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 49	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 6	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 8	EG, 1. OG, 2. OG

Den Eigentümern der aufgeführten Gebäude gleichgestellt sind Eigentümer von baulichen Anlagen, die bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren – und zwar zum hier maßgeblichen Zeitpunkt der Offenlage am 03.12.2018 – bauaufsichtlich genehmigt waren oder zulässigerweise genutzt wurden.

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

Die Eigentümer der Gebäude, die dem Grunde nach anspruchsberechtigt sind, sind vom Vorhabenträger auf die Möglichkeit der Erstattung hinzuweisen, sobald feststeht, dass die Straßenbahnbaumaßnahme durchgeführt wird.

A.IV.5.4. Erschütterungen

A.IV.5.4.1

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

A.IV.5.4.2

Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind einzuhalten.

A.IV.6. Leitungsträger

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

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

A.IV.7. Vorbehalte

Der Erlass weiterer Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.

A.V. Zusagen

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

A.V.1. Straßenbahntechnik

Die Ausführungsplanung wird mit der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen beim Regierungspräsidium Stuttgart abgestimmt.

A.V.2. Sicherheit

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die den Brandschutz bzw. die Rettung beeinflussen, werden mit der Feuerwehr Karlsruhe (Branddirektion) und dem Rettungsdienst abgestimmt.

A.V.3. Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

A.V.3.1

Erforderliche Fällungen und Rodungen werden in der vegetationsfreien Zeit durchgeführt.

A.V.3.2

Im Bereich der Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört wird nur gebietsheimisches Saat- und Pflanzgut aus dem Herkunftsgebiet 6 verwendet und die Informationen darüber vorab der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz vorgelegt.

A.V.3.3

Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“ werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz abgestimmt.

A.V.3.4

Der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet durch die geplanten Gründungsarbeiten an der Haltestelle Waidweg wird der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz vorgelegt.

A.V.3.5

Die Maßnahmen aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan werden ausgeführt.

A.V.3.6

An der Haltestelle Ankerstraße wird keine Baumrodung aufgrund des angepassten Geh- und Radweges erfolgen.

A.V.3.7

Die Art sowie der Standort der Baumersatzpflanzungen für die an den Haltestellen zur Fällung/Rodung vorgesehenen Bäume und Gehölze werden mit dem städtischen Gartenbauamt abgestimmt.

A.V.4. Wasser

Sollten Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich werden, wird dafür eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde beantragt.

A.V.5. Barrierefreiheit

Die Regelungen der DIN 18040-3 (ÖPNV, Haltestellen, Gleisanlagen) und DIN 32984 (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) werden eingehalten. Soweit Abweichungen erfolgen, wird die Behindertenbeauftragte der Stadt Karlsruhe rechtzeitig eingebunden.

A.V.6. Stadt Karlsruhe, Tiefbauamt – Stadtentwässerung

A.V.6.1

Die Ausführungsplanung wird mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe abgestimmt.

A.V.6.2

Für die weitere Planung werden die Mehrspartenpläne aktualisiert.

A.V.6.3

Die Bestände der Hausentwässerungsleitungen im Bereich aller Bauvorhaben werden beim Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe, Bereich Grundstücksentwässerung erhoben und bei der Bauausführung berücksichtigt.

A.V.6.4

Im Rahmen der Ausführungsplanung werden für Bereiche, in denen in die Tiefe gebaut wird (Fundamentierung, Fahrgastunterstand, Weichenkästen etc.), Querschnitte erstellt.

A.V.6.5

Sofern bei Abwasserschächten Schachtdeckel in der Höhenlage angepasst werden, wird in Abhängigkeit von der Höhendifferenz der Steigeisengang ebenfalls angepasst.

A.V.6.6

Sofern im Rahmen des Haltestellenumbaus ein Eingriff in die Verkehrsfläche erfolgt, wird die Anzahl der Straßenabläufe auf die Verkehrsfläche abgestimmt (Anzahl 1 Ablauf/250 qm).

A.V.6.7

Die Maststandorte werden in den Ausführungsplänen eingetragen und deutlich gekennzeichnet.

A.V.6.8

Nach dem Umbau bzw. Abbruch bestehender Haltestellen nicht mehr benötigte Entwässerungsleitungen werden fachgerecht verschlossen und verdämmt.

A.V.6.9

An der Haltestelle Eckenerstraße werden die Schächte der Stadtentwässerung vermessen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird in Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe eine Lösung erarbeitet, um die Haltestelle in Lage und Ausführung so anzupassen, dass kein Konflikt mit dem Bestandsschacht 52305019 entsteht.

A.V.6.10

An der Haltestelle Ankerweg werden im Rahmen der Ausführungsplanung die Schächte der Stadtentwässerung vermessen.

A.V.6.11

An der Haltestelle Kirchplatz werden die Schächte der Stadtentwässerung vermessen. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird in Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Karlsruhe eine Lösung erarbeitet, um die Haltestelle in Lage und Ausführung so anzupassen, dass kein Konflikt mit dem Bestandsschacht 51298112 entsteht.

A.V.6.12

An der Haltestelle Hammweg werden im Rahmen der Ausführungsplanung die Schächte der Stadtentwässerung vermessen. Die Regenwasserkanäle werden in die

weitere Planung aufgenommen und das lichte Mindestabstandsmaß von 0,3 m zu weiteren Leitungen eingehalten.

A.V.7. Deutsche Telekom

A.V.7.1

Es wird sichergestellt, dass der ungehinderte Zugang zu den Kommunikationslinien der Telekom jederzeit möglich ist.

A.V.7.2

Abdeckungen von Abzweiggästen und Kabelschächten und oberirdische Gehäuse werden freigehalten.

A.V.7.3

Vor Beginn der Ausführungen werden über die vorhandenen Linien Informationen eingeholt.

A.V.7.4

Die Kabelschutzanweisung der Telekom wird beachtet.

A.V.8. Stadtwerke Karlsruhe

A.V.8.1. Allgemeines

A.V.8.1.1

Die Vorgaben der Leitungsschutzanweisung der Stadtwerke werden grundsätzlich eingehalten. Abweichungen werden abgestimmt.

A.V.8.1.2

Zu den Versorgungssystemen der Stadtwerke werden bei allen Maßnahmen die sicherheitsrelevanten lichten Mindestabstände eingehalten oder es erfolgt eine Abstimmung mit den Stadtwerken.

A.V.8.2. Stromversorgung

A.V.8.2.1

Die im Planbereich befindlichen Kabelsysteme werden entsprechend den jeweiligen Anforderungen geschützt.

A.V.8.2.2

Bezüglich des 20-kV-Kabelsystems südlich des Gleiskörpers im Bereich der Haltestelle Hammweg werden die Stadtwerke Karlsruhe rechtzeitig in die Planung einbezogen.

A.V.8.3. Gas- und Wasserversorgung

A.V.8.3.1

Das Erstellen der Schacht-Leerrohr-Systeme wird rechtzeitig mit den Stadtwerken Karlsruhe abgestimmt.

A.V.8.3.2

Hinsichtlich der in der Maßnahmenbeschreibung dargestellten Erneuerungen der Versorgungsleitungen werden die Stadtwerke rechtzeitig in die Planung eingebunden.

A.V.8.3.3

Hinsichtlich Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes werden die Stadtwerke rechtzeitig in die Planung eingebunden.

A.V.8.3.4

Falls Anpassungen an dem privaten Wasserschacht im Bereich der Haltestelle Mau-erweg notwendig werden, wird dies mit dem Eigentümer abgestimmt.

A.V.8.3.5

Die Anpassung der Gasdruckregelanlage und der Rückbau der Wartehalle an der Haltestelle Ankerstraße werden mit den Stadtwerken Karlsruhe abgestimmt.

A.V.8.3.6

Die geplanten Signalstandorte werden zur Vermeidung von Leitungskonflikten abgestimmt.

A.V.8.4. Kommunikations- und Informationstechnik

A.V.8.4.1

Die im Bereich der Haltestelle Eckenerstraße vorhandenen Kabel werden mit Halbschalenrohren geschützt.

A.V.8.4.2

Die im Bereich der Haltestellen Stadtwerke, Ankerstraße, Hammweg und Waidweg vorhandenen Kabel werden geschützt und nicht beschädigt.

A.V.8.5. Dingliche Sicherungen

Sofern dingliche Sicherungen erforderlich werden, erfolgt eine rechtzeitige Abstimmung mit den Stadtwerken Karlsruhe.

A.V.9. Bürgerverein Daxlanden

A.V.9.1

Die Planung des Schienenersatzverkehrs für die Haltestellen wird mit dem Bürgerverein Daxlanden abgestimmt.

A.V.9.2

An der Haltestelle Waidweg werden für die Bauzeit Behelfsbussteige vorgesehen.

A.V.9.3

An der Haltestelle Waidweg werden nach 20.00 Uhr keine Bauarbeiten durchgeführt.

A.VI. Entscheidung über Einwendungen und Anträge

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

A.VII. Gebühr

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B. Begründender Teil

B.I. Sachverhalt

B.I.1. Erläuterung des Vorhabens

B.I.1.1. Allgemeine Ausgangslage und Zielsetzung

Die VBK planen, die Haltestellen „Eckenerstraße“ bis „Rappenwört“ in Karlsruhe-Daxlanden, insgesamt acht Haltestellen, barrierefrei auszubauen.

Die Karlsruher Straßenbahnlinien werden überwiegend, im für die Planung maßgeblichen Bereich zwischenzeitlich ausschließlich, mit Niederflurfahrzeugen befahren. Um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in diesen Fahrzeugtyp zu ermöglichen, müssen die Bahnsteige eine Einstiegshöhe von 34 cm über Schienenoberkante aufweisen. Mehrere Haltestellen, wie z.B. die Haltestellen Mauerweg, Kirchplatz und Waidweg werden überdurchschnittlich von älteren Menschen frequentiert. Die Veränderung der Einstiegshöhe auf 34 cm führt auch für Personen, die nicht mobilitätsbehindert sind zu Erleichterungen – durch das „Eintreten statt Einsteigen“ soll ein schnellerer Fahrgastwechsel erreicht und somit auch die Wartezeit an der Haltestelle verkürzt werden. Die auszubauenden Haltestellen verfügen derzeit, mit Ausnahme der Haltestelle Kirchplatz, lediglich über eine Einstiegshöhe von 8 bis 15 cm über Schienenoberkante. Die Haltestelle Kirchplatz verfügt bisher über keine explizit ausgewiesenen Bahnsteige; der Ein- und Ausstieg erfolgt auf Straßenniveau (Höhe = 0 cm), der Wartebereich befindet sich auf den angrenzenden Gehwegflächen.

Weiterhin entsprechen die Bahnsteigbreiten, insbesondere an den besonders aufkommensstarken Haltestellen, nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Bahnsteige sollen eine nutzbare Breite von 2,50 m nicht unterschreiten.

Die Bahnsteige sind bisher weder mit taktilen Leitplatten ausgestattet noch mit ausreichendem Kontrast. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse verfügen nicht alle Haltestellen über die vollständige Haltestellenausstattung wie dynamische Fahrgastinformationsanzeiger, Müllsammelbehälter und Fahrgastunterstände (FGU) mit Sitzgelegenheit.

Auch verfügen die Haltestellen, mit Ausnahme der beiden Haltestellen Eckenerstraße und Rappenwört, nicht über die erforderliche Bahnsteiglänge von ca. 75 m, um bei Zugverbänden in Doppeltraktion einen gesicherten und komfortablen Ein- und Ausstieg zu gewährleisten.

Der Umbau der Haltestellen soll in den Jahren 2020 bis 2021 durchgeführt werden.

B.I.1.2. Geplanter Zustand

B.I.1.2.1 Haltestelle Eckenerstraße

Zur Verbesserung der Umsteigesituation, der Fahrgastsicherheit und der Wirtschaftlichkeit (Instandhaltung) sollen die bestehenden zwei Haltestellen in der Daxlander Straße und der Eckenerstraße mit jeweils zwei Bahnsteigen zu nur noch einer Haltestelle in der Michelinstraße, direkt nördlich des Knotenpunktes Michelinstraße/Eckenerstraße/Daxlander Straße/Zeppelinstraße, zusammengelegt werden. Die Haltestelle soll in Mittellage mit jeweils einem Seitenbahnsteig je Fahrtrichtung barrierefrei ausgebaut werden. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Die Bahnsteige werden mit einer Länge von 80 m und einer Höhe von 34 cm über Schienenoberkante errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des Haltestellenneubaus wird das Gleis festgelegt und zwischen Bahnsteigkante und äußerer Fahrkante eine Asphaltschicht oder Pflaster eingebracht. Die Breite beträgt an beiden Bahnsteigen 2,50 m, die Querneigung 2,5 % in Richtung Bahnsteighinterkante. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984 vorgesehen. Alle Bahnsteigzugänge erfolgen mit geneigten Zugängen von maximal 6 % Längsneigung.
- Die Querung der Gleise und der Straßenfahrbahn wird im Süden der Michelinstraße mit einer zusätzlichen Fußgängerquerung in die Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes eingebunden. Die Querung im Norden der Haltestelle erfolgt als unsignalisierter Z-Überweg über den Gleiskörper, die Querung der angrenzenden Richtungsfahrbahnen wird mit Bedarfsanforderung signalisiert. Die zusätzliche Signalisierung des Kfz-Verkehrs wird mit der Steuerung am Knotenpunkt B36/Daxlander Straße/Zeppelinstraße koordiniert.

- Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.
- Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante und über die Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den Mischwasser-/Abwasserkanal geführt.
- Die bestehenden Bahnsteige werden zurückgebaut und als Verkehrsgrünstreifen (entsiegelt) angelegt. Die Aufstellflächen neben dem Gleis für Fußgänger an der signalisierten Querung bleiben erhalten. Im Rahmen des Haltestellenrückbaus wird der Gleiskörper in der bestehenden Lage saniert, die signaltechnische Einrichtung erneuert und in die neue Signalanlage am Knotenpunkt Michelinstraße/Eckenerstraße/Daxlander Straße integriert.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Geh- und Radwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe ausgearbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept und die Erweiterung der signaltechnischen Einrichtung ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System vorgesehen.

Die Fahrbahn und Gehwegflächen werden entsprechend der neuen Situation umgebaut bzw. angepasst:

- In Fahrtrichtung Innenstadt wird der Bahnsteig mit einem Schrammbord von der Fahrbahn abgetrennt. Der angrenzende Geh- und Radweg wird mit einer Breite von mindestens 3,00 m ausgebaut.
- Die zusätzliche Fußgängerquerung über die Michelinstraße erfordert eine Anpassung der Knotenpunktzufahrt aus der Zeppelinstraße: Alle Verkehrsströme werden künftig in die Signalisierung eingebunden.
- Für den Radverkehr wird in der Zeppelinstraße ein Schutzstreifen angeboten sowie eine direkte Führung über den gemeinsamen Geh- und Radweg für rechtsabbiegende Radfahrer.
- In stadtauswärtiger Richtung wird die dreistreifige Fahrbahn auf zwei Fahrstreifen reduziert. Der Rechtsabbieger wird gemeinsam mit dem Geradeausverkehr auf der rechten Fahrspur geführt. (Die Stadt Karlsruhe beabsichtigt in den angrenzenden

Geh- und Radweg in der Michelinstraße eine Baumreihe mit Grünstreifen zu integrieren.)

- Im Knotenpunktbereich wird der Geh- und Radweg über die gesamte Breite von 4,00 m ausgebaut. Er wird im Bogen mit Pollern eingefasst, um rechtswidriges Halten und Überfahren zu unterbinden.
- In Abstimmung mit den Ämtern der Stadt Karlsruhe wird eine B+R-Anlage auf dem östlichen Geh- und Radweg an der Ecke Michelinstraße/Zeppeleinstraße errichtet.

Die Signalisierung soll künftig wie folgt erfolgen:

- Die südlichen Zugänge über die Michelinstraße zur Haltestelle werden in die bestehende Knotenpunkt-Signalisierung eingebunden; die Aufstellflächen an der versetzten Querung werden ausreichend groß dimensioniert.
- Darüber hinaus soll die nördliche Fußgängerquerung mit einer bedarfsorientierten Signalisierung versehen und so mit der Knotenpunkt-Signalisierung koordiniert werden. Die beiden o.g. Fußgängerquerungen sowie alle weiteren Querungen am Knotenpunkt Michelinstraße/Eckenerstraße/Daxlander Straße werden mit Bedarfsanforderung und Blindeneinrichtung ausgestattet. Es bedarf einer umfangreichen Erweiterung der bestehenden Signalanlage inkl. Erneuerung der vorhandenen Signalgeber zur Sicherung der Barrierefreiheit.
- Im Norden der Haltestelle ist eine zusätzliche Fußgängerquerung vorgesehen. Die Signalisierung erfolgt koordiniert mit dem angrenzenden Knotenpunkt Michelinstraße/Eckenerstraße /Daxlander Straße und ebenfalls mit einer Bedarfsanforderung für Fußgänger.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 2,6 Mio.

B.I.1.2.2 Haltestelle Stadtwerke

Die Haltestelle liegt am Knotenpunkt Daxlander Straße/Pfannkuchstraße. Der stadtauswärtige Bahnsteig östlich des Knotenpunktes soll aufgrund der beengten Situation durch den angrenzenden Straßenraum verlegt werden, so dass er künftig westlich des Knotenpunktes gegenüber dem Bahnsteig in Richtung Innenstadt liegen wird. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Beide Bahnsteige werden mit je 38 m Länge und einer Höhe von 34 cm über Schienenoberkante ausgebaut bzw. errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Die Gleise werden in beiden Fahrtrichtungen mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante festgelegt, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Dieser Bereich wird mit Asphalt eingedeckt. Die Länge der Bahnsteige wird auf 38 m statt 40 m reduziert, um den Baum westlich des Bahnsteigs in Fahrtrichtung Innenstadt zu erhalten. Die Bahnsteigbreite beträgt auf der Nordseite 2,50 m, auf der Südseite 3,50 m. Im südlichen Bahnsteig können bei dieser Breite zwei Baumscheiben integriert werden. Die Querneigung der Bahnsteige beträgt 2,5 % in Richtung Straßenseite. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984 vorgesehen. Alle Bahnsteigzugänge haben Zugänge mit einer Längsneigung von maximal 6 %.
- Die versetzte Querung der Gleise und der Kfz-Fahrbahn ist östlich der Haltestelle in die vorhandene Signalisierung des benachbarten Knotenpunktes eingebunden (Rot-Dunkel-Anlage mit Blindentastern), während die westliche Querung über die Gleise als unsignalisierter Z-Überweg ausgeführt wird, mit einer Aufstellfläche zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen.
- Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.
- Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante und über die Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den Mischwasser-/Abwasserkanal geführt.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Gehwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept und die Erweiterung der signaltechnischen Einrichtung ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System vorgesehen.

Die Kfz-Fahrbahn in der Daxlander Straße wird an die neue Situation angepasst:

- Der nördliche Fahrbahnrand wird als Abgrenzung zu den Schrägparkplätzen beibehalten und die Fahrbahn auf 8,44 m eingeeengt. In Fahrtrichtung Osten stehen dem Kfz-Verkehr 4,50 m zur Verfügung, sodass ein rechtsabbiegender Pkw im Knotenpunktbereich warten kann, ohne den geradeausfahrenden Verkehr zu behindern. In Fahrtrichtung Westen steht dem Kfz-Verkehr die übrige Breite von 3,94 m zur Verfügung.
- Für rechtseinbiegenden Lastzüge und Sattelschlepper aus der Pfannkuchstraße in die Daxlander Straße wird die Kfz-Fahrbahn aufgeweitet.
- Für Fußgänger steht eine, durch einen Bordstein von der Fahrbahn abgegrenzte, Aufstellfläche zur Verfügung.
- Für den Einbau einer Querungshilfe in der Fahrbahnmitte im Westen der Haltestelle müssen zwei Kfz-Stellplätze entfallen, um den direkten Zugang für den Fußgänger zur Querung zu ermöglichen.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,1 Mio.

B.I.1.2.3 Haltestelle Mauerweg

Die Haltestelle Mauerweg liegt westlich des Knotenpunktes Daxlander Straße/Mauerweg. Der Bahnsteig in Richtung Rappenwört wird weitgehend in seiner bestehenden Lage barrierefrei umgebaut. Der gegenüberliegende Bahnsteig in Richtung Innenstadt wird wie bisher als überfahrbares Kap ausgebaut. Die Zufahrt zum Friedhof soll künftig durch die Stadt Karlsruhe als Geh- und Radweg mit dem Zusatz „Anlieger frei“ ausgewiesen werden. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Der Bahnsteig in Richtung Rappenwört wird auf einer Länge von 40 m auf eine Regelhöhe von 34 cm angepasst, bei einem Regelabstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Die Gleise werden in beiden Fahrtrichtungen mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante festgelegt, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Dieser Bereich wird mit Asphalt eingedeckt. Die Bahnsteigbreite beträgt 2,50 m und wird nach Westen hin konisch auf 2,00 m verjüngt. Im Osten des Bahnsteigs wird ein geneigter Zu-

gang mit maximal 6 % Längsneigung als Zugang an den vorhandenen Bahnübergang angeschlossen. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.

- Der südliche Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt wird als überfahrbares Kap ebenfalls mit einer Länge von 40 m und einer Höhe von 34 cm errichtet, bei einem Regelabstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Die Breite beträgt 3,80 m, dazu kommt eine Wartefläche für die Fahrgäste mit einer Breite von 1,75 m. Der Bereich wird durch eine Entwässerungsmulde und eine veränderte Oberflächengestaltung optisch von dem gemeinsam genutzten Geh- und Radweg abgegrenzt. Die Zugänge zum Bahnsteig erfolgen mit einer Fahrbahnanrampung von maximal 3 % Längsneigung. Die Bahnsteigvorderkante wird durch eine spezielle Kennzeichnung und Fahrbahnmarkierung optisch hervorgehoben, um den Kfz-Verkehr auf den angrenzenden Gleiskörper aufmerksam zu machen. Als Bahnsteigbelag ist ebenfalls Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984. Der Geh- und Radweg wird asphaltiert.
- Das Oberflächenwasser wird auf dem Bahnsteig in Richtung Rappenwört mit Hilfe der Querneigung zur Bahnsteighinterkante und über die Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den Mischwasser-/Abwasserkanal geführt. Auf dem gegenüberliegenden Bahnsteig wird das Oberflächenwasser in einer Muldenrinne gesammelt und über einen neu zu setzenden Straßeneinlauf in den vorhandenen Mischwasser-/Abwasserkanal geführt.
- Der östlich der Haltestelle befindliche Bahnübergang wird weiterhin signalisiert, er wird zusätzlich mit Blindentastern ergänzt.
- Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Geh-

wege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System erforderlich.

Die Kfz-Fahrbahn in der Daxlander Straße wird an die neue Situation angepasst:

- Es erfolgt eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m je Richtung.
- Im Knotenpunktbereich zum Mauerweg wird in der Daxlander Straße eine Sperrfläche markiert, um für den Rechtsabbieger in die untergeordnete Straße genügend Aufstellfläche zu bieten.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,0 Mio.

B.I.1.2.4 Haltestelle Ankerstraße

Die Haltestelle Ankerstraße am Eingang zum Ortskern von Daxlanden, östlich des Knotenpunktes Kastenwörtstraße/Ankerstraße, wird in der bestehenden Lage barrierefrei ausgebaut. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Der Bahnsteig in Richtung Rappenwört wird auf einer Länge von 37 m auf 34 cm erhöht, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m in der Geraden und bis zu 1,66 m im Bogen. Die Gleise sind bereits im Bestand festgelegt, sodass in der Geraden und im Bogen das Spaltmaß maximal 5 cm beträgt. Die Breite des Bahnsteigs variiert aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung. Der östliche Teil des Bahnsteigs wird über die gesamte Breite von rund 4,0 m gemeinsam als Bahnsteig sowie als Geh- und Radweg genutzt. Der Geh- und Radweg wird über einen geneigten Zugang in Richtung Daxlanden abgesenkt, während der Bahnsteig mit einer Breite von mindestens rund 2,0 m fortgeführt wird, um eine ausreichende Länge zum barrierefreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sicherzustellen. Das vorzeitige Absenken des Geh- und Radwegs ist notwendig, um die Entwässerung von der Wohnbebauung wegzuführen. Die Querneigung des Bahnsteigs und des Geh- und Radwegs erfolgt stets zur Muldenrinne, sodass das Oberflächenwasser über Straßeneinläufe in den vorhandenen Mischwasser-/Abwasserkanal geleitet werden kann. Sowohl nach

Osten als auch nach Westen wird der Bahnsteig mit geneigten Zugängen von maximal 6 % Längsneigung an das übergeordnete Wegenetz angeschlossen. Zusätzlich wird im Osten eine Treppenstufe am Bahnsteig angeboten, um eine maximale Bahnsteiglänge zu erzielen.

- Der gegenüberliegende Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt wird mit einer Länge von 39 m und einer Höhe von 34 cm ausgebaut. Der 4,70 m breite Bahnsteig wird ebenfalls als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt. Mit geneigten Zugängen von maximal 6 % Längsneigung wird der Bahnsteig an die vorhandenen Querungsstellen angeschlossen. Damit über die gesamte Länge des Niederflurfahrzeugs ein ebenerdiger und stufenfreier Einstieg möglich ist, werden die geneigten Zugänge nicht über die gesamte Bahnsteigbreite, sondern nach hinten versetzt gebaut. Zusätzlich wird parallel zu diesem Zugang eine Treppenstufe angeordnet.
- In Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe werden unter dem Vordach des ehemaligen Kiosks Fahrradbügel für B+R errichtet.
- Als Bahnsteigbelag ist jeweils Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.
- Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.
- Der Bahnübergang der Rheinhafenstraße bleibt weiterhin signalisiert, die Fußgänger- Querung wird künftig zusätzlich mit Blindentastern ausgestattet.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Gehwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System vorgesehen.

Im Zuge des Haltestellenumbaus wird die Weichenanlage vom eingleisigen in den zweigleisigen Bereich erneuert und die Signalsteuerung angepasst.

Im Rahmen des Haltestellenumbaus werden die Fahrbahn-, Geh- und Radverkehrsflächen der neuen Situation angepasst:

- Damit die Bahnsteige über die gesamte Länge barrierefrei ausgebaut werden können, wird der Radweg von Norden kommend parallel zur Rheinhafenstraße geführt und über einen geneigten Zugang an den Bahnsteig nach Daxlanden bzw. über die signalisierte Querung in Richtung Rheinstrandsiedlung angebunden.
- Eine Baumfällung wird durch die geänderte Wegeführung nicht erforderlich.
- Im Knotenpunktbereich Kastenwörtstraße/Ankerstraße wird die Ankerstraße auf 5,50 m eingeeengt und der Gehweg mit einer Breite von mind. 2,00 m parallel geführt.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,0 Mio.

B.I.1.2.5 Haltestelle Kirchplatz

An der Haltestelle Kirchplatz sind bisher keine baulich angelegten Bahnsteige vorhanden, der Ein- und Ausstieg erfolgt auf Straßenniveau. Künftig soll ein barrierefreier, stufenfreier Einstieg in Niederflurfahrzeuge möglich sein. Da der Kfz-Verkehr gemeinsam mit der Straßenbahn auf der Fahrbahn geführt wird, entsteht am Kirchplatz eine Kaphaltestelle. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- In der Kastenwörtstraße wird vor der Kirche der stadteinwärtige Bahnsteig mit 40 m Länge und einer Höhe von 34 cm über Schienenoberkante errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Die gesamte Breite von 4,50 m zwischen der Einfriedungsmauer der Kirche und der Bahnsteigvorderkante wird sowohl zum Ein- und Ausstieg der Fahrgäste als auch für den Fußgängerverkehr genutzt.
- In der Pfalzstraße, zwischen den Einmündungen zur Rappenwört- und Kastenwörtstraße, wird der Bahnsteig mit einer Länge von rund 40 m, einer Breite von mindestens 4,30 m und unterschiedlichen Bahnsteighöhen errichtet: der westliche Bahnsteigabschnitt wird auf einer Länge von 13 m mit einer 34 cm hohen Kante versehen, sodass die ersten beiden Türen der Straßenbahn barrierefrei

zu erreichen sind. Auf der übrigen Länge erhält der Bahnsteig eine Höhe von 8 bzw. 4 cm, damit die Belieferung des Einzelhandelsmarkts an der Einmündung Kastenwörtstraße/Pfalzstraße möglich bleibt. Mittels einer Markierung wird die Ladezone definiert und sowohl für die Fahrgäste als auch Fußgänger eine Bewegungsfläche von 1,50 m ab der Bahnsteigkante freigehalten.

- Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.
- Die Querneigung des Bahnsteigs erfolgt stets zur Muldenrinne, sodass das Oberflächenwasser über Straßeneinläufe in den vorhandenen Mischwasser-/Abwasserkanal geleitet werden kann. Die Entwässerung der angrenzenden Gehwege erfolgt über die Straßeneinläufe an der Fahrbahn in den vorhandenen Kanal.
- Alle Bahnsteigzugänge erfolgen mit geneigten Zugängen von maximal 6 % Längsneigung an das angrenzende Wegenetz. Als Schutz für den Kfz-Verkehr wird ein Schrammbord mit einer Breite von 30 cm und einer Höhe von 17 cm errichtet.
- Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc. In der Gegenrichtung wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf Einbauten weitestgehend verzichtet.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Gehwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System vorgesehen.

Die Fahrbahn und Gehwegflächen werden entsprechend der neuen Situation umgebaut bzw. angepasst:

- Die Breite der Kfz-Fahrbahn im Haltestellenbereich wird auf 4,56 m in der Pfalzstraße und auf 5,44 m in der Kastenwörtstraße reduziert.

- Zusätzlich wird in der Kastenwörtstraße die Gehwegfläche nordöstlich der Haltestelle vergrößert, sodass die Querungslängen für Fußgänger über die Kfz-Fahrbahn reduziert und die Übersichtlichkeit des gesamten Knotenpunkts verbessert werden.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,0 Mio.

B.I.1.2.6 Haltestelle Hammweg

Sowohl der stadteinwärtige Bahnsteig im eingleisigen Bereich am Rande des Tiefgestades als auch der stadtauswärtige Bahnsteig im zweigleisigen Bereich westlich des Knotenpunktes Rappenwörtstraße/Hammweg werden in bestehender Lage barrierefrei ausgebaut. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Beide Bahnsteige werden mit einer Länge von 40 m und einer Höhe von 34 cm über Schienenoberkante ausgebaut, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des Haltestellenausbaus wird das Gleis festgelegt und zwischen Bahnsteigkante und äußerer Fahrkante eine Asphalt-schicht oder Pflaster eingebracht. Die Bahnsteigbreite beträgt bei dem Bahnsteig in Richtung Innenstadt 2,50 m, für die Wartehalle wird die Fläche um 88 cm verbreitert. Die Stützwand der Bahnsteighinterkante wird auf einer Flachgründung mit einem Bodenaustausch von 0,50 m Mächtigkeit ausgeführt. Der Bahnsteig in Richtung Rappenwört wird über die gesamte Breite von ca. 3,00 m bis zur Grundstücksgrenze ausgebaut, da diese Fläche gemeinsam mit dem Geh- und Radverkehr genutzt wird. An der Hinterkante wird eine Muldenrinne zur Ableitung des Oberflächenwassers integriert. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.
- Die Zugänge zum Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt werden mit maximal 6 % Längsneigung ausgebildet. Der Bahnsteig in Fahrtrichtung Rappenwört wird über den direkt angrenzenden Geh- und Radweg entlang der Gleistrasse erschlossen, die Längsneigung beträgt maximal 6 %.
- Die Querung der Gleisanlage zwischen den beiden Bahnsteigen wird mit einer zusätzlichen Aufstellinsel zwischen den Gleisen signalisiert. Die Oberfläche der

Aufstellinsel soll sich optisch von der umgebenden Fläche abheben, z.B. Pflaster und Asphalt, gegebenenfalls mit Markierung.

- Der Bahnsteig in Richtung Innenstadt erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc. In der Gegenrichtung wird aufgrund der engen Platzverhältnisse auf Einbauten weitestgehend verzichtet, lediglich Beleuchtung und Fahrgastinformation ist vorgesehen.
- Die bestehende signalisierte Einmündung Hammweg/Rappenwörtstraße wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit um eine signaltechnische Sicherung an der Einmündung Kastenwörtstraße/Hammweg ergänzt. An beiden Zufahrten zum Hammweg sind Rückhaltesignale für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Gleichzeitig werden die Fußgängerquerungen über die Gleise und Kfz-Fahrbahn mit einer Rot-Dunkel-Anlage signalisiert; die Gleisquerung zwischen den beiden Bahnsteigen wird mit Blindentastern ausgestattet.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Gehwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept ist ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System erforderlich.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,2 Mio.

B.I.1.2.7 Haltestelle Waidweg

Die Haltestelle verfügt über drei Bahnsteige: den Einstiegsbahnsteig in Richtung Innenstadt, den Ausstiegsbahnsteig für dort endende Bahnen in der Einfahrt der Wendeschleife und einen dritten Bahnsteig zur Weiterfahrt nach Rappenwört (dem Einstiegsbahnsteig gegenüberliegend). Künftig sollen die beiden letztgenannten Bahnsteige zu einem gemeinsamen Bahnsteig östlich der Einfahrt in die Wendeschleife zusammengefasst werden. Alle Bahnsteige sollen barrierefrei umgebaut werden. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Der Bahnsteig in Richtung Innenstadt wird auf einer Länge von 40 m auf 34 cm erhöht, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Im Rahmen des Haltestellenneubaus wird das Gleis festgelegt und zwischen Bahnsteigkante und äußerer Fahrkante eine Asphaltenschicht oder Pflaster eingebracht. Die Breite des Bahnsteigs beträgt in der Regel 2,50 m; im Bereich der Wartehalle wird der Bahnsteig auf 3,38 m verbreitert. Für die Gründung des Bahnsteigs ist die Errichtung einer Stützwand am untenliegenden Wegrand erforderlich.
- Der Bahnsteig in Richtung Rappenwört und zum Ausstieg an der Endstation wird östlich der Einfahrt zur Wendeschleife mit einer Länge von 40 m und einer Höhe von 34 cm errichtet, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Die gesamte Breite von ca. 5,00 m bis zur Grundstücksgrenze wird für einen gemeinsamen Geh- und Radweg sowie für den Bahnsteig genutzt. Eine Ausstiegsfläche mit einer durchgehenden Breite von 2,00 m ab Bahnsteigkante wird für die ein- und aussteigenden Fahrgäste mit Hilfe verkehrslenkender Maßnahmen freigehalten: unterschiedliche Oberflächengestaltung sowie Muldenrinne zur Ableitung des Oberflächenwassers, Führung des Fußgänger- und Radverkehrs von Osten kommend zur Bahnsteighinterkante durch eine gepflasterte mit einem Hochbord abgegrenzte Fläche neben dem Bahnsteigzugang und einem begleitenden Geländer. Die begrünte Böschung zum angrenzenden Seniorenzentrum St. Valentin wird teilweise abgetragen und mit einer Stützmauer an der Bahnsteighinterkante abgefangen.
- Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984. Auf dem nördlichen Bahnsteig wird der Geh- und Radweg asphaltiert.
- Die Bahnsteigzugänge werden mit einer Längsneigung von maximal 6 % ausgebildet. Zusätzlich wird ein Treppenaufgang zu dem südlichen Bahnsteig angeboten, um zu verhindern, dass Fahrgäste und weitere Fußgänger über den Gleiskörper zum Tiefgestade laufen.
- Die Haltestelle erhält die im VBK-Netz übliche Ausstattung, wie z.B. Wartehallen mit Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc.

- Die Gleisquerungen für Fußgänger- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zwischen den beiden Bahnsteigen und in Ost-West-Richtung vom Bahnsteig in Fahrtrichtung Rappenwört über die Wendeschleife in Richtung angrenzendem Geh- und Radweg werden signalisiert und mit Blindentastern ausgestattet.
- Zusätzlich ist eine Flankenschutzanlage für die Signalisierung der Wendeschleife vorgesehen.
- Der Kfz- und Radverkehr über das durchgehende Streckengleis östlich der Hermann-Schneider-Allee sowie über die südliche Querung in der Wendeschleife wird signaltechnisch gesichert; vorgesehen ist eine Rot-Dunkel-Anlage. Die Querungen im nördlichen Bereich der Wendeschleife bleiben wie im Bestand erhalten.
- Der durchgehende Kfz-Verkehr in der Hermann-Schneider-Allee wird bei einer einfahrenden Straßenbahn in Richtung Rappenwört oder von Rappenwört kommend signaltechnisch gesichert.
- Die zueinander feindlichen Fahrbeziehungen der Straßenbahnen aus der Wendeschleife kommend und auf dem durchgehenden Gleis Richtung Rappenwört werden ebenfalls signaltechnisch gesichert.
- Die Oberleitungsmasten werden im Bereich der Bahnsteige erneuert und gegebenenfalls in ihrer Lage angepasst, sofern diese im Bereich der Bahnsteige stehen. Die Fahrleitung wird angepasst.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie Kfz-Fahrbahnen und Geh- und Radwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Es ist sowohl für das neue Beleuchtungskonzept als auch für die Erweiterung der signaltechnischen Einrichtung ein umfangreiches Schacht-Leerrohr-System notwendig. Sofern im Rahmen der Bauausführung Leitungen im Bahnsteig in Fahrtrichtung Rappenwört betroffen sind und frei gelegt werden, sollen diese in der bestehenden Lage erneuert werden.

Geh- und Radwegeflächen werden entsprechend der neuen Situation umgebaut bzw. angepasst:

- Der Radweg wird von der Haltestelle Hammweg über die Haltestelle Waidweg entlang der Gleistrasse bis zur bestehenden Gleisquerung an der Hermann-Schneider-Allee geführt.
- Damit der Radverkehr sicher über den angebotenen Radweg und nicht rechtswidrig über den Gleiskörper fährt, wird im Bereich östlich der überfahrbaren Gleisquerung der Pflasterbelag zurückgebaut und der Gleiskörper in Schotter eingedeckt.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 1,6 Mio.

B.I.1.2.8 Haltestelle Rappenwört

Der bestehende Bahnsteig an der Wendeschleife am Rheinstrandbad soll von 75 m auf 80 m verlängert und barrierefrei umgebaut werden. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Der Bahnsteig wird auf einer Länge von 80 m auf 34 cm erhöht, bei einem Abstand Bahnsteigkante – Gleisachse von 1,58 m. Das Gleis wird mit Halbschwellen zwischen der äußeren Schiene und der Bahnsteigkante festgelegt, um ein möglichst geringes Spaltmaß zu erzielen. Dieser Bereich wird mit Asphalt eingedeckt. Die Breite beträgt ca. 2,30 m im Bereich der bestehenden Hecken und 2,50 m im Bereich des Zugangs. Als Bahnsteigbelag ist Betonpflaster vorgesehen mit einem taktilen Blindenleitsystem gemäß DIN 32984.
- Der Bahnsteigzugang erfolgt mit einem geneigten Zuweg von maximal 6 % Längsneigung. Zusätzlich wird westlich dieses Zugangs ein Treppenaufgang direkt zum Bahnsteig angeboten.
- Die bestehende Ausstattung der Haltestelle mit Wartehalle und Sitzgelegenheit wird um Beleuchtung, Beschilderung, dynamische Fahrgastinformation, Spritzschutzwand etc. erweitert.
- Das Oberflächenwasser wird über die Querneigung zur Bahnsteighinterkante geleitet und versickert dort in die vorhandene Grünfläche oder wird über Straßeneinläufe am Fahrbahnrand in den Kanal geführt.
- Die Haltestelle wird künftig mit eigenen Beleuchtungskörpern ausgestattet. Die vorhandene Beleuchtung wird zurückgebaut und den neuen Anforderungen

entsprechend neu errichtet: für die Bahnsteige sowie angrenzende Geh- und Radwege wird das Beleuchtungskonzept gemeinsam mit den Stadtwerken Karlsruhe überarbeitet. Für das neue Beleuchtungskonzept ist eine Anpassung des Schacht- Leerrohr-Systems erforderlich.

Die voraussichtlichen Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf ca. EUR 0,6 Mio.

B.I.2. Verfahrensablauf

B.I.2.1. Screening

Nach der Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) kam das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 28.07.2016 zu der Einschätzung, dass von den Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Maßgeblich für diese Entscheidung waren insbesondere folgende Erwägungen:

- Die Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße und Kirchplatz liegen im innerstädtischen Bereich inmitten großflächiger Siedlungs- und Verkehrsflächen. Schutzgebiete und Biotope sind nicht betroffen. Vorkommen besonders oder streng geschützter Arten sind in diesen Vorhabenbereichen nicht zu erwarten.
- Die Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört liegen am Siedlungsrand bzw. im Außenbereich. Die Verträglichkeit der Vorhaben mit den Erhaltungszielen der Natura-2000-Gebiete konnte im Rahmen einer Natura 2000-Vorprüfung geprüft werden, ebenso wie die Auswirkungen auf den Schutzzweck der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete. Zudem wurden ein Landschaftspflegerischer Begleitplan sowie ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Etwaigen Vorkommen bzw. Beeinträchtigungen besonders oder streng geschützter Arten wird durch entsprechende Schutz-, Vermeidungs- und gegebenenfalls CEF-Maßnahmen Rechnung getragen.
- Durch das Vorhaben werden im Wesentlichen bereits versiegelte und als Verkehrsflächen genutzte Flächen in Anspruch genommen, so dass hinsichtlich der Bodenqualität keine Verschlechterung zu befürchten ist.

- Das Ortsbild ist durch Bebauung sowie Verkehrsflächen (Straße, Schienen) geprägt, so dass von dem Vorhaben keine qualitativen Verschlechterungen ausgehen.
- Zwar ist teilweise die Rodung von Gehölz und Bäumen erforderlich. Nach Ende der Baumaßnahme wird jedoch die Rodung der Gehölze und Bäume durch entsprechende Nachpflanzungen kompensiert.
- Da keine wesentliche Änderung im Sinne der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) an den Gleisanlagen vorgesehen ist, sind insoweit zusätzliche Beeinträchtigungen durch Schall und Erschütterungen nicht zu befürchten. Etwaigen Konflikten auf Grund des mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Bau- lärms kann durch die Beachtung lärmindernder Vorschriften und entsprechender Auflagen Rechnung getragen werden.

B.I.2.2. Anhörung

Mit Schreiben vom 23.04.2018 beantragte die VBK beim Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und am 04.06.2018 bei der Stadt Karlsruhe als Anhörungsbehörde die Durchführung des Anhörungsverfahrens für den barrierefreien Umbau der Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße, Kirchplatz, Hammweg, Waidweg und Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden.

Der Antrag auf Planfeststellung hat nach ortsüblicher Bekanntmachung am 30.11.2018 in der Stadtzeitung (Amtsblatt der Stadt Karlsruhe) in der Zeit vom 03.12.2018 bis 02.01.2019 einen Monat lang bei der Stadt Karlsruhe öffentlich ausgelegt. Parallel dazu sind die zur Einsicht ausgelegten Unterlagen auf der Internetseite der Stadt Karlsruhe unter der Rubrik „Amtliche Bekanntmachungen“ ins Internet eingestellt worden.

Gegenstand der Auslegung waren zwei DIN A4 Ordner mit den darin aufgenommenen Anlagen 1 bis 14, unter anderem mit Maßnahmenbeschreibung, Übersichtslageplan, Bestands- und Entwurfslageplänen, Querschnitten, Bauwerksverzeichnis, Eigentü-

merkarten, Verkehrsuntersuchung an der Haltestelle Eckenerstraße, Baugrunduntersuchungen für die Haltestellen Hammweg und Waidweg, UVP-Vorprüfungen, artenschutzrechtlichen Prüfungen, landschaftspflegerischen Begleitplänen, schalltechnischen Untersuchungen sowie Kampfmittel-Untersuchungen. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass etwaige Einwendungen gegen den Plan bis einschließlich 16.01.2019 bei der Stadt Karlsruhe erhoben werden konnten.

Zugleich hat die Stadt Karlsruhe folgende Stellen angehört:

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
1	ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Kreisverband Karlsruhe	-
2	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde Baden-Württemberg	Stellungnahme (14.01.2019)
3	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e.V.	-
4	Bürgerverein Daxlanden e.V.	Stellungnahme (16.01.2019)
5	BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein	-
6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Belange nicht berührt (27.11.2018)
7	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Verwaltungsaufgaben, Nebenstelle Karlsruhe	-
8	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen	-
9	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-
10	Deutsche Telekom Technik GmbH TI NL Südwest	Stellungnahme (17.01.2019)
11	Evang. Kirchengemeindeamt Karlsruhe	-
12	Handwerkskammer Karlsruhe	keine Anregungen/Bedenken (29.11.2018)
13	Industrie- und Handelskammer Karlsruhe	keine Anregungen/Bedenken (11.01.2019)
14	Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg	Stellungnahme (30.11.2018)
15	Kath. Gesamtkirchengemeinde Karlsruhe	-

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
16	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	keine Anregungen/Bedenken (04.12.2018)
17	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e. V.	-
18	Landesjagdverband Baden-Württemberg e. V.	-
19	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V.	-
20	Landratsamt Karlsruhe Gesundheitsamt	Stellungnahme (15.01.2019)
21	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Fehlanzeige (04.12.2018)
22	Nachbarschaftsverband Karlsruhe Planungsstelle	Fehlanzeige (15.01.2019)
23	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e. V.	-
24	Netze BW GmbH	keine Anregungen/Bedenken (04.12.2018)
25	Polizeipräsidium Karlsruhe	keine Anregungen/Bedenken (17.12.2018)
26	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	Stellungnahme (07.01.2019)
27	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 51 - Recht und Verwaltung	-
28	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz Planung	Stellungnahme (10.12.2018)
29	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 54.1 - 4 - Industrie/Kommunen	Keine Betroffenheit (29.11.2018)
30	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 55 - Naturschutz, Recht	Stellungnahme (12.12.2018)
31	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege	-
32	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	Belange nicht berührt (16.01.2019)
33	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 - Automatisiertes Raumordnungskataster (AROK)	-
34	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 44 – Straßenplanung	-
35	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 45 - Straßenbetrieb und Verkehrstechnik	keine Anregungen/Bedenken (29.11.2018)

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
36	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 46 – Verkehr	-
37	Regierungspräsidium Stuttgart Landesamt für Denkmalpflege	-
38	Regierungspräsidium Stuttgart Technische Aufsichtsbehörde	keine Einwände (16.01.2019)
39	Regierungspräsidium Tübingen Abt. 9 – Landesstelle für Straßentechnik	Keine Betroffenheit (18.12.2018)
40	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	-
41	RVS - Regionalbusverkehr Südwest GmbH	-
42	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Baden-Württemberg e. V.	-
43	Schwäbischer Albverein e. V.	Keine Betroffenheit (14.12.2018)
44	Schwarzwaldverein e. V.	Fehlanzeige (30.11.2018)
45	Staatl. Schulamt Karlsruhe	-
46	Stadt Karlsruhe Branddirektion	keine Bedenken (15.01.2019)
47	Stadt Karlsruhe Bürgermeisteramt	-
48	Stadt Karlsruhe Behindertenkoordination	Stellungnahme (12.12.2018)
49	Stadt Karlsruhe Gartenbauamt	Stellungnahme (22.01.2019)
50	Stadt Karlsruhe Liegenschaftsamt	-
51	Stadt Karlsruhe Schul- und Sportamt	Stellungnahme (16.01.2019)
52	Stadt Karlsruhe Stadtplanungsamt	Stellungnahme/keine Einwände (22.05.2019)
53	Stadt Karlsruhe Tiefbauamt	Stellungnahme (20.12.2018)
54	Stadt Karlsruhe Ordnungs- und Bürgeramt	keine Bedenken (11.01.2019)
55	Stadt Karlsruhe ZJD - Denkmalschutzbehörde	keine Betroffenheit (30.11.2018)
56	Stadt Karlsruhe ZJD - Immissions- und Arbeitsschutzbehörde	Stellungnahme (15.01.2019)
57	Stadt Karlsruhe ZJD - Natur- und Bodenschutzbehörde	Stellungnahme (21.12.2018)
58	Stadt Karlsruhe ZJD – Abfallrechts- und Altlastenbe- hörde	Stellungnahme (02.01.2019)
59	Stadt Karlsruhe ZJD – Wasserbehörde	Stellungnahme (21.12.2018)
60	Stadt Karlsruhe Umwelt- und Arbeitsschutz	Stellungnahme (21.12.2018)
61	Stadtwerke Karlsruhe GmbH	Stellungnahme (20.02.2019)
62	Transnet BW GmbH	keine Betroffenheit (19.02.2019)

Lfd. Nr.	Angehörte Stelle	Reaktion
63	Unitymedia BW GmbH	keine Einwände (02.01.2019)
64	Vermögen und Bau Baden-Württemberg	keine Einwände (18.01.2019)
65	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft (VBG)	keine Bedenken (21.11.2018)

Darüber hinaus haben sich im Rahmen der Offenlage der Elternbeirat der Grundschule Daxlanden sowie eine Privatperson zum Vorhaben geäußert.

Die privaten Einwendungen resultieren nicht aus einer geplanten Inanspruchnahme von Grundstücken und die Einwender sprachen sich auch nicht grundsätzlich gegen den geplanten barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen aus, sondern machten zum einen Vorschläge zur baulichen Ausführung einzelner Haltestellen und zum anderen zur Einbindung der Haltestellen in den verkehrlichen Zusammenhang bzw. dem Umbau des Verkehrsraums. Darüber hinaus wurden auch Anregungen vorgetragen, die deutlich über die zur Planfeststellung beantragte Maßnahme hinausgehen und den ÖPNV bzw. den Individualverkehr im Allgemeinen betreffen.

Die Stadt Karlsruhe war sowohl in ihrer Eigenschaft als Gemeinde als auch in ihren verwaltungsbezogenen Zuständigkeiten als untere Verwaltungsbehörde im Stadtkreis in das Anhörungsverfahren eingebunden.

Die fristgerecht eingegangenen Einwendungen und behördlichen stadtexternen Stellungnahmen waren, soweit es ihrem Inhalt nach erforderlich erschien, insgesamt Gegenstand der Erörterungsverhandlung am 29.04.2019 im Großen Sitzungssaal des Rathauses am Marktplatz in Karlsruhe. Die Bekanntmachung über den anberaumten Erörterungstermin war zugleich mit der Bekanntmachung über die Auslegung der Planunterlagen am 30.11.2018 im Amtsblatt der Stadt Karlsruhe erfolgt.

Es konnten im Erörterungstermin alle Einwände, denen eine prüfungs- oder abwägungsrelevante Bedeutung für die Planfeststellung zukommt, behandelt werden.

B.I.2.3. Planänderungen

Nach der Offenlage wurden von der Vorhabenträgerin aufgrund der vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen im Wesentlichen folgende Planänderungen vorgenommen:

B.I.2.3.1 Haltestelle Stadtwerke

Aufgrund der Verlegung des nördlichen Bahnsteigs waren bereits nach der ursprünglichen Planung Änderungen der Kfz-Fahrbahn im Bereich der Daxlander Straße vorgesehen. Für rechtsabbiegende Lastzüge und Sattelschlepper aus der Pfannkuchenstraße war eine überfahrbare Pflasterfläche nordwestlich des Knotenpunktes geplant, um dem Schlepplkurvennachweis gerecht zu werden.

Auf diese Pflasterfläche wird verzichtet und stattdessen, um dem Schlepplkurvennachweis gerecht zu werden, die Kfz-Fahrbahn aufgeweitet. Für Fußgänger steht eine ausreichend tiefe, durch einen Bordstein von der Fahrbahn abgegrenzte Aufstellfläche zur Verfügung.

B.I.2.3.2 Haltestelle Waidweg

Der Kfz- und Radverkehr über das durchgehende Streckengleis östlich der Herrmann-Schneider-Allee sowie über die südliche Querung in der Wendeschleife wird signaltechnisch gesichert; vorgesehen ist eine Rot-Dunkel-Anlage. Anders als nach ursprünglicher Planung, bleiben die Querungen im nördlichen Bereich der Wendeschleife wie im Bestand erhalten, d.h. die Konfliktstellen sind aufgrund der geringen Geschwindigkeit der Straßenbahn und der geringen Belastung durch Individualverkehr auf Sicht gesichert.

B.II. Umweltverträglichkeit

Nach der Vorprüfung des Einzelfalls nach § 5 UVPG kam das Regierungspräsidium Karlsruhe in seiner Screeningentscheidung vom 28.07.2016 zu dem Ergebnis, dass von den Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind (vgl. Ziff. B I.2.1). Die Einschätzung, ob die Realisierung eines bestimmten Vorhabens erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, macht eine Prognose der Umweltfolgen des geplanten Vorhabens erforderlich. An diese Prognose sind

geringere Anforderungen zu stellen als an eine mögliche Umweltverträglichkeitsprüfung selbst. Im Rahmen der Vorprüfung ist nicht mit einer der Umweltverträglichkeitsprüfung vergleichbaren Prüftiefe „durchzuermitteln“; vielmehr geht es dabei um eine überschlägige Vorausschau. Es muss möglichst rasch geprüft und unverzüglich entschieden werden. Dabei steht der für die Einschätzung zuständigen Behörde ein Einschätzungsspielraum zur Verfügung. Die vom Gesetzeswortlaut vorgesehene „überschlägige Prüfung“ schließt eine Detailprüfung in diesem Stadium grundsätzlich aus, wenngleich die Prüfung sich nicht in einer oberflächlichen Abschätzung spekulativen Charakters erschöpfen darf. Insoweit ist auch darauf hinzuweisen, dass der Verzicht auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gleichbedeutend damit ist, dass die gegebenenfalls in Rede stehenden Umweltbelange nicht geprüft werden. Auch im Rahmen der Planfeststellung sind die inhaltlichen fachgesetzlichen Bestimmungen zu beachten, unabhängig davon, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wird oder nicht.

Obwohl für das Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, wurden von der Vorhabenträgerin u.a. folgende Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt:

- Artenschutzrechtliche Prüfung
- Natura 2000-Vorprüfung
- Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Schalltechnische Untersuchungen

Insoweit ergibt sich im Wesentlichen Folgendes:

B.II.1. Schutzgut Mensch

B.II.1.1. Baubedingte Wirkungen

In der Bauphase wird das von der Maßnahme betroffene Wohn- und Arbeitsumfeld durch Baubetrieb, Lärm und Staubentwicklung beeinträchtigt. Beeinträchtigungen durch baubedingte Erschütterungen werden nicht aufgezeigt. Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten.

Um die aus der Bautätigkeit resultierenden Schallimmissionen beurteilen zu können, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Anlage 13.3 der Planunterlagen). Grundlage der schalltechnischen Betrachtung war die Erstellung eines digitalen Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Dabei werden in einem digitalen Geländemodell die maßgeblichen Schallquellen, die die Schallausbreitung beeinflussenden topographischen Elemente und die für die Beurteilung maßgebende Bebauung lage- und höhenrichtig aufgenommen. Untersucht wurden die Bauaktivitäten, die relevante Geräuscheinwirkungen erwarten lassen. Das Gutachten betrachtet die bei der jeweiligen Haltestelle maßgebenden Lastfälle, die sich aus den in den Bauzeitenplänen beschriebenen Maßnahmen ergeben, mit ihren Emissionswerten. Angesichts der Tatsache, dass noch keine genaue Bauablaufplanung vorliegt, beruht die Beurteilung auf einer – realistischen – Lärmabschätzung. Für die auf diesem Weg als voraussichtlich am lärmintensivsten identifizierten Lastfälle sind sodann die Immissionen an repräsentativen Immissionsorten nachgewiesen. Zur Beurteilung der Immissionen wurde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) herangezogen.

B.II.1.1.1 Haltestelle Eckenerstraße

Für die Haltestelle Eckenerstraße sieht der Bauzeitplan insgesamt 14 Positionen vor, die als Lastfälle hinsichtlich der Emissionen betrachtet wurden. Dabei kommen 6 der Lastfälle doppelt vor, da die Arbeiten zunächst am Bahnsteig 1 und dann am Bahnsteig 2 vorgenommen werden. Der Rückbau, inklusive des Asphaltrückbaus, wurde als lärmintensivster Lastfall betrachtet. Da eine Verlegung der Haltestelle stattfinden wird, wurden drei Bauphasen unterschieden:

- Bauphase 1: Bereich der Michelinstraße, Neuerrichtung der Haltestelle
- Bauphase 2: Rückbau des Haltepunktes in der Eckenerstraße
- Bauphase 3: Rückbau der bestehenden Haltestelle in der Daxlander Straße

In der Bauphase 1 ist bei Arbeiten an Bahnsteig 1 mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 20,4 dB(A) tags und 35,3 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 mit Überschreitungen bis zu 25,4 dB(A) tags und 40,4 dB(A) nachts.

In der Bauphase 2 ist bei Arbeiten an Bahnsteig 1 mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 23,5 dB(A) tags und 38,5 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 mit Überschreitungen bis zu 25,1 dB(A) tags und 40,1 dB(A) nachts.

In der Bauphase 3 ist bei Arbeiten an Bahnsteig 1 mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 25,5 dB(A) tags und 40,5 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 mit Überschreitungen bis zu 24,5 dB(A) tags und 39,5 dB(A) nachts.

B.II.1.1.2 Haltestelle Stadtwerke

Für die Haltestelle Stadtwerke sieht der Bauzeitplan insgesamt 13 Positionen vor, die als Lastfälle hinsichtlich der Emissionen betrachtet wurden. Der Rückbau, inklusive des Asphaltrückbaus, wurde auch hier als lärmintensivster Lastfall betrachtet.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 20,8 dB(A) tags und 35,8 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 23,9 dB(A) tags und 38,9 dB(A) nachts.

B.II.1.1.3 Haltestelle Mauerweg

Die gleichen Lastfälle wurden auch für die Haltestelle Mauerweg ermittelt, so dass auch hier der Rückbau, inklusive des Asphaltrückbaus, als lärmintensivster Lastfall berücksichtigt wurde.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 15,7 dB(A) tags und 30,7 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 17,5 dB(A) tags und 32,5 dB(A) nachts.

B.II.1.1.4 Haltestelle Ankerstraße

Die gleichen Lastfälle wurden auch für die Haltestelle Ankerstraße ermittelt, so dass auch hier der Rückbau, inklusive des Asphaltrückbaus, als lärmintensivster Lastfall berücksichtigt wurde.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 29,8 dB(A) tags und 44,8 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 26,3 dB(A) tags und 41,3 dB(A) nachts.

B.II.1.1.5 Haltestelle Kirchplatz

Die gleichen Lastfälle wurden auch für die Haltestelle Kirchplatz ermittelt, so dass auch hier der Rückbau, inklusive des Asphaltrückbaus, als lärmintensivster Lastfall berücksichtigt wurde.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 26,8 dB(A) tags und 41,8 dB(A) nachts zu rechnen, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 24,7 dB(A) tags und 39,7 dB(A) nachts.

B.II.1.1.6 Haltestelle Hammweg

Die Haltestelle Hammweg wird ausschließlich im Tagzeitraum umgebaut. Bei insgesamt 7 Lastfällen wurden hier die Neubauarbeiten an den Bahnsteigen und Zugängen als lärmintensivster Lastfall betrachtet. Es erfolgte ebenfalls eine Unterteilung der Arbeiten in Bahnsteig 1 und Bahnsteig 2.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 27,3 dB(A) tags, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 21,9 dB(A) tags zu rechnen.

B.II.1.1.7 Haltestelle Waidweg

Auch die Haltestelle Waidweg wird ausschließlich im Tagzeitraum umgebaut. Lärmintensivster Lastfall (von 8 betrachteten Lastfällen) ist ebenfalls der Neubau der Bahnsteige und Zugänge.

Bei den Arbeiten an Bahnsteig 1 (nördlicher Bereich) ist mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um bis zu 32,0 dB(A) tags, bei Arbeiten an Bahnsteig 2 (südlicher Bereich) mit Überschreitungen bis zu 32,8 dB(A) tags zu rechnen.

B.II.1.1.8 Haltestelle Rappenwört

Für den Bereich der Haltestelle Rappenwört ist keine gutachterliche Beurteilung erfolgt, da keine Bebauung vorliegt aufgrund derer es zu Konflikten kommen könnte.

Im Ergebnis ist im Umfeld der Haltestellen Eckenerstraße bis Waidweg aufgrund des mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Baulärms mit Konflikten zu rechnen. Den Konflikten kann durch die Beachtung lärmindernder Vorschriften und entsprechender Auflagen Rechnung getragen werden.

B.II.1.2. Anlagebedingte Wirkungen

Wesentliche anlagebedingte Auswirkungen werden für keine der Haltestellen aufgezeigt. Insbesondere sind keine Lautsprecheranlagen zur Information von Reisenden und zur Warnung vor Gefahren aus dem Bahnbetrieb vorgesehen.

B.II.1.3. Betriebsbedingte Wirkungen

Betriebsbedingt sind durch den Schienenbetrieb und die Straßennutzung Wirkungen durch Schallimmissionen, Erschütterungen und elektromagnetische Felder zu erwarten. Schon im jetzigen Zustand, vor Durchführung der geplanten Umbaumaßnahmen, sind solche Wirkungen gegeben. Relevante Änderungen hinsichtlich Erschütterungen und elektromagnetischer Felder sind bedingt durch den Umbau nicht zu erwarten.

Da die im Zusammenhang mit der Haltestelle Eckenerstraße geplanten Folgemaßnahmen (Anpassung der Michelinstraße sowie der Abbiegebereiche aus der Zeppelinstraße und in die Daxlanderstraße) als erheblicher baulicher Eingriff i.S.d. § 1 Abs.2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV angesehen werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Bei den übrigen Haltestellen liegt kein erheblicher baulicher Eingriff vor.

B.II.1.3.1 Straßenlärm

Auf Schallausbreitungsberechnungen beruhend, wurden die Immissionen durch den Schienen- und Straßenverkehr sowie durch den Gesamtlärm ermittelt und beurteilt. Dabei wurde der Prognose-Planfall (Situation mit geplanten Maßnahmen) dem Prog-

nose-Nullfall (Situation ohne Umbau) gegenübergestellt. Die Ermittlung der Geräuschemissionen und Geräuschimmissionen beruht auf der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90).

Zur Ermittlung der Schallemissionen aus dem Straßenverkehr hat der Gutachter die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung der Haltestelle Eckenerstraße vom 19.03.2015 herangezogen. Da nicht zu erwarten ist, dass sich durch die Maßnahme ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ergibt, wurden für den Planfall die gleichen Verkehrsmengen betrachtet. Als durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke wurden folgende Werte angesetzt: Eckenerstraße 13.500 Kfz/24h, Daxlander Straße 4.100 Kfz/24h, Michelinstraße 10.700 Kfz/24h, Zeppelinstraße 500 Kfz/24h. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit des Individualverkehrs hat der Gutachter in allen untersuchten Straßen 50 km/h angesetzt. Bei der Berechnung wurden außerdem Zuschläge für lichtsignalgesteuerte Kreuzungen und Einmündungen berücksichtigt.

Zu den weiteren Faktoren, die den Emissionspegel des Straßenverkehrs bestimmen, wird auf das Schallgutachten verwiesen.

An 13 Immissionsorten ist der Sachverhalt einer wesentlichen Änderung und damit ein Anspruch auf Lärmschutz gegeben. Auch wenn es sich nur um geringe Pegelerhöhungen handelt, führen diese bereits zu einer wesentlichen Änderung, da an diesem Ort ein von Pegel 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten wird (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.3.1).

Die maximalen Beurteilungspegel im geplanten Zustand betragen 73,5 dB(A) tags bzw. 66,2 dB(A) nachts für das Objekt Michelinstraße 43.

B.II.1.3.2 Schienenlärm

Auch die schalltechnischen Untersuchungen hinsichtlich des Schienenlärms an der Haltestelle Eckenerstraße beruhen auf Schallausbreitungsberechnungen. Dazu wurde die Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03) herangezogen.

Bei der Berechnung berücksichtigte der Gutachter die im Bereich der Michelinstraße verkehrenden Linien 6 und S2. Für die Linie 6 wird je Richtung mit einer Verkehrsmenge von 90 Einzelzügen am Tag und 12 Einzelzügen in der Nacht ausgegangen, für die Linie S2 je Richtung mit 56 Einzelzügen am Tag und 13 Einzelzügen in der Nacht sowie darüber hinaus mit 34 Zugverbänden am Tag und 2 Zugverbänden in der Nacht. Für beide Strecken beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Für den Abbiegebereich von Daxlandener Straße und Michelinstraße wurde zudem durch einen Zuschlag berücksichtigt, dass der Kurvenradius weniger als 200m beträgt und keine wirksamen Schallminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Kurvengeräusche getroffen sind.

Zu den weiteren Faktoren, die den Emissionspegel des Schienenverkehrs bestimmen, wird auf das Schallgutachten verwiesen.

B.II.1.3.3 Gesamtlärm

Die Ermittlung der Gesamtbeurteilungspegel erfolgte durch energetische Überlagerung der Teilbeurteilungspegel aus dem Straßen- und dem Schienenverkehr.

An 37 von 129 untersuchten repräsentativen Gebäuden liegen Zusatzbelastungen vor. An keinem Gebäude ist die Zusatzbelastung als erheblich (mehr als 2 dB(A)) anzusehen. Die maximalen Pegelerhöhungen betragen bis zu 1 dB(A) an Gebäuden in der Eckenerstraße, was nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen als nicht wahrnehmbar einzustufen ist.

Die Schwelle zur Gesundheitsgefahr (70 dB(A) am Tag/60 dB(A) in der Nacht), wird jedoch an 19 Gebäuden überschritten, so dass grundsätzlich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht. Dies sind 6 Immissionsorte mehr als dies bei der reinen Betrachtung des Straßenlärms unter Ziff. B.II.1.3.1 der Fall war (vgl. auch dazu die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.3.1).

B.II.2. Schutzgut Geologie und Boden

Eingriffe in das Schutzgut Boden durch Versiegelung werden durch die Entsiegelungsmaßnahmen befestigter Flächen, den Abbruch vorhandener Pflasterflächen ein-

schließlich des Unterbaus und das Auffüllen mit standorttypischem Bodenmaterial ausgeglichen. Insgesamt steht einer Versiegelung/Befestigung von 570 qm eine Entsiegelung von 852 qm gegenüber. Im Einzelnen ergibt sich folgendes:

Eckenerstraße:	Entsiegelung 603 qm
Stadtwerke:	Neuversiegelung 19 qm, Entsiegelung 31 qm
Mauerweg:	Neuversiegelung 158 qm, Entsiegelung 40 qm
Ankerstraße:	Neuversiegelung 62 qm, Entsiegelung 62 qm
Kirchplatz:	keine Neuversiegelung
Hammweg:	Neuversiegelung 88 qm
Waidweg:	Neuversiegelung 231 qm, Entsiegelung 116 qm
Rappenwört:	Neuversiegelung 12 qm

Ein Ausgleich ist somit im Ergebnis möglich.

B.II.3. Schutzgut Wasser

Bei Einhaltung der entsprechenden Sicherheitsstandards sind bei keiner der Haltestellen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser/Grundwasser zu erwarten.

B.II.4. Schutzgut Klima/Luft

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Lokalklima und die Luftqualität werden für keine der Haltestellen aufgezeigt.

B.II.5. Schutzgut Tiere und Pflanzen

B.II.5.1. Artenschutz

Um die Auswirkungen der Maßnahmen beurteilen zu können, wurden die Haltestellen und die direkt angrenzenden Flächen im Rahmen einer ökologischen Übersichtsbegehung untersucht. Danach stellt sich die Situation wie folgt dar:

Vögel

Eckenerstraße:	versiegelte Fläche, keine Bedeutung als Lebensraum
Stadtwerke:	Beanspruchung von 3 Bäumen, 19 qm Rasen; keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher, keine geeigneten Habitate im Bereich der Rasenflächen

Mauerweg:	Beanspruchung von 158 qm Gehölzen; keine mehrjährig nutzbaren Nester
Ankerstraße:	Beanspruchung von einem Baum, 97 qm Rasen; keine mehrjährig nutzbaren Nester, keine (genutzten) Höhlen oder Spechtlöcher, keine geeigneten Habitate im Bereich der Rasenflächen
Kirchplatz:	versiegelte Fläche, keine Bedeutung als Lebensraum
Hammweg:	Beanspruchung angrenzender Gehölze, 88 qm Ruderalflur; keine mehrjährig nutzbaren Nester im Bereich der an den südlichen Bahnsteig angrenzenden Gehölze, keine geeigneten Habitate im Bereich der Ruderalflur
Waidweg:	Beanspruchung von 263 qm Gehölzen, 74 qm Rasen; keine mehrjährig nutzbaren Nester im Bereich der betroffenen/angrenzenden Gehölze, keine geeigneten Habitate im Bereich der Rasenflächen
Rappenwört:	Beanspruchung von 12 qm aufkommender Ruderalflur; keine geeigneten Habitate

Insgesamt konnten in den an die Bahnsteige angrenzenden Bäumen und Sträuchern keine mehrjährig nutzbaren Nester oder (genutzte) Höhlen oder Spechtlöcher festgestellt werden. Ein Vorkommen anspruchsvoller und/oder höhlenbewohnender Arten ist daher laut Gutachten weitestgehend auszuschließen. Auch liegen keine geeigneten Habitate für am Boden brütende Arten vor. Die Plangebiete stellen auch kein essenzielles Nahrungshabitat für Vögel dar. Es sind lediglich Einzelvorkommen weit verbreiteter und häufiger Vogelarten zu erwarten. Vorkommen von Vogelarten mit naturschutzfachlich herausgehobener Bedeutung sind aufgrund der Strukturen der Flächen auszuschließen.

Da Vogelbruten in den Gehölzbeständen möglich sind, darf eine Fällung der Bäume nur innerhalb der gesetzlich erlaubten Fristen (1. Oktober bis 28. Februar) durchgeführt werden.

Fledermäuse

Es kann laut Gutachten insgesamt davon ausgegangen werden, dass die Haltepunkte mit den vorhandenen Strukturen allenfalls als nichtessenzielles Jagdhabitat von Fle-

dermäusen genutzt werden, da kein Quartierangebot vorhanden ist. Die direkt angrenzenden Gehölze bieten kein besonderes Potenzial an Tagesverstecken. Leitlinien für Fledermausflugrouten sind durch die relative kleine Eingriffsfläche nicht tangiert. Relevante Auswirkungen auf Fledermausvorkommen in der Umgebung oder auf lichtempfindliche Arten sind nicht zu erwarten.

Reptilien

Reptilien konnten nicht nachgewiesen werden.

Schmetterlinge

Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit für streng geschützte Schmetterlingsarten des Anhangs IV der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) kann nach Einschätzung der Gutachter ausgeschlossen werden. Der betroffene Bereich bietet grundsätzlich von vorneherein keine geeigneten Standorte, jedenfalls aber kann eine populationsrelevante Bedeutung für die Reproduktion ausgeschlossen werden.

Käfer

Für wasser- oder baumbewohnende streng geschützte Käferarten fehlen geeignete Strukturen.

Weitere Arten

In den Plangebietes fehlen die für die europarechtlich geschützten Amphibien- und Libellenarten sowie die für Fische notwendigen Still- bzw. Fließgewässer als Laichhabitate, so dass ein Vorkommen auszuschließen ist.

Ein Vorkommen der Haselmaus ist angesichts fehlender Strukturen, wie das Vorhandensein von Beeren- und Nusssträuchern sowie der Ausprägung der vorhandenen Gehölzbestände, auszuschließen.

Ein Vorkommen weiterer artenschutzrechtlich relevanter Arten ist auf Grund des Mangels geeigneter Strukturen in den Plangebietes bzw. der Lage der Eingriffsbereiche außerhalb des Verbreitungsgebietes der Arten nicht anzunehmen.

An den Haltestellen wurden keine Pflanzen des Anhang IV der FFH-Richtlinie nachgewiesen. Aufgrund allgemeiner Erwägungen, der landesweiten Verbreitung, der artspezifischen Standortansprüche und/oder der vorhandenen Nutzungen ist ein Vorkommen in den Plangebieten auszuschließen bzw. sehr unwahrscheinlich. Insbesondere konnte das Grüne Gabelzahnmoos nicht nachgewiesen werden und ist auch aufgrund der ökologischen Ansprüche auszuschließen.

Streng geschützte Arten, die nicht in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind, wurden nicht nachgewiesen. Die Übersichtsbegehungen gaben keine Hinweise auf seltene und nur national geschützte Wildbienen, Heuschrecken oder andere wertgebende Arten (Rote Liste) oder FFH-Anhang II-Arten.

B.II.5.2. Natura 2000-Schutzgebiete

Aufgrund der Lage der auszubauenden Haltestellen wurde eine Natura 2000-Vorprüfung durchgeführt.

B.II.5.2.1 Haltestellen Hammweg und Waidweg

Die Haltestellen Hammweg und Waidweg liegen am Siedlungsrand in Benachbarung zu dem FFH-Gebiet 7015-341 „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“ bzw. dem Vogelschutzgebiet 7015441 „Rheinniederung Elchesheim – Karlsruhe“.

Da die Haltestellen außerhalb der Schutzgebiete liegen, kommen allenfalls indirekte Wirkungen durch bau- und betriebsbedingte Störungen in Form von Lärm, optischen Reizen oder stofflichen Emissionen in Betracht. Diese sind jedoch nicht dazu geeignet, die gemeldeten FFH-Arten, Lebensraumtypen oder Vogelarten erkennbar zu beeinträchtigen. Betriebsbedingte Auswirkungen waren bereits im Ausgangszustand vorhanden und werden sich nicht wesentlich verändern. Bereits aktuell besteht eine gewisse Störungsintensität.

B.II.5.2.2 Haltestelle Rappenwört

Die Haltestelle Rappenwört liegt am Siedlungsrand in Benachbarung zu dem Vogelschutzgebiet 7015441 „Rheinniederung Elchesheim – Karlsruhe“ und im Randbereich des FFH-Gebiets 7015-341 „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“.

Der Neubau des Bahnsteiges einschließlich der Ausstattung erfolgt auf den befestigten Flächen des bereits bestehenden Bahnsteiges. Kleinflächig erfolgt durch die Verlängerung des Bahnsteiges eine zusätzliche Überbauung von ca. 12 qm. Es handelt sich dabei um eine vegetationsfreie, stellenweise bereits verfestigte Fläche mit aufkommender Ruderalvegetation. Aufgrund der geringen Größe und geringen ökologischen Bedeutung der betroffenen Fläche sind diese Schäden – einzeln und auch in ihrer Gesamtheit betrachtet – keine erhebliche Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet mit einer Gesamtgröße von ca. 5.530,3 ha. Das FFH-Gebiet würde in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht derart verändert, dass deren Funktion und damit auch die Funktionen des Gebietes als Ganzem nur noch deutlich eingeschränkt erfüllt werden.

Aufgrund der Art und Lage der Vorhaben kann eine erhebliche Beeinträchtigung für zahlreiche Lebensraumtypen und Arten/Lebensräume von vorn herein ausgeschlossen werden. Dies betrifft die Typen Süßwasserlebensräume und Natürliches und Naturnahes Grasland und damit die Arten Amphibien, Fische, Kleefarn, Libellen, Biber. Als prüfungsrelevant verbleiben Wälder sowie Käfer, Fledermäuse, Schmetterlinge und das Grüne Gabelzahnmoos.

Ortsbegehungen zeigten, dass die relevanten Lebensraumtypen der Wälder (Auenwälder bzw. Buchenwälder) nicht in der Nähe der Vorhaben vorkommen. Die an die Haltestellen angrenzenden Gehölzflächen weisen nicht die Ausprägung als Auenwälder mit Erle, Esche, Weide, Hartholzauenwälder, Waldmeister-Buchenwald oder Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwald auf.

Die grundsätzlich als prüfungsrelevant herausgefilterten FFH-Arten bzw. Arten nach den Anhängen der Vogelschutzrichtlinie sind nicht betroffen (vgl. Ausführungen unter Ziff. B.II.5.1).

B.II.5.3. Sonstige Auswirkungen

B.II.5.3.1 Haltestelle Eckenerstraße

Es werden lediglich bereits befestigte Flächen in Anspruch genommen, Rodungen von Gehölzen oder Bäumen finden nicht statt. Es erfolgt eine Entsiegelung und Begrünung

auf einer Fläche von ca. 603 qm. Insgesamt ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

B.II.5.3.2 Haltestelle Stadtwerke

Insgesamt werden drei Bäume an der Haltestelle Stadtwerke sowie ein Baum auf der gegenüberliegenden Straßenseite für die Aufstellfläche zur Querung der Kfz-Fahrbahn gerodet. Es wird eine Fläche von 19 qm versiegelt, wobei gleichzeitig eine Fläche von 31 qm entsiegelt und als Magerrasen angelegt wird. Als Ausgleich werden zwei Baumscheiben im Bahnsteig in Fahrtrichtung Innenstadt für Neupflanzungen integriert sowie ein zusätzlicher Baum an der Haltestelle Ankerstraße gepflanzt. Weitere Baumpflanzungen im direkten Umfeld der Haltestelle Stadtwerke sind aufgrund der freizuhaltenen Sichtflächen nicht möglich.

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge.

B.II.5.3.3 Haltestelle Mauerweg

Das bestehende Gehölz auf der Südseite zwischen der Friedhofsmauer und bestehender Fahrbahn wird auf einer Fläche von 158 qm zugunsten einer Aufstellfläche für wartende Fahrgäste gerodet. Als Ausgleich für die Rodung der Gehölze werden im Bereich der Haltestelle Ankerstraße zwei zusätzliche Bäume neu gepflanzt. Am nördlichen Bahnsteig werden 40 qm Pflasterfläche entsiegelt und eingesät.

Die Maßnahme hat keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge.

B.II.5.3.4 Haltestelle Ankerstraße

Es wird eine Rasenfläche von insgesamt 62 qm versiegelt, im Übrigen werden im Wesentlichen bereits befestigte Flächen in Anspruch genommen. Der vorhandene Baum wird erhalten.

Es werden vier Bäume auf der Grünfläche neu gepflanzt, die einen Ausgleich für entfallende Bäume bzw. Gehölze im Bereich der Haltestellen Ankerstraße, Mauerweg und Stadtwerke darstellen. Die entsiegelte Fläche aufgrund der Verlegung des Geh- und

Radwegs wird mit einer Magerrasenmischung aus gebietsheimischen Saatgut ange-sät.

Insgesamt ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

B.II.5.3.5 Haltestelle Kirchplatz

Es werden lediglich bereits befestigte Flächen in Anspruch genommen, Rodungen von Gehölzen oder Bäumen finden nicht statt. Insgesamt ergeben sich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen

B.II.5.3.6 Haltestelle Hammweg

Neben den Auswirkungen durch die Nähe zu den FFH- und Vogelschutzgebieten (vgl. Ziff. B.II.5.2) sind auch die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet „Fritschlach“ zu berücksichtigen. Am südlichen Bahnsteig werden im oberen Böschungsbereich Ruderalfuren im Umfang von ca. 88 qm in Anspruch genommen, die bereits innerhalb des Naturschutzgebietes liegen. Äste, die in das Baufeld hineinragen, werden entfernt, im Übrigen werden Schutzzäune eingerichtet. Darüber hinaus werden nur bereits befestigte Flächen in Anspruch genommen. Eine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes insgesamt, das eine Gesamtgröße von 86,8 ha hat, ist durch die Maßnahmen nicht gegeben, der Schutzzweck wird nicht beeinträchtigt.

Insgesamt hat die Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge.

B.II.5.3.7 Haltestelle Waidweg

Neben der Nähe zu FFH- und Vogelschutzgebiet (vgl. Ziff. B.II.5.2) ist zu berücksichtigen, dass die südöstliche Böschung an der Haltestelle gleichzeitig die Grenze des großflächigen Landschaftsschutzgebietes „Rheinaue“ darstellt. Es werden ca. 28 qm Fläche des Landschaftsschutzgebietes beansprucht. Im Verhältnis zur Gesamtfläche von 5.497,3 ha ist die Inanspruchnahme als vernachlässigbar einzustufen, der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes wird nicht beeinträchtigt.

Am südlichen Bahnsteig werden Gehölze und Bäume bis zum vorhandenen nicht befestigten Weg gerodet. Nach Bauende wird ein Großteil der Böschung wieder mit gebietsheimischen Gehölzen bepflanzt. Die Rodung wird auf ein Mindestmaß reduziert, soweit die Gründung der Bahnsteighinterkante dies ermöglicht. Auch am nördlichen Bahnsteig wird die Rodung von Gehölzen erforderlich. Durch Verdichten bzw. Neupflanzungen auf der Böschung wird im direkt angrenzenden Bereich ein Teilausgleich geschaffen. Im Bereich des Gleiskörpers wird Rasen/Rasen mit Rasengittersteinen, insgesamt eine Fläche von ca. 231 qm überbaut. Demgegenüber wird eine Fläche von 116 qm zurückgebaut und neu begrünt.

Insgesamt hat die Maßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Natur und Umwelt zur Folge.

B.II.5.3.8 Haltestelle Rappenwört

Die Maßnahme erfolgt nahezu ausschließlich auf bereits befestigten Flächen. Durch die Verlängerung des Bahnsteigs erfolgt jedoch eine Überbauung einer nicht befestigten, vegetationsfreien Fläche mit aufkommender Ruderalvegetation von ca. 12 qm. Eine Hainbuchenhecke zur angrenzenden Straße hin kann erhalten werden, so dass der Eingriff insgesamt als gering eingestuft werden kann.

Die Haltestelle Rappenwört liegt im Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“. Beeinträchtigungen sind aufgrund der Geringfügigkeit der Inanspruchnahme jedoch nicht zu erwarten.

B.II.6. Sonstige Schutzgüter

Beeinträchtigungen sonstiger Schutzgüter, wie des Stadtbilds oder Kultur- und Sachgütern, sind nicht zu erwarten.

Durch das beantragte Vorhaben sind demnach insgesamt keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

B.III. Rechtliche Würdigung

B.III.1. Formell

Im Regelfall dürfen gemäß § 28 Abs. 1 PBefG Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut – und geändert – werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählt insbesondere auch die notwendige Anpassung von Straßen, Wegen und Leitungen.

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

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. § 29 PBefG, §§ 72 ff. LVwVfG).

B.III.2. Materiell

B.III.2.1. Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Erforderlich ist die Planung dabei nicht erst bei einem unabweisbaren Bedürfnis. Erforderlich ist eine Straßenbahnplanung vielmehr schon dann, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsgesetzes entspricht (fachplanerische Zielkonformität) und wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, wenn also das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist. Diese Voraussetzungen liegen hinsichtlich des barrierefreien Umbaus der Haltestellen Eckenerstraße bis Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden vor.

B.III.2.1.1 Fachplanerische Zielkonformität

Die fachplanerische Zielkonformität der Vorhaben ist gegeben, da sie den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes entsprechen.

Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 Abs. 3 und § 13 Abs. 2 Nr. 3 PBefG enthalten. Sie machen es den zuständigen Behörden zur Pflicht, unter Berücksichtigung eines beschlossenen Nahverkehrsplans eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen und die Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Als Maßstab sind das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg vom 08.06.1995, der Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg (LEP 2002), der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, der Regionalplan Mittlerer Oberrhein vom 13.02.2002, Stand: Juli 2006, der Flächennutzungsplan 2010 des Nachbarchaftsverbands Karlsruhe, der Nahverkehrsplan für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014, sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

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

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

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

Das Vorhaben deckt sich auch mit den wesentlichen Grundsätzen des Regionalplans Mittlerer Oberrhein. Dort ist u.a. ausgeführt, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Region als Gesamtverkehrssystem so ausgestaltet werden soll, dass die angestrebte Entwicklung innerhalb der Region und über die Regionsgrenzen hinaus sichergestellt wird (4.1.1 Grundsatz 1), wozu u.a. der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöht werden soll (4.1.1 Grundsatz 6, Spiegelstrich 1). Insbesondere soll der ÖPNV sowohl innerhalb der Region als auch über die Regionsgrenzen hinweg attraktiver gestaltet und weiter ausgebaut werden (4.1.4 Grundsatz 1). Dabei sollen das Leistungsangebot und die Koordination der Verkehrsträger zugunsten eines benutzerfreundlichen Verkehrs weiter verbessert werden (4.1.4 Grundsatz 2, Spiegelstrich 2). Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen darüber hinaus geeignete komplementäre Maßnahmen betrieblicher, organisatorischer und infrastruktureller Art ergriffen werden (4.1.4 Grundsatz 10).

Der Nachbarschaftsverband Karlsruhe verweist u.a. darauf, dass die Stadt Karlsruhe über ein sehr gut ausgebautes Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs verfügt.

Der weitere Ausbau sowohl ins Umland als auch in Karlsruhe wird durch konkrete Planung zusätzlicher Strecken weiterverfolgt, denn ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Netz bildet das Rückgrat einer ökonomisch und ökologisch orientierten Stadt- und Regionalplanung (F 10, Seite 243).

Die Vorhaben entsprechen auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Karlsruhe, die Stadt Karlsruhe, den Landkreis Rastatt und die Stadt Baden-Baden von 2014. Dort wird im Abschnitt 4 „Verkehrs- und Infrastrukturprojekte“ u.a. ausgeführt, dass für die Entwicklung des ÖPNV eine weitere Stärkung gegenüber dem Individualverkehr und damit eine Veränderung des Modal Split angestrebt wird. Damit soll dem Ziel eines dem Individualverkehr gleichwertigen öffentlichen Verkehrs Rechnung getragen werden. Für die Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und in der Region trägt ganz besonders die Stärkung des Umweltverbundes bei, also die Verbesserung für ÖPNV-Nutzer, Fußgänger und Fahrradfahrer. Im Abschnitt 3 „Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2006“ wird unter dem Gesichtspunkt „Verbesserung der Barrierefreiheit im SPNV“ u.a. die bauliche Anpassung der Bahnsteighöhe – soweit möglich und vertretbar – an die jeweilige Fahrzeugbodenhöhe genannt, wobei mittel- bis langfristig im Straßenbahnnetz nur noch Niederflurfahrzeuge mit 34 cm Einstiegshöhe und im Stadtbahnnetz Mittelflurfahrzeuge mit 55 cm Einstiegshöhe eingesetzt werden sollen. Bisher sei zwar nur ein Teil der vorhandenen Bahnsteige im Gesamtnetz auf diese Einstiegshöhen ausgelegt. Die für die Haltepunkte zuständigen Verkehrsunternehmen (DB, AVG, VBK) würden aber die erforderlichen baulichen Anpassungen – soweit möglich und vertretbar – sukzessive umsetzen. In Abschnitt 4 heißt es, dass der KVV bezüglich des Schienennetzes anstrebt, dass alle Haltepunkte barrierefrei ausgebaut werden. Der Begriff der Barrierefreiheit ist dabei weit zu verstehen. Er umfasst neben dem stufenfreien und damit rollstuhlge-rechten Zugang zu den Fahrzeugen des ÖPNV viele Aspekte einschließlich der Fahrgastinformation. In Bezug auf den stufenfreien Zugang zu den Haltestellen und Fahrzeugen ist als Zielzustand vorgesehen, im Stadtgebiet von Karlsruhe sowie auf den Stadtbahnlinien S 1/11 und S 2 alle Bahnsteige auf 34 cm und auf den Stadtbahnlinien S 31/32, S 4, S 41, S 5, S 51/52, S 6 und S 9 in der Region auf 55 cm anzuheben, sodass die Niederflur-Straßenbahnen bzw. die mittelflurigen Zweisystem-Stadtbahnen jeweils einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Karlsruhe 2013 sieht im Interesse der Sicherung der Mobilitätschancen für alle Bevölkerungsgruppen und insbesondere unter den Gesichtspunkten Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Innenstadt und der Stadtquartiere, die Fortführung des barrierefreien Ausbaus an Haltestellen des Bus- und des Schienenverkehrs entsprechend den Karlsruher Barrierefrei-Standards vor (Maßnahme Nr. ÖV.21).

Schließlich stehen die Vorhaben auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Karlsruhe, deren Gemarkung von den Vorhaben berührt wird.

B.III.2.1.2 Erforderlichkeit

Die Vorhaben sind darüber hinaus auch erforderlich. Sie verfolgen verkehrliche Gesichtspunkte. Eine Planung, die, wie die vorliegenden, darauf gerichtet ist, weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen und somit auch die Wartezeit an der Haltestelle zu verkürzen sowie insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen. Der barrierefreie Ausbau ist auch aufgrund der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) geboten. Die Planung ist deshalb generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

B.III.2.1.3 Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahmen ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung des Vorhabenträgers und gegebenenfalls dessen Anteilseigner im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

Den Antragsplanungen fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder noch nicht abschließend geklärt ist. Insoweit ist in rechtlicher Hinsicht von Folgendem auszugehen: Eine ab der Auslegung der Planunterlagen mit Eingriffen in das Privateigentum (Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, § 28a PBefG) verbundene Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Daher darf im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch

verwirklicht werden wird. Insoweit kann die Realisierung eines Vorhabens auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Allerdings kann vorliegend nicht die Rede davon sein, dass die Finanzierung von vorneherein ausgeschlossen ist (vgl. dazu: VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 06.04.2006, 5 S 847/05) bzw. dem Vorhaben „unüberwindliche“ finanzielle Schranken entgegenstehen (vgl. dazu: BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, 9 A 14.12).

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

B.III.2.2. Raumbezogene Gesamtplanung

Die Vorhaben stehen in Einklang mit den Zielen der Raumordnung und Regionalplanung. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziff. B III. 2.1.1 verwiesen.

B.III.2.3. Zwingendes Recht

B.III.2.3.1 Naturschutzrecht

B.III.2.3.1.1. Eingriff in Natur und Landschaft

Die geplanten Maßnahmen sind teilweise mit Neuversiegelungen sowie der Rodung einzelner Bäume und Sträucher verbunden.

Allerdings sind die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, die die Vorhabenträgerin zum Gegenstand seiner Planung macht, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insgesamt geeignet und ausreichend, um dem Gebot weitgehender Vermeidung und Minimierung Rechnung zu tragen, bzw., wo dies nicht möglich ist, für Ausgleich zu sorgen. Insgesamt wird damit den zu berücksichtigenden Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes angemessen Rechnung getragen (vgl. Ausführungen unter B.II.5).

Ein Verstoß gegen die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung des § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) liegt somit nicht vor.

Da plangemäß auch Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, hat sich die Planfeststellungsbehörde veranlasst gesehen, die Maßnahmen im Kompensationsverzeichnis zu erfassen (vgl. § 17 Abs. 6 BNatSchG) und die Vorhabenträgerin dazu zu

verpflichten, ihr die erforderlichen Angaben durch elektronischen Vordruck zu übermitteln sowie Berichte über die Durchführung dieser Maßnahmen (vgl. § 17 Abs. 7 BNatSchG) vorzulegen (vgl. Ziff. A.IV.2.6). Zur Klarstellung ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde insoweit auch Gestaltungsmaßnahmen als eintragungspflichtig in diesem Sinne ansieht.

Zur Absicherung der Maßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde eine Reihe weiterer Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Ziff. A.IV.2.1 bis A.IV.2.5) und die Vorhabenträgerin eine Reihe von Zusagen gemacht (vgl. Ziff. A.V.3), die im Wesentlichen auch von den ansonsten zuständigen Naturschutzbehörden als notwendig erachtet wurden (vgl. dazu auch die Ausführungen unter B.III.2.5.13).

B.III.2.3.1.2. Natura 2000-Schutzgebiete

Die Haltestellen Hammweg und Waidweg liegen am Siedlungsrand in Benachbarung zu dem FFH-Gebiet 7015-341 „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“ bzw. dem Vogelschutzgebiet 7015441 „Rheinniederung Elchesheim – Karlsruhe“. Die Haltestelle Rappenwört liegt am Siedlungsrand in Benachbarung zu dem Vogelschutzgebiet 7015441 „Rheinniederung Elchesheim – Karlsruhe“ und im Randbereich des FFH-Gebiets 7015-341 „Rheinniederung zwischen Wintersdorf und Karlsruhe“.

Nach § 33 Abs. 1 BNatSchG sind alle Veränderungen oder Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig.

Gemäß der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Natura 2000-Vorprüfung können erhebliche Beeinträchtigungen für die Schutzgebiete ausgeschlossen werden (vgl. Ausführungen unter Ziff. B.II.5.2).

Negative Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahme auf die Lebensraumtypen oder Artenvorkommen ergeben sich nicht. Erhebliche Beeinträchtigungen durch die künftige Nutzung können ausgeschlossen werden, da eine entsprechende Nutzung bereits vorhanden ist, die sich durch den Ausbau weder nach Art noch nach Intensität

verändert. Optische und akustische Störreize während der Bauzeit sind vorübergehend und betreffen allenfalls einen schmalen Randbereich, so dass auch in diesem Zusammenhang erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Zerschneidungs- und Barriereeffekte ergeben sich nicht, so dass auch die Kohärenz des Natura 2000-Netzes nicht gefährdet ist.

B.III.2.3.1.3. Naturschutzgebiet „Fritschlau“

Der südliche Bahnsteig der Haltestelle Hammweg grenzt unmittelbar an die Gestadekante an, die zugleich die Grenze des Naturschutzgebietes „Fritschlach“ bildet. Im oberen Böschungsbereich werden Ruderalfluren im Umfang von ca. 88 qm in Anspruch genommen, die bereits innerhalb des Naturschutzgebietes liegen. Äste, die in das Baufeld hineinragen, sollen entfernt werden. Im Übrigen sollen Schutzzäune eingerichtet werden, um weitere Beeinträchtigungen von Gehölzen zu vermeiden.

Die Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe über das Naturschutzgebiet „Fritschlach“ vom 29. Dezember 1986 verbietet in § 4 Abs. 2 bauliche Anlagen zu errichten (Nr. 1), Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen dieser Art zu verändern (Nr. 2) und Pflanzen oder Pflanzenteile einzubringen, zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 7). Durch die Maßnahmen beim Ausbau der Haltestelle wird der Verbotstatbestand erfüllt.

Nach § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann eine Befreiung von den Verboten einer Naturschutzgebietsverordnung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich eines Interesses sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Die Befreiung ist dabei von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

Die Befreiung wird vorliegend erteilt, da die Schaffung barrierefreier Haltestellen als Maßnahme zur Verbesserung der Teilhabe (geh-)behinderter Menschen ein öffentliches Interesse in diesem Sinne darstellt. Die Maßnahmen an den Haltestellen in Daxlanden, auch an der Haltestelle Hammweg, erleichtern darüber hinaus auch die Straßenbahnnutzung durch nichtbehinderte Menschen und sind dadurch geeignet die Ak-

zeptanz des ÖPNV insgesamt zu fördern. Dieses öffentliche Interesse überwiegt vorliegend gegenüber den vergleichsweise geringen Beeinträchtigungen für die Schutzzwecke des Naturschutzgebietes.

B.III.2.3.1.4. Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“

Die Haltestelle Waidweg grenzt an das Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“ an. Im Rahmen der geplanten Maßnahmen an der Haltestelle sollen ca. 152 qm Gehölzfläche gerodet und ca. 28 qm Fläche versiegelt werden. Die Haltestelle Rappenwört liegt im Landschaftsschutzgebiet. Es sollen ca. 12 qm bahnsteignaher Ruderalflur überbaut werden.

Nach § 4 Abs. 1 und 2 der Verordnung des Bürgermeisteramtes Karlsruhe als untere Naturschutzbehörde über das Landschaftsschutzgebiet "Rheinaue" vom 9. September 1975 (LSG-VO) bedarf die Änderung der bisherigen Bodengestalt (Nr. 5), die Änderung von Straßen, Wegen und Plätzen (Nr. 6, 7) und die Entfernung von Gehölzen (Nr. 13) einer Erlaubnis. Die Erlaubnis ist dabei von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst und wird vorliegend für die Maßnahmen im Bereich der Haltestellen Waidweg und Rappenwört erteilt.

Die Erlaubnis ist nach § 4 Abs. 3 i.V.m. § 3 LSG-VO zu erteilen, wenn die Maßnahmen keine Verunstaltung der Landschaft, Schädigung der Natur oder Beeinträchtigung des Naturgenusses bewirken.

Aufgrund der vergleichsweise geringen Inanspruchnahme von Flächen im Vergleich zur Größe des gesamten Gebietes und des unmittelbaren räumlichen Zusammenhangs mit den bereits bestehenden Haltestellen, kann davon ausgegangen werden, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind.

B.III.2.3.1.5. Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe

Die an den Haltestellen Stadtwerke, Mauerweg und Waidweg zur Fällung vorgesehenen Bäume dürfen aufgrund der §§ 1, 3 Abs. 1 der Satzung der Stadt Karlsruhe zum Schutz von Grünbeständen vom 8. Oktober 1996 (BSS) grundsätzlich nicht im Bestand vermindert werden.

Nach Einschätzung des Gartenbauamtes sind die betroffenen Bäume im Einzelnen nicht erhaltenswert, so dass der Schutzzweck der Satzung durch die Entfernung nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die Durchführung des Vorhabens erfordert die Fällung. Ersatzpflanzungen i.S.v. § 8 BSS sind im Rahmen der Planung hinreichend berücksichtigt.

Somit sind die Voraussetzungen für eine Erlaubnis gemäß § 6 Abs. 1 BSS gegeben, die vorliegend im Einverständnis mit der Stadt Karlsruhe durch den Planfeststellungsbeschluss erteilt wird. Auf die weiteren Ausführungen unter Ziff. B.III.2.5.9 wird verwiesen.

B.III.2.3.1.6. Weitere Aspekte

Die spezielle Artenprüfung hat kein Risiko für die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ergeben. Geschützte Biotope sind nicht betroffen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans auch Maßnahmen vorgesehen, die dem Schutz von Tierarten dienen und Beeinträchtigungen vermeiden und minimieren sollen. Die Durchführung der Maßnahmen ist über die Nebenbestimmung Ziff. A.IV.2.1 verpflichtend und darüber hinaus von der Vorhabenträgerin auch zugesagt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die Maßnahmen insgesamt geeignet und ausreichend, um – beachtlichen – Beeinträchtigungen und/oder Störungen effektiv entgegenzuwirken.

Insgesamt wird damit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege einschließlich des Artenschutzes Rechnung getragen.

B.III.2.3.2 Bauplanungsrecht

Zwei der Bäume, die im Bereich der Haltestelle Waidweg beseitigt werden sollen (eine Esche und eine Robinie auf der Nordseite) sind nicht nur durch die Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe geschützt, sondern darüber hinaus auch im Bebauungsplan „Festplatz Daxlanden“, Karlsruhe-Daxlanden vom 17. September 2010 als zu erhaltende Bäume festgesetzt. Insoweit liegt eine Abweichung vom Bebauungsplan vor.

Durch die Beseitigung einzelner Bäume werden jedoch die Grundzüge der Planung nicht berührt, zumal Ersatzpflanzungen in unmittelbarer Nähe vorgesehen sind. Die geplanten Maßnahmen, die auch die Entfernung der Bäume erfordern, dienen dem Wohl der Allgemeinheit. Die Abweichungen sind darüber hinaus auch städtebaulich vertretbar. Somit liegen die Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 des Baugesetzbuches (BauGB) für eine Befreiung vor. Die Stadt Karlsruhe hat ihr Einverständnis erklärt.

B.III.2.3.3 Immissionsschutzrecht

B.III.2.3.3.1. Verkehrslärm

Der Schienenverkehrsweg erfährt aufgrund der geplanten Maßnahmen keine Änderung. Während die übrigen Haltestellen bzw. Bahnsteige an den jeweils bestehenden Standorten behindertengerecht ausgebaut werden und daher keine notwendigen Folgemaßnahmen im Straßenbereich mit sich bringen, ergeben sich bei der Haltestelle Eckenerstraße weitergehende Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand. Die Haltestelle Eckenerstraße wird im Bereich der Michelinstraße neu errichtet. Die bisher in diesem Bereich vorhandenen Haltestellen (Lage in der Daxlander Straße und in der Eckenerstraße) sollen entsprechend zurückgebaut werden. Diese Maßnahmen haben zur Folge, dass auch Anpassungen an die Verkehrsführung im Kreuzungsbereich vorzunehmen sind. Dementsprechend waren die Veränderungen im Straßenverkehrsraum zu untersuchen und schließlich eine Gesamtlärbetrachtung anzustellen.

1. Methodik der Lärmermittlung

Die Verfahren zur Ermittlung der Immissionen sind in §§ 3 und 4 der 16. BImSchV in Verbindung mit der Anlage 1 (für Straßen) bzw. der Anlage 2 (für Schienenwege) hierzu festgelegt.

Die Ausbreitungsberechnungen bei Schienenverkehrswegen werden dementsprechend nach der Anlage 2 (Schall 03) durchgeführt. Die Emissions- und Ausbreitungsberechnungen an Straßen werden nach der RLS-90 durchgeführt, die der Anlage 1 zur 16. BImSchV folgend hier anzuwenden ist.

Die schalltechnischen Untersuchungen beruhen auf Schallausbreitungsberechnungen aufgrund eines Schallquellen- und Ausbreitungsmodells. Die anzuwendenden Berechnungsverfahren gelten für standardisierte Bedingungen und basieren auf zahlreichen

Einzelmessungen. Die Berechnungsergebnisse bieten eine Unabhängigkeit von den Zufälligkeiten einer Messung, wie zum Beispiel von Witterungsverhältnissen und betrieblichen Besonderheiten am Messtag. Insbesondere erlaubt das Verfahren, Prognosen der zukünftigen Lärmsituation zu erstellen.

Bei der Berechnung werden verschiedene Einflüsse wie beispielsweise die betrieblichen Randbedingungen, Besonderheiten des Fahrweges sowie Absorptions-, Beugungs- und Dämpfungseffekte in der Schallausbreitung berücksichtigt. Die akustische Situation an Straßen wird dabei neben anderen Einflüssen wesentlich bestimmt durch das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen, den Nachtanteil, den Anteil von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t, sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die akustische Situation an Schienenverkehrswegen wird neben anderen Einflüssen wesentlich bestimmt durch die Anzahl von Zugbewegungen, die Länge eines Zuges und den Fahrbahnoberbau. Daneben beeinflussen u.a. der Abstand zwischen Emissions- und Immissionsort sowie die Bedingungen für die Schallausbreitung (Geländeart, Topographie, Bebauung, Witterungsverhältnisse) die Höhe der Beurteilungspegel (vgl. auch die Ausführungen unter Ziff. B.II.1.3).

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

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

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

Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die maßgeblichen Parameter und beruht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch sonst auf korrekten Annahmen und korrekten methodischen Ansätzen.

2. Folgeänderungen an Straßen

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen gemäß § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (Trennungsgrundsatz).

Nach § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Schienenwegen grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot).

Die 16. BImSchV legt in § 2 Immissionsgrenzwerte fest, deren Einhaltung zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen in der Regel sicherzustellen ist.

Im Normalfall legen die Werte der Verkehrslärmschutzverordnung die Intensitätsgrenze (Erheblichkeitsschwelle) fest, ab der schädliche Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, 5 S1743/95 und Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99). Der Trennungsgrundsatz stellt hingegen eine bloße Abwägungsdirektive dar. Dies bedeutet, dass Beeinträchtigungen privater Lärmschutzbelange, die vom Anwendungsbereich der §§ 41, 42, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 3 BImSchG i.V.m. den Vorschriften der 16. BImSchV und der 24. BImSchV nicht erfasst werden bzw. auch bei Berücksichtigung der nach diesen Vorschriften vorzusehenden Lärmschutzmaßnahmen noch verbleiben, beim Ausgleich der Interessen in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigen und angemessen in Rechnung zu stellen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 28.01.2002, 5 S 2328/99).

Immissionsschutzrechtlich handelt es sich bei den Maßnahmen, die an der Haltestelle Eckenerstraße durchgeführt werden, um einen erheblichen baulichen Eingriff nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV. Immissionsschutzrechtlich bedeutsam wird ein baulicher Eingriff nach der 16. BImSchV grundsätzlich erst dann, wenn er auch wesentlich ist. Wesentlich ist er, wenn nach dem Maß des jeweiligen Eingriffs entweder mit einer Erhöhung des von der jeweils zu ändernden Straße ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 1. Alternative der 16. BImSchV) – unter Überschreitung der Immissionsgrenzwerte – oder mit einer Erhöhung des Beurteilungspegels auf mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 Satz 1 2. Alternative der 16. BImSchV) oder mit einer Erhöhung eines bereits bestehenden Beurteilungspegels von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV) zu rechnen ist.

Bei ausschließlicher Berücksichtigung des Straßenverkehrs ist dies bei 13 Gebäuden der Fall:

Michelinstraße 8	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 6	EG, 1. OG, 2. OG
Franz-Abt-Straße 1	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 31	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 33	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 35	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 37	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 39	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 41	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 43	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 45	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 47	EG, 1. OG, 2. OG
Michelinstraße 49	EG, 1. OG, 2. OG

(vgl. Planunterlagen, Anlage 13.1, Anhang 3)

In Bezug auf den Eingriff kann auf der Grundlage der §§ 41, 42 BImSchG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung weitergehender Lärmschutz beansprucht werden.

Zwar haben aktive Schallschutzmaßnahmen nach § 41 BImSchG Vorrang vor den Entschädigungsansprüchen für Schallschutzmaßnahmen nach § 42 BImSchG (passiver Schallschutz). Effektive und verhältnismäßige aktive Schallschutzmaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände stehen jedoch aufgrund der innerstädtischen Lage und der städtebaulichen Rahmenbedingungen mit den geringen Abständen zwischen der schutzbedürftigen Bebauung und der Emissionsquelle aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nur passiver Schallschutz in Betracht. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügenden Teil (vgl. A.IV.5.3.2) wird verwiesen.

3. Gesamtlärmbelastung

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

Führt ein Planvorhaben im Vergleich zu dem Zustand, der ohne die Planung bestünde, zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation für die Nachbarschaft, so braucht die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik im Rahmen der Abwägung grundsätzlich nicht aufzugreifen. Lärmschutzbelange sind also grundsätzlich nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Denn nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Das gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 5.07).

Dementsprechend ist die Gesamtverkehrslärmbelastung insofern in den Blick zu nehmen, als ein als Vorbelastung bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den

Bau oder wesentliche Änderung eines Verkehrsweges entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtlärmbelastung führen dürfen, die die Schwelle der Grundrechtsrelevanz (grundgesetzlicher Schutz von Gesundheit oder/und Eigentum) überschreitet. Ob Lärmschutz zu gewähren ist, wenn der Gewährleistungsgehalt des Art. 2 Abs. 2 GG oder des Art. 14 GG angetastet wird, steht nicht zur Disposition untergesetzlicher Regelungen. Verschließt sich der Vorhabenträger in seinem Lärmschutzkonzept dieser Einsicht, so leidet eine darauf beruhende Entscheidung am Mangel der Abwägungsdisproportionalität. Der Grundsatz, dass vorhandene Lärmbeeinträchtigungen, auch wenn sie das Maß des Zumutbaren deutlich überschreiten, im Allgemeinen keinen Anspruch auf Lärmsanierung begründen, gilt also dann nicht, wenn ein mit zusätzlichen Geräuscheinwirkungen verbundenes weiteres Vorhaben hinzutritt.

Nach obergerichtlicher Rechtsprechung (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, Az. 9 A 8.10, BVerwG, Urteil vom 15.12.2011, Az. 7 A 11.10, VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.04.2012, 5 S 927.10) liegt die Schwelle der Grundrechtsrelevanz grundsätzlich bei 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts.

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

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

Die Gesamtlärmbelastung wurde ebenfalls gutachterlich untersucht. Gegenüber der ausschließlichen Betrachtung des Straßenverkehrs, ergibt sich danach bei 6 weiteren Gebäuden die Konstellation, dass der Beurteilungspegel für den Prognose-Planfall

mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts beträgt und sich zugleich eine Erhöhung gegenüber dem Prognose-Nullfall ergibt:

Eckenerstraße 24	2. OG
Daxlandener Straße 1	2. OG
Daxlandener Straße 2	EG
Michelinstraße 4	EG
Eckenerstraße 5	EG, 1. OG
Eckenerstraße 17	EG, 1. OG, 2. OG

(vgl. Planunterlagen, Anlage 13.2, Anhang 3)

Vor diesem Hintergrund ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch insoweit passiver Schallschutz zu gewähren. Auf den Ausspruch dem Grunde nach im verfügbaren Teil (vgl. A.IV.5.3.2) wird verwiesen.

Im Übrigen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Auswirkungen aus dem Gesamtlärm noch hinnehmbar.

B.III.2.3.3.2. Baulärm

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 LVwVfG. Danach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesen Maßstäben erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die dort bestimmten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Dies sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von

Baustellenlärm kann nicht auf die Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) zurückgegriffen werden, denn vom Anwendungsbereich der TA Lärm sind Anlagen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf Baustellen ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1f TA Lärm). Vielmehr ist die – wesentlich ältere, aber sachnähere – AVV Baulärm anwendbar, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG weiter maßgeblich ist, auch wenn sie einem anderen Ansatz als die TA Lärm folgt. Zwischen Baustellen- und Gewerbelärm bestehen typischerweise erhebliche Unterschiede. Wesentlich ist vor allem, dass der von einer Baustelle ausgehende Lärm, anders als ein nach der TA Lärm zugelassener Gewerbelärm, zeitlich begrenzt ist und jedem Grundstückseigentümer und dem Träger eines (Groß-)Vorhabens die Möglichkeit zustehen muss, seine ansonsten zulässigen Vorhaben unter auch ihm zumutbaren Bedingungen zu verwirklichen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, Az.: 5 S 2257/05).

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

- Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind,
70 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,
tagsüber 65 dB(A)
nachts 50 dB(A)
- Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
tagsüber 60 dB(A)
nachts 45 dB(A)
- Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind,
tagsüber 55 dB(A)
nachts 40 dB(A)
- Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind,
tagsüber 50 dB(A)
nachts 35 dB(A)

- Kurgelbiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten
 - tagsüber 45 dB(A)
 - nachts 35 dB(A)

Bei Zugrundelegung dieser Richtwerte ergeben sich die unter Ziff. B.II.1.1 für die einzelnen Haltestellen dargestellten Überschreitungen. Aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Abschirmungen sind aufgrund der Ausdehnung und der Lage der Baustellen nicht möglich. Die Einschätzung des Gutachters hält die Planfeststellungsbehörde für zutreffend.

Insbesondere vor dem Hintergrund dieser Überschreitungen hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms durch technische und organisatorische Maßnahmen aufgegriffen, auf die auch die Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde der Stadt Karlsruhe Bezug nimmt.

Durch ein Maßnahmenbündel, im Wesentlichen bestehend aus einem allgemeinen Minimierungsgebot, der grundsätzlichen Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum sowie der Verpflichtung zur

- Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten,
- umfassenden Information der Anlieger,
- Verwendung geräuscharmer Bauverfahren sowie geräuscharmer Baumaschinen und Geräte,
- Optimierung der Baustelleneinrichtung,
- Fortschreibung der Baulärmprognose,
- Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen,
- Stellung von Ersatzwohnraum,
- Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen,
- Entschädigung in Geld

wird ein angemessener Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeigeführt (vgl. Ziff. A.IV.5.2).

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

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

Im Gegensatz zur Nacht kommt dem Tag eine geringere Erholungsfunktion und damit verbunden eine geringere Schutzbedürftigkeit der Betroffenen zu. Dies lässt sich auch der Wertung des Gesetzgebers in der Festlegung der höheren gebietspezifischen Immissionsrichtwerte entnehmen. Auch die Rechtsprechung nimmt für den Tageszeitraum einen gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) an. Auch dies bezieht sich wieder auf Dauerlärm (Verkehrslärm) und ist daher auf den vorliegenden Fall (vorübergehender Baustellenlärm) nicht ohne weiteres übertragbar. Entsprechend den obigen Ausführungen zur Anhebung des nächtlichen Wertes wäre daher der Auslösewert unter Berücksichtigung eines Aufschlages von 3 dB(A) bei 73 dB(A) zu verorten. Vor dem Hintergrund der tagsüber grundsätzlich gegebenen Ausweichmöglichkeiten der Betroffenen hält die Anhörungsbehörde eine entsprechende generelle Verpflichtung des Vorhabenträgers auch am Tage Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen im vorliegenden Fall indes für unverhältnismäßig. Lediglich im Falle von besonders schutzbedürftigen Anwohnern ist im Einzelfall auf Verlangen auch für den Tag Ersatzwohnraum anzubieten, sofern der oben genannte Schwellenwert von 73 dB(A) erreicht wird.

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

Passive Lärmschutzmaßnahmen erscheinen der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vergleichsweise überschaubaren lärmintensiven Bauzeit einerseits und der zu erwartenden Kosten von passiven Lärmschutzmaßnahmen andererseits dagegen unverhältnismäßig. In diese Überlegung ist auch eingeflossen, dass der Einbau von Fenstern höherer Schalldämmung eine Anwesenheit der Mieter bzw. Eigentümer erfordert und zeitweilige Einschränkungen der Nutzbarkeit der betroffenen Räume unvermeidlich wären. Darüber hinaus wäre der Austausch von Fenstern mit zusätzlicher Lärm- und Schmutzentwicklung verbunden.

B.III.2.3.3.3. Erschütterungen

Umfang und Art der Baustelle sowie die für den Einsatz notwendigen Baumaschinen lassen keine nennenswerten Schwingungen und Erschütterungen bei der baulichen Realisierung erwarten. Der Einsatz erschütterungsarmer Baumaschinen und die Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften wird durch Nebenbestimmungen sichergestellt (vgl. Ziff. A.IV.5.4).

B.III.2.3.4 Abfall- und Bodenschutzrecht

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

Allerdings ist das auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbare Bodenschutzrecht nur ausschließlich anwendbar, soweit Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge unter zwei Aspekten auf:

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zgedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das

Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzrechts.

- Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch das nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch (Luft)Schadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen.

Vorliegend war insbesondere zu beachten, dass an den Haltestellen Hammweg und Waidweg neben dem mineralischen Rückbaumaterial (Beton, Asphalt, Unterbau etc.) – wie bei allen Haltestellen – zusätzlich auch Bodenmaterial anfallen wird. Dieses Bodenmaterial weist an der Haltestelle Waidweg lediglich geringe Schadstoffe auf, während an der Haltestelle Hammweg Ascheablagerungen bestehen, die in die Zuordnungsklasse Z2/DKI einzustufen sind.

Dies und weitere bodenschutzrechtliche Belange allgemeiner Art hat die Planfeststellungsbehörde durch die Nebenbestimmungen unter Ziff. A.IV.3 berücksichtigt, mit denen auch die Forderungen der Abfallrechts- und Altlastenbehörde der Stadt Karlsruhe aufgegriffen wurden (vgl. Ziff. B.III.2.5.14). Es wurden Nebenbestimmungen verfügt die zu einer Begleitung durch einen Sachverständigen und zur Dokumentation der Maßnahmen verpflichten. Weiterhin wurde zur Untersuchung und fachgerechten Entsorgung von im Zuge der Maßnahmen anfallenden Materialien verpflichtet sowie Anforderungen an das Material, das im Rahmen der Wiederauffüllung zu verwenden ist gestellt. Bei den Baumaßnahmen entdeckte Untergrundverunreinigungen sind anzuzeigen und insbesondere bei den Tätigkeiten an der Haltestelle Hammweg sind auch arbeitsschutzrechtliche Bestimmungen zu berücksichtigen. Der Vorhabenträger hat darüber hinaus entsprechende Zusagen gemacht.

B.III.2.3.5 Sonstiges zwingendes Recht

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

B.III.2.4. Abwägung

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

B.III.2.4.1 Planungsalternativen

Aus dem Gebot der gerechten Abwägung ergibt sich die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Bei der eigentlichen Alternativenprüfung wird untersucht, ob das Vorhaben nicht besser an einem anderen Ort verwirklicht werden soll. Daneben kann sich die Alternativenprüfung aber auch auf die Dimensionierung des Vorhabens oder die Art der Projektverwirklichung beziehen. Neben der Null-Variante, also der Alternative, das Vorhaben nicht zu verwirklichen, sind sonstige Alternativen allerdings grundsätzlich nur dann zu ermitteln, bewerten und untereinander abzuwägen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dabei dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden können. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssten, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, 9 A 20.05).

B.III.2.4.1.1. Null-Variante

Als Alternative zu jedem der beantragten Vorhaben wäre es denkbar, vollständig auf eine Durchführung der Maßnahmen zu verzichten. Den Belangen von Personengruppen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, würde damit jedoch nicht Rechnung getragen. Die Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse würde vernachlässigt. Auch

dem Bestreben die Betriebssicherheit zu erhöhen und die Betriebsabwicklung zu verbessern würde man nicht gerecht. Damit würde den Zielen der Landes- und Regionalplanung, mit denen die Ziele des Vorhabenträgers korrespondieren, nicht entsprochen werden. Auch den Vorgaben des BGG würde man nicht gerecht. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als eigentliche Alternative dar. Die Frage, ob die Vorhabenträgerin – aus übergeordneten Gründen – dennoch von der Verwirklichung des Vorhabens Abstand nehmen muss, ist demgegenüber Gegenstand der Gesamtbeurteilung (vgl. Ziff. B.III.3).

B.III.2.4.1.2. Varianten Haltestelle Eckenerstraße

Variante 1: Barrierefreier Ausbau beider Haltestellen in bestehender Lage

Die grundsätzlich denkbare Variante eines barrierefreien Ausbaus in bestehender Lage bringt folgenden wesentlichen Nachteil mit sich: Um für den Fall einer Streckensperrung Richtung Daxlanden oder Rheinstetten und einem Umstieg auf Schienenersatzverkehr eine sichere Ein- und Aussteigesituation zu schaffen, ist es aus betrieblicher Sicht erforderlich für Umleitungsverkehre beide Teilhaltestellen für Doppeltraktionen auszubauen. Insbesondere an der Haltestelle Daxlander Straße ist dies aufgrund der vorhandenen Geometrie nicht möglich. Der stadteinwärtige Bahnsteig kann maximal über die Länge für einen einzelnen Zug ausgebaut werden, dies unter erheblichen Eingriffen in den angrenzenden Straßenraum. Die Länge der Linksabbiegerspur müsste erheblich gekürzt werden, was zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt führen würde.

Der gegenüberliegende Bahnsteig kann nur über einer Breite von 2,0 m ausgebaut werden, da die Schleppkurve für Sattelzüge der Rechtsabbieger von der Michelinstraße in die Daxlander Straße einen breiteren Ausbau nicht zulässt. Der barrierefreie Ausbau des Bahnsteigs der Teil-Haltestelle in der Eckenerstraße auf eine Breite von 2,5 m mit Schrammbord hätte zur Folge, dass der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg über eine Länge von mehr als 80 m stark eingeengt (weniger als 2,5 m) würde. Dies würde das Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen, da die Straße stark von motorisiertem und nicht-motorisiertem Individualverkehr genutzt wird.

Variante 2: Barrierefreier Ausbau von drei Bahnsteigen (Windmühlenganordnung)

Die Variante verzichtet auf den kurzen Bahnsteig in der Daxlander Straße und sieht für alle Verkehrsbeziehungen einen Bahnsteig vor. Die Einstiegshaltestelle in Richtung Karlsruhe Innenstadt wird in der Michelinstraße zusammengefasst und für die Fahrtrichtung Daxlanden bzw. Mörsch jeweils ein Bahnsteig in der Eckenerstraße und Daxlander Straße angeordnet.

Der Nachteil liegt auch hier darin, dass eine verkehrssichere Situation für alle Verkehrsteilnehmer nicht hergestellt werden kann, da die örtlichen Gegebenheiten durch bestehende Bebauung den erforderlichen Mindestmaßen für nutzbare Bahnsteige, Fahrspuren für Kfz sowie Geh- und Radwege nicht gerecht werden können.

Variante 3: Neubau der Haltestelle in der Michelinstraße, Rückbau der bestehenden Bahnsteige

Für die letztlich gewählte Variante konnte durch eine Verkehrsuntersuchung nachgewiesen werden, dass mit einer Reduzierung der stadtauswärtigen Fahrspuren der Michelinstraße eine zufriedenstellende Leistungsfähigkeit sowie für alle Verkehrsteilnehmer eine sichere und deutlich verständliche Verkehrssituation erreicht wird. Darüber hinaus führt die Zusammenführung der beiden Teil-Haltestellen zu einer Haltestelle in der Michelinstraße zu einer klaren und eindeutigen Einstiegssituation für die Fahrgäste sowie zur Verbesserung der Umsteigesituation, da künftig ein Wechsel zwischen den Haltestellen nicht mehr notwendig ist. Weiterhin wird auch die Flächeninanspruchnahme sowie die Bau- und Instandhaltungskosten (statt vier nur noch zwei Bahnsteige) reduziert.

Vor diesem Hintergrund ist nicht erkennbar, dass sich mit einer der dargestellten Varianten 1 oder 2 die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Auch andere Varianten für die dies der Fall wäre sind nicht ersichtlich.

B.III.2.4.1.3. Varianten Haltestelle Kirchplatz

Für die Haltestelle Kirchplatz wurde die Möglichkeit untersucht, die Fahrtrichtung umzukehren, um beide Richtungsbahnsteige auf die gegenüberliegende Seite im Straßenraum zu legen.

Die Variante hat die folgenden Nachteile: Die Andienung der Wohnhäuser in der Kastanwörtstraße würde aufgrund der geringen Abstände der Hauszugänge unterbunden, ebenso wie die Zufahrt zu den Parkplätzen in der Pfalzstraße. Darüber hinaus hätte die Variante zur Folge, dass die Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr in der Rappenwörtstraße ebenfalls geändert werden müsste, da ein Zweirichtungsverkehr aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht möglich ist (bisher in Richtung Rappenwört, künftig in Richtung Karlsruhe). Der Anschluss an der Haltestelle Hammweg müsste ebenfalls angepasst werden: eine neue Gleiskreuzung und das Verlegen der Haltestelle wäre notwendig. Die Anordnung der Bahnsteige wäre aufgrund der räumlichen Einschränkungen erschwert und nicht barrierefrei ausführbar.

Aus diesen Gründen wurde entschieden auf eine Umkehrung der Fahrtrichtung zu verzichten und die Bahnsteige in der bestehenden Lage zu belassen. Durch die Längenbeschränkung des erhöhten Bahnsteigteils in der Pfalzstraße (stadtauswärts) kann eine barrierefreie und trotzdem verkehrlich gute Lösung gefunden werden.

Es ist nicht erkennbar, dass sich mit dieser oder anderen denkbaren Varianten die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen.

B.III.2.4.1.4. Sonstige Varianten

Aufgrund der räumlichen Strukturen und der nah am Verkehrsraum angrenzenden Wohnbebauung wird die Lage der übrigen Haltestellen beibehalten. Der bestehende Spielraum beschränkte sich hier auf das Verschieben der Bahnsteige um wenige Meter, die Zugangswege zu den Bahnsteigen und die Integration der angrenzenden Infrastrukturen wie das Radwegenetz.

Hinsichtlich der Verkehrsführung an der Haltestelle Kirchplatz war für rechtsabbiegende Lastzüge und Sattelschlepper aus der Pfannkuchenstraße ursprünglich eine überfahrbare Pflasterfläche nordwestlich des Knotenpunktes geplant, um dem Schleppkurvennachweis gerecht zu werden. Auf diese Pflasterfläche wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verzichtet und stattdessen, um dem Schleppkurvennachweis gerecht zu werden, die Kfz-Fahrbahn aufgeweitet.

Im Übrigen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei keiner der Haltestellen Varianten ersichtlich, mit denen sich die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen verwirklichen ließen. Es wird diesbezüglich auch auf die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.8 verwiesen.

B.III.2.4.2 Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall den Vorhaben zwingend entgegenstehen, ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Mit Beeinträchtigungen durch elektromagnetische Wellen oder Luftschadstoffe ist nach gegenwärtigem Stand ebenfalls nicht zu rechnen. Auch ein Anstieg des von dem Verkehrsweg ausgehenden Lärms unterhalb der Schwelle der in der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte kann durchaus schon als belästigend empfunden werden. Ebenso ist eine Steigerung der Gesamtlärmbelastung im Bereich unterhalb der Schwelle einer grundrechtsrelevanten Lärmbeeinträchtigung von Nachteil für die jeweiligen Lärmbetroffenen. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Rahmen der Abwägung keine Veranlassung mögliche Beeinträchtigungen, die das Maß eines zwingenden Versagungsgrundes nicht erreichen, zum Anlass zu nehmen, diese Gesichtspunkte höher zu bewerten als das berechnete im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse des Vorhabenträgers.

B.III.2.4.3 (Sonstiges) Umweltrecht

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

B.III.2.4.4 Barrierefreiheit

Die Maßnahmen an den Haltestellen Eckenerstraße bis Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden bezwecken gerade einen barrierefreien Ausbau und tragen im Ergebnis auch

den Erfordernissen des BGG und des Landesgesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG) Rechnung.

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

Bei § 3 Abs. 1, Abs. 5 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) handelt es sich um eine in diesem Sinne einschlägige Rechtsvorschrift. Hierin ist bestimmt, dass Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein müssen, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert, wobei zu den baulichen Anforderungen auch Maßnahmen gehören, die in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benutzung der Betriebsanlagen und Personenfahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Konkrete Vorgaben enthält die BOStrab im Wesentlichen nicht. Soweit die Vorhabenträgerin deshalb im Rahmen der Generalklausel verpflichtet ist, auf die Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, ergeben sich Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

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

B.III.2.4.5 Eigentum

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

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

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

B.III.2.4.6 Sonstiges

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

B.III.2.5. Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

B.III.2.5.1 Landratsamt Karlsruhe – Gesundheitsdienst

Mit Schreiben vom 15.01.2019 weist der Gesundheitsdienst auf die Notwendigkeit der Einhaltung der geltenden Vorschriften über Emissionen und Immissionen bzw. das Ergreifen entsprechender Schutzmaßnahmen hin. Dies wurde von der Vorhabenträgerin zugesagt und durch die Planfeststellungsbehörde in den Nebenbestimmungen Ziff. A.IV.5 berücksichtigt.

B.III.2.5.2 Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 16 – Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst

In der Stellungnahme vom 07.01.2019 wird gefordert, temporäre Maßnahmen während der Bauzeit (Straßensperrungen, Umleitungen etc.), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, mit der Feuerwehr Karlsruhe, Branddirektion, abzustimmen und auch dem Rettungsdienst mitzuteilen. Dem Anliegen wird durch eine entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin Rechnung getragen (vgl. Ziff. A.V.2).

B.III.2.5.3 Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 53.1 – Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz/53.2 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz und Gewässerökologie, Betrieb und Unterhaltung, Integriertes Rheinprogramm

In der Funktion als Landesbetrieb Gewässer wurde am 10.12.2018 Stellung genommen: Die Haltestelle Rappenwört liege innerhalb des künftigen Polders Bellenkopf/Rappenwört. Keine der ebenfalls vom Vorhabenträger geplanten Gleissanierungen und Weichenerneuerungen sowie die Erneuerung der signaltechnischen Einrichtungen finde innerhalb des geplanten Polders statt. Nordwestlich der vom Umbau betroffenen Haltestelle seien Drainage- und Sammelleitungen für die Grundwasserhaltung des Polders Bellenkopf/Rappenwört im Rheinpark geplant. Die geplante Grundwasserhaltung des Polders werde durch die Baumaßnahme jedoch nicht beeinträchtigt, so dass im Ergebnis keine Bedenken bestünden.

B.III.2.5.4 Regierungspräsidium Karlsruhe – Referat 55 – Naturschutz, Recht

In der Stellungnahme vom 12.12.2018 weist die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass für den Ausbau der Haltestelle Hammweg bauliche Maßnahmen im Naturschutzgebiet „Fritschlach“ vorgesehen seien, die - soweit sie nicht vermeidbar sind - einer Befreiung nach § 67 BNatSchG bedürften. Wegen eines übergeordneten öffentlichen Interesses am barrierefreien Ausbau der Haltestelle werde das Einvernehmen zu einer Befreiung ausgesprochen. Die Befreiung selbst könne mit dem Planfeststellungsbeschluss erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung (vgl. Ziff. B.III.2.3.1.3)

B.III.2.5.5 Regierungspräsidium Stuttgart – Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst weist in seiner Stellungnahme vom 30.11.2018 darauf hin, dass es ratsam sei, im Vorfeld von jeglichen Baumaßnahmen eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen seien als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen. Der Kampfmittelbeseitigungsdienst werde jedoch nur dann weiter tätig, wenn er dazu von der Vorhabenträgerin einen entsprechenden Auftrag erhält.

Veranlasst durch die Vorhabenträgerin wurden Luftbildauswertungen bereits im November/Dezember 2016 vorgenommen. Es wurden dabei Blindgängerverdachtspunkte im direkten Umfeld der Haltestellen Eckenerstraße bis Kirchplatz und Rappenwört festgestellt, so dass flächenhafte Vorortprüfungen notwendig sein werden. Die Beachtung der ermittelten Verdachtsflächen bei der Bauausführung und gegebenenfalls die Beseitigung der vorhandenen Kampfmittel hat die Planfeststellungsbehörde durch Nebenbestimmung verfügt (vgl. Ziff. A.IV.4).

B.III.2.5.6 Regierungspräsidium Stuttgart - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen

Es bestehen keine Einwände. Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung direkt an die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen heranzutreten und diese mit ihr abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde hat darüber hinaus eine entsprechende Nebenbestimmung festgesetzt (vgl. Ziff. A.IV.1).

B.III.2.5.7 Stadt Karlsruhe als Belegenheitsgemeinde

Die Stadt Karlsruhe war sowohl in Ihrer Eigenschaft als Gemeinde als auch in ihren verwaltungsbezogenen Zuständigkeiten als untere Verwaltungsbehörde im Stadtkreis in das Anhörungsverfahren einzubinden. Als Belegenheitsgemeinde hat sie sich im Wesentlichen wie folgt geäußert:

Mit den betroffenen Gemeindebelangen habe sich der Gemeinderat der Stadt Karlsruhe in öffentlicher Sitzung am 09.04.2019 befasst und der Planung grundsätzlich zugestimmt. Die zunächst von einigen technischen Ämtern vorgetragene Kritikpunkte

an der Planung hätten ausgeräumt werden können. Mit dem vorliegenden Planentwurf seien alle planungsrelevanten gemeindlichen Belange der Stadt Karlsruhe berücksichtigt. Mit Blick auf den Planfeststellungsantrag ergäben sich hierdurch Abweichungen bei den Haltestellen Stadtwerke und Waidweg, die über Deckblatteinträge in die Antragsunterlagen einfließen.

Das Einvernehmen der Gemeinde werde erteilt soweit vom Darstellungsinhalt oder den planungsrechtlichen Festsetzungen des bestehenden Bebauungsplanes „Festplatz Daxlanden“ vom 17. September 2010 abgewichen wird. Eine Befreiung im Sinne des § 31 Abs. 2 BauGB werde für die Beseitigung von Bäumen bei der Haltestelle Waidweg erteilt, die im Bebauungsplan als zu erhaltend festgesetzt sind. Die Antragstellerin werde hierfür Ersatzpflanzungen leisten, die im Deckblatt zur Haltestelle Waidweg berücksichtigt wurden. Die nach Baumschutzsatzung erforderliche Genehmigung werde ebenfalls erteilt. (Vgl. dazu auch die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.1.5 und B.III.2.3.2).

B.III.2.5.8 Stadt Karlsruhe – Kommunale Behindertenbeauftragte

In ihrer Stellungnahme vom 12.12.2018 bittet die kommunale Behindertenbeauftragte um die Beachtung der DIN 18040-3 (Haltestellen, Gleisanlagen) und der DIN 32984 (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum) bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen, bei Abweichungen um frühzeitige Einbindung und Absprache. Dies wurde im Erörterungstermin zugesagt (vgl. Ziff. A.V.5).

B.III.2.5.9 Stadt Karlsruhe – Gartenbauamt

In seiner Stellungnahme vom 22.01.2019 hat das Gartenbauamt mitgeteilt, dass keine Einwände gegen die Vorhaben bestünden. Die in einem Koordinierungsgespräch genannten Anmerkungen bzw. Änderungsvorgaben seien umgesetzt worden. Bei der Haltestelle Ankerstraße sei aufgrund geänderter Wegeführung bisher die Rodung eines Baumes vorgesehen gewesen. Da dieser als vital und erhaltenswert beurteilt wurde, sei die Wegeführung nochmals angepasst worden. Die Vorhabenträgerin habe zugesagt, dass der Baum erhalten wird. Die Planfeststellungsbehörde hat dies im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt und zudem die Zusage der Vorhabenträgerin unter Ziff. A.V.3.6 angeführt.

Die nach §§ 3, 6 der Baumschutzsatzung der Stadt Karlsruhe erforderlichen Fäll-
laubnisse könnten für einen Götterbaum und vier Spitzahorne an der Haltestelle Stadt-
werke, einen Spitzahorn an der Haltestelle Mauerweg sowie 16 Hainbuchen und acht
Feldahorne an der Südseite der Haltestelle Waidweg sowie eine Esche und eine Ro-
binie auf den Anwesen der Seniorenheime Waidweg 1a und 1c. Auf das zeitliche Fäll-
verbot vom 31.03 bis 30.09. eines jeden Jahres werde hingewiesen. Die Fäll-
laubnisse sei auf einen Zeitraum von fünf Jahren zu befristen und dürfe nur in Verbindung mit
der Bauausführung genutzt werden.

Die Erlaubnis wird vorliegend gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG im Rahmen des
Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Die Befristung ist grundsätzlich ein sinnvolles In-
strument, um im Regelungsgefüge der Baumschutzsatzung zu gewährleisten, dass
aktuelle Entwicklungen Berücksichtigung finden. Vorliegend wird auf eine Befristung
dennoch verzichtet. Bei den konkret betroffenen Bäumen ist aus Sicht der Planfest-
stellungsbehörde ausreichend, dass durch die Verbindung mit dem planfestgestellten
Vorhaben ein – auch zeitlicher – Zusammenhang mit diesem hergestellt wird.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse wird aufgrund von § 8 der Baum-
schutzsatzung gefordert innerhalb einer Pflanzperiode nach Fertigstellung der Bau-
maßnahmen folgende Bäume als Ersatz nachzupflanzen:

- Haltestelle Stadtwerke: ein großkroniger Laubbaum auf der Nordseite der Dax-
lander Straße neben dem neuen Übergang und drei auf der Südseite im Bereich
der neuen Haltestelle
- zwei großkronige Laubbäume im Bereich der Haltestelle Ankerstraße, jeweils
Mindeststammumfang 18/20 cm.
- in der Böschung auf der Südseite der Haltestelle Waidweg: acht Feldahorne,
Stammumfang mind. 12-14 cm, und zehn Hainbuchen als Sträucher
- zwei mittel- bis großkronige Laubbäume im Süden der Seniorenheime Waidweg
1a und Waidweg 1c auf den Flurstücken Nr. 16873/17 und 16873/3, empfohlen
werden der Japanische Schnurbaum, Sorte „Regent“ oder die amerikanische
Esche (*Fraxinus pennsylvanica*); Qualität: Hochstamm, Baumschulhandels-
ware, Stammumfang mindestens 16-18 cm.

Die Baumstandorte und Baumarten seien mit dem Gartenbauamt abzustimmen. Dies wurde von der Vorhabenträgerin ebenfalls zugesagt (vgl. Ziff. A.V.3.1 und A.V.3.7).

B.III.2.5.10 Stadt Karlsruhe – Schul- und Sportamt

Das Schul- und Sportamt der Stadt Karlsruhe hatte keine eigene Stellungnahme abgegeben, sich inhaltlich aber den Ausführungen in der Stellungnahme der Grundschule Daxlanden (Ziff. B.III.2.6.2) angeschlossen.

B.III.2.5.11 Stadt Karlsruhe – Tiefbauamt

In der Stellungnahme vom 20.12.2018 hat das Tiefbauamt, Stadtentwässerung der Stadt Karlsruhe auf folgendes hingewiesen und um Beachtung gebeten:

- Der Mehrspartenplan stamme aus dem Jahr 2014, so dass empfohlen werde, bei der weiteren Planung mit aktuellen Auszügen zu arbeiten.
- In den überplanten Bereichen sei mit Hausentwässerungsleitungen zu rechnen, es sei eine Erhebung beim Tiefbauamt Karlsruhe Bereich Grundstücksentwässerung durchzuführen, die Bestände in die vorgelegte Planung zu übernehmen und bei der Bauausführung zu berücksichtigen. Dabei sei zu beachten, dass die Angaben aus dem Hausentwässerungskataster in der Regel dem Planungsstand vor Verlegung der Rohrleitungen entsprechen. Über den tatsächlichen Verlauf sowie die Tiefenlage könnten keine verbindlichen Angaben gemacht werden.
- In Bereichen, in denen in die Tiefe gebaut wird (Fundamentierung, Fahrgastunterstand, Weichenkästen etc.), seien für die Ausführungsplanung Querschnitte zu erstellen. In diese Querschnitte müssten alle vorhandenen Leitungsträger eingearbeitet werden.
- Die geplante Schienenentwässerung sowie die Entwässerung der Fahrgastunterstände sei in die Ausführungspläne mit einzutragen. Ein direkter Anschluss der Entwässerung an einen Schacht werde ausgeschlossen.
- Die Ausführungspläne seien vorabzustimmen.
- Sofern bei Abwasserplänen lediglich Schachtdeckel an die veränderte Höhenlage angepasst werden, so sei der gesamte Steigeisengang ebenfalls entsprechend umzubauen.

- Auf den im Rahmen des Haltestellenumbaus anzupassenden Verkehrsflächen sei die Straßenablaufanzahl gegebenenfalls zu erhöhen auf 1 Ablauf/250 qm
- Für eine Beurteilung der Maststandorte seien in der weiteren Planung die Standorte einzuzeichnen, deutlich zu kennzeichnen und in der Legende aufzuführen.
- Durch den Umbau bzw. Abbruch bestehender Haltestellen nicht mehr benötigte Entwässerungsleitungen seien fachgerecht zu verschließen und zu verdämmen.

Darüber hinaus wurden zu den einzelnen Haltestellen folgende Hinweise gegeben:

Haltestelle Eckenerstraße

Möglicherweise bestehe ein Planungskonflikt an der südöstlichen Rampe mit dem Bestandschacht 52305019 der Stadtentwässerung. Hier werde die Kante der Winkelsteine für die Erhöhung der Haltestelle derzeit auf einer Entwässerungseinrichtung (Schacht) geplant. Die Schächte seien zu vermessen, die Haltestelle in Lage oder Ausführung anzupassen und im Rahmen der Ausführungsplanung eine Detailplanung zur Lösung der Konfliktsituation zu erstellen und mit der Ausführungsplanung dem Tiefbauamt vorzulegen.

Haltestelle Ankerweg

Es werde empfohlen die Deckelhöhen der Schächte im Rahmen der weiteren Planung zu vermessen, da insbesondere von Schacht 51305008 und 51305009 keine aktuellen Vermessungsdaten vorlägen.

Haltestelle Kirchplatz

An der Rampe vor der „Heilig-Geist-Kirche“ bestehe ein möglicher Konflikt mit dem Bestandschacht 51298112. Hier werde die Kante der Winkelsteine für die Erhöhung der Haltestelle derzeit auf einer Entwässerungseinrichtung (Schacht) geplant. Die Schächte seien zu vermessen, die Haltestelle in Lage oder Ausführung anzupassen und im Rahmen der Ausführungsplanung eine Detailplanung der Lösung der Konfliktsituation zu erstellen und mit der Ausführungsplanung dem Tiefbauamt vorzulegen.

Im Bereich der Grünanlage (Flst.-Nr. 15319) bestehe ein unterirdisches Sonderbauwerk, das in Richtung Kastenwörtstraße rage.

Haltestelle Hammweg

Es werde empfohlen, die Deckelhöhen der Schächte im Rahmen der weiteren Planung zu vermessen, da für die Schächte 50295024 und 50295027 keine aktuellen Vermessungsdaten vorlägen.

Der Planungsbereich Richtung „alter Federbach“ werde von zwei DN 300 RW-Kanälen und einem DN 300/450 RW-Kanal gequert. Diese seien in den Schnitten nicht dargestellt, da sie parallel zu diesen verliefen. Es wird daher empfohlen, in der weiteren Planung die Kanäle in Höhe, Durchmesser und lichtigem Mindestabstandsmaß 0,3 m in die Planung mitaufzunehmen, falls z.B. Lehrrohre die Kanäle queren sollten.

Die Vorhabenträgerin hat größtenteils zugesagt, die Hinweise zu berücksichtigen (vgl. Ziff. A.V.6), insbesondere die Ausführungsplanung vorzulegen und mit dem Tiefbauamt vorab abzustimmen. Eine Änderung der Gleisanlage ist jedoch nicht vorgesehen, so dass dies bei der Entwässerung keine Rolle spielt und somit, auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, nicht im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen sein wird. Die Fahrgastunterstände sollen, wie die Bahnsteige, über die Hinterkante gebündelt in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet werden. Insgesamt wird den Anliegen des Tiefbauamtes der Stadt Karlsruhe somit durch die Zusagen nachgekommen.

Der Bereich Straßenwesen des Tiefbauamtes hatte darüber hinaus auf einen möglichen Konflikt eines Baumstandortes mit einer Signalanlage an der Haltestelle Eckenerstraße hingewiesen. Der fragliche Standort ist jedoch nicht Teil des festgestellten Plans. In den Planfeststellungsunterlagen sind lediglich nachrichtlich auch die Pläne des Gartenbauamtes der Stadt Karlsruhe aufgenommen.

B.III.2.5.12 Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Immissions- und Arbeitsschutzbehörde

Die Immissionsschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 15.01.2019 am Knotenpunkt Daxlander Straße/Eckenerstraße/Michelinstraße/Zepelinstraße auf die Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen im Planfall an einigen Immissionsorten hingewiesen.

Die schalltechnische Untersuchung komme zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben im Planfall an 35 Gebäuden zu einer Erhöhung der Gesamtlärmimmissionen führe. An 19 Gebäuden davon liege die Vorbelastung über 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht. Da die in der Rechtsprechung bezüglich einer Gesundheitsgefahr diskutierten Beurteilungspegel von 70-75 dB(A) am Tag bzw. 60-65 dB(A) in der Nacht bereichsweise überschritten werden, werde im Gutachten unter Ziff. 6.2 zwischen unbedenklichen, bedenklichen und kritischen Bereichen differenziert. Die Immissionsschutzbehörde sehe keine durch die Zielstellung des Gutachtens gerechtfertigten Gründe für die Differenzierung zwischen „bedenklichen“ und „kritischen“ Beurteilungspegeln. Alle Gebäude mit als kritisch eingestuften Pegelerhöhungen seien zutreffend bereits aufgrund der schalltechnischen Untersuchung nach der 16. BImSchV als anspruchsberechtigt für Lärmvorsorgemaßnahmen dem Grunde nach ausgewiesen worden. Dies müsse auch für die drei Gebäude gelten, bei denen die Pegelerhöhungen als bedenklich eingestuft werden. Allerdings sei nach gutachterlicher Einschätzung an allen betroffenen Gebäuden die Zusatzbelastung als nicht erheblich einzustufen, da die maximalen Pegelerhöhungen unter 1 dB(A) liegen.

Eine relevante Lärminderung sei durch die Errichtung von Rasengleisen vor Ort zu erreichen. Abgesehen davon verblieben lediglich die im Gutachten dargestellten passiven Lärminderungsmaßnahmen, auf deren Umsetzung ein Anspruch bestehe.

Die Einschätzung wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Aufgrund der hohen Vorbelastung von über 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag sind sämtliche Pegelerhöhungen im Planfall als kritisch anzusehen. Zwar sind Änderungen der Verkehrslärmimmissionen in der Größenordnung von maximal 1 dB(A) nach allgemeinen Erfahrungsgrundsätzen als nicht wahrnehmbar anzusehen. Dennoch besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am jeweiligen Gebäude.

Da die Erneuerung der Gleisanlage bzw. eine Änderung des Schienenweges nicht Bestandteil der Planfeststellung ist, wäre eine Verpflichtung zur Errichtung von Rasengleisen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht verhältnismäßig.

Die schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung und Beurteilung der aus dem Baubetrieb resultierenden Geräuschimmissionen zeige, dass Überschreitungen der einschlägigen Lärmimmissionswerte aus der AVV Baulärm zu erwarten sind. Aufgrund der Art der Arbeiten und der örtlichen Gegebenheiten ließen sich diese jedoch nicht verhindern. Aktiver Lärmschutz sei lediglich durch den Einsatz von lärmarmen Maschinen möglich. Die Arbeiten sollten deshalb so weit wie möglich auf den Tagzeitraum begrenzt werden. Im Übrigen sei Ersatzwohnraum zur Verfügung zu stellen, soweit nachts ein Pegel von 65 dB(A) oder höher zu erwarten sei.

Zur Reduzierung der Betroffenheit hat sich die Planfeststellungsbehörde daher dazu veranlasst gesehen, die Nebenbestimmungen unter Ziff. A.IV.5) zu erlassen. Die Vorhabenträgerin wird zu technischen und organisatorischen Maßnahmen verpflichtet, die eine Lärminderung bewirken. Darüber hinaus muss sie für die betroffenen Anwohner auf Verlangen, für die Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten, angemessenen Ersatzwohnraum anbieten. Dies betrifft sowohl die unvermeidbaren Arbeiten in der Nacht, die nach gutachterlicher Einschätzung auf maximal drei Nächte begrenzt werden können, als auch besonders schützenswerte Personengruppen für den Tagzeitraum. Die Planfeststellungsbehörde hält dabei einen Grenzwert von 63 dB(A) nachts bzw. 73 dB(A) tags für angemessen. Auf die weiteren Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.2 wird verwiesen.

B.III.2.5.13 Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Natur- und Bodenschutzbehörde

Mit Schreiben vom 21.12.2018 nimmt die Natur- und Bodenschutzbehörde Stellung. Der Ausbau der Haltestellen finde weitestgehend auf bereits versiegelten Bereichen und im Bereich bereits vorhandener Bahnsteige statt. Lediglich die Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört lägen am Siedlungsrand bzw. im Außenbereich. In den Randbereichen seien stellenweise Rodungen oder Baumfällungen erforderlich bzw. komme es zu geringfügigen Neuversiegelungen, die jedoch in der Gesamtbilanz durch Entsiegelungen wieder ausgeglichen würden.

Betroffenheit von Schutzgebieten

Die untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass die Haltestelle Rappenwört im Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“ und im Natura 2000-Gebiet „Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Wintersdorf“ liege. Die Haltestelle Waidweg grenze an das Landschaftsschutzgebiet an. Die Haltestelle Hammweg liege an der Grenze zum Naturschutzgebiet „Fritschlach“ und zum Natura 2000-Gebiet „Rheinniederung zwischen Karlsruhe und Wintersdorf“. Die Natura-2000-Verträglichkeitsvorprüfung habe ergeben, dass nicht mit Beeinträchtigungen der europäischen Schutzgebiete gerechnet werden muss.

Bezüglich der Inanspruchnahme des Naturschutzgebietes „Fritschlach“ wird inhaltlich auf die Stellungnahme des Regierungspräsidium Karlsruhe als höherer Naturschutzbehörde verwiesen.

An der Haltestelle Waidweg werde im Landschaftsschutzgebiet „Rheinaue“ ca. 152 m² Gehölzfläche gerodet und es würden ca. 28 m² Fläche versiegelt. An der Haltestelle Rappenwört würden ca. 12 m², bahnsteignahe Ruderalflur überbaut. Das Einvernehmen zu der nach der Landschaftsschutzgebietsverordnung erforderlichen Erlaubnis werde erteilt.

Arten- und Biotopschutz

Die spezielle Artenschutzprüfung habe kein Risiko für die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ergeben. Geschützte Biotope seien nicht betroffen.

Die Behörde bittet um die Aufnahme von Nebenbestimmungen:

1. Baumfällungen und sonstige Vegetationsentfernungen sind ausschließlich in der vegetationsfreien Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar durchzuführen.
2. Die Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört liegen in direkter Nähe zu Schutzgebieten. In diesen Bereichen ist ausschließlich gebietsheimisches Saat- und Pflanzgut aus dem Herkunftsgebiet 6 zu verwenden. Dem Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe sind die Saatgutlisten und deren Zertifizierung vorab vorzulegen.

3. Eingriffe in Grünflächen, Gebüsche und Gehölzbestände sind grundsätzlich auf das erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Die Eingriffe in Flächen des Landschaftsschutzgebiets Rheinaue sind bei Vorliegen der Detailplanungen nochmals mit Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe abzustimmen.

Im Übrigen seien die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Vermeidungs-/Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Dementsprechend bittet die Naturschutzbehörde, den Landschaftspflegerischen Begleitplan als verbindlichen Bestandteil zu übernehmen sowie für die Haltestelle Waidweg folgenden zusätzlichen Hinweise zu beachten:

Sobald die Planung der Gründungsarbeiten abschließend entschieden ist, ist dem Umwelt- und Arbeitsschutz Rückmeldung über den geplanten Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet zu erteilen. Gegebenenfalls erforderliche Anpassungen bei den Ausgleichsmaßnahmen für das Landschaftsschutzgebiet sind mit dem Umwelt- und Arbeitsschutz abzustimmen.

Die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen hat die Planfeststellungsbehörde übernommen (vgl. A.IV.2). Insbesondere werden die Maßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan für verbindlich erklärt. Hinsichtlich des westlich der Haltestelle Stadtwerke stehenden Spitz-Ahorns ist jedoch festzustellen, dass dieser nach der Begutachtung durch das Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe entgegen der Ausführungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht erhalten wird. Aufgrund starker Beschädigungen an Stamm und Wurzel sei dieser Baum nicht erhaltenswert und es soll stattdessen eine Neupflanzung an gleicher Stelle erfolgen.

Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin auch entsprechende Zusagen gemacht. Den Anliegen der Natur- und Bodenschutzbehörde ist damit Rechnung getragen.

B.III.2.5.14 Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Abfallrechts- und Altlastenbehörde

In ihrer Stellungnahme vom 02.01.2019 weist die untere Abfallrechts- und Altlastenbehörde darauf hin, dass an den Haltestellen Hammweg und Waidweg neben dem mi-

neralischen Rückbaumaterial (Beton, Asphalt, Unterbau etc.) – wie bei allen Haltestellen – zusätzlich auch Bodenmaterial anfallen wird. Bei den durchgeführten Untersuchungen sei festgestellt worden, dass dieses Bodenmaterial an der Haltestelle Waidweg lediglich geringe Schadstoffe aufweist, während an der Haltestelle Hammweg Ascheablagerungen angetroffen worden seien, die in die Zuordnungsklasse Z2/DKI einzustufen seien. Die Abfallrechts- und Altlastenbehörde bittet um Aufnahme folgender Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss:

1. Die gesamte Baumaßnahme ist von einem Sachverständigen gutachterlich zu begleiten.
2. Sämtliches anfallendes Material ist abfalltechnisch zu untersuchen und fachgerecht zu entsorgen. Die Entsorgungswege für Material ab einer Einstufung Z1.2 gemäß VwV Boden/Dihlmann-Erlass oder schlechter sind der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, im Vorfeld bekannt zu geben.
3. Für die Wiederauffüllung von entsiegelten Flächen darf nur unbelastetes Material verwendet werden, welches die Vorsorgewerte der Bodenschutz- und Altlastenverordnung und ergänzend die Z0-Werte der VwV Boden einhält.
4. Insbesondere im Bereich der Haltestelle Hammweg sind die einschlägigen arbeitschutzrechtlichen Vorschriften und Regelwerke, hier insbesondere die TRGS 524 „Schutzmaßnahmen für Tätigkeiten in kontaminierten Bereichen“ zu beachten.
5. Falls bei der Baumaßnahme Untergrundverunreinigungen (ungewöhnliche Färbungen und/oder Gerüche, zum Beispiel Mineralöl, Teer oder Ähnliches) entdeckt werden, so ist unverzüglich mit der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz (Telefon: 0721 133-3101, Fax: 0721 133-3109), Kontakt aufzunehmen. Die weiteren Maßnahmen (Untersuchung, Separation, Bereitstellung, Entsorgung) sind dann mit der Stadt Karlsruhe, Umwelt- und Arbeitsschutz, abzustimmen.
6. Nach Abschluss der Maßnahme sind sämtliche Arbeiten in einem Bericht zu dokumentieren. Neben einer textlichen Zusammenfassung sind auch Lagepläne und Schnitte beizufügen aus dem hervorgeht, in welchen Bereichen Material eingebaut

wurde. Des Weiteren sind die Analyseergebnisse sowie eine tabellarische Auflistung der Wiegescheine aufzunehmen. Die Dokumentation ist als Papierversion sowie digital im PDF-Format vorzulegen.

Ungeachtet der grundsätzlichen Zusagen des Vorhabenträgers hat die Planfeststellungsbehörde entsprechende Nebenbestimmungen verfügt (vgl. Ziff. A.IV.3). Dem Anliegen ist damit Rechnung getragen.

B.III.2.5.15 Stadt Karlsruhe – Zentraler Juristischer Dienst, Wasserbehörde

Die Wasserbehörde hat mit Schreiben vom 21.12.2018 ausführlich zur Oberflächenentwässerung bei den Vorhaben Stellung genommen, wobei für den Fall, dass an den Haltestellen Hammweg, Waidweg und Rappenwört Niederschlagswasser in einer Versickerungsmulde versickert werden sollte, um die Aufnahme verschiedener Nebenbestimmungen gebeten wurde.

Da das Oberflächenwasser an den fraglichen Haltestellen ungeordnet ablaufen und dann frei versickern soll, verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf die Festsetzung von Nebenbestimmungen.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich sei, sofern Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich sein sollten.

B.III.2.5.16 Stadt Karlsruhe – Umwelt- und Arbeitsschutz

Zu folgenden Umweltbelangen nimmt der Umwelt- und Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe mit Schreiben vom 21.12.2018 Stellung:

Bodenschutz:

Es wird um die Aufnahme folgender Auflage gebeten:

Zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen auf den entsiegelten Flächen durch das Auffüllen mit ortsähnlichem Bodenmaterial, ist nach der vollständigen Beseitigung der Unterbau- und Befestigungsmaterialien, der Bodenaufbau an die natürlichen Gegebenheiten anzupassen.

Dies wurde mit der Nebenbestimmung unter Ziff. A.IV.3.7 berücksichtigt.

Stadtklima/Klima/Luftreinhaltung

Es bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahmen, wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine ausreichende Beschattung durch großkronige Bäume oder abschattende Unterstellmöglichkeiten gewährleistet sein sollte. Auch weitere Begrünungsmaßnahmen wirkten sich positiv auf die gefühlte Temperatur aus.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich in diesem Zusammenhang nicht dazu veranlasst Nebenbestimmungen zu erlassen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde reichen die Vorschläge zu den Anpassungsmaßnahmen an sommerliche Hitzeereignisse an den Haltestellen, ungeachtet dessen, dass dieser Gesichtspunkt grundsätzlich überlegenswert ist, über das hinaus, was im konkreten Sachverhalt zu einer möglichen Konfliktlösung verlangt werden kann.

Die Ausführungen zum Immissionsschutz entsprechen im Ergebnis denen des Immissions- und Arbeitsschutzes des Zentralen Juristischen Dienstes der Stadt Karlsruhe.

B.III.2.6. Stellungnahmen von Verbänden und sonstigen Stellen

B.III.2.6.1 Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg e.V.

In der Stellungnahme vom 14.01.2019 wird auf die beengten Platzverhältnisse an den Bahnsteigen hingewiesen und vorgeschlagen, an den Haltestellen die Einstiegsmöglichkeit für die Barrierefreiheit zu kennzeichnen. Im Erörterungstermin hat die Antragstellerin erläutert, dass dies bislang in Karlsruhe noch nicht erfolgt sei, da unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz kämen, die auch eine unterschiedliche Anordnung der Türen hätten. Es wurde jedoch zugesagt, dies soweit möglich umzusetzen. Mit der wachsenden Vereinheitlichung der eingesetzten Fahrzeuge erwarte die Antragstellerin hier ohnehin eine Verbesserung.

Weitergehende Stellungnahmen von anerkannten Naturschutzvereinigungen liegen nicht vor.

B.III.2.6.2 Grundschule Daxlanden – Schulleitung, Elternbeirat

Mit Schreiben vom 18.12.2018 der Schulleitung der Grundschule Daxlanden bzw. 07.01.2019 des Elternbeirats der Grundschule Daxlanden haben diese ihre Besorgnis zum Ausdruck gebracht, dass sich durch den Umbau der Haltestelle Kirchplatz die Gefahrensituation für die Schulkinder erhöhen würde und deshalb eine zusätzliche Querungshilfe gefordert (Bedarfsampel, Zebrastreifen). Gegenüber der bisherigen Situation erhöhe sich die Gefahr insbesondere dadurch, dass der Schulweg künftig vor der Haltestelle verlaufen werde. Bei der Abfahrt der Züge bestehe die Gefahr, dass Kinder versuchen, die Straße ggf. rennend vor dem Zug zu queren.

In der Erörterungsverhandlung hat die Antragstellerin vorgetragen, dass nach ihrer Auffassung durch den Umbau der Haltestelle die Verkehrssicherheit sogar erhöht würde, da sich durch das Vorziehen des Bahnsteigs zum Gleis und die damit verbundene Verengung die Gefahrensituation bereits vermindern würde. Sie würde sich jedoch nicht verschließen richtlinienkonforme Maßnahmen durchzuführen, wenn diese zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden.

Nach Auskunft der Verkehrsbehörde beim städtischen Ordnungsamt scheidet ein Fußgängerüberweg als Querungshilfe aus, da die Bevorrechtigung der Fußgänger nicht gegenüber Straßenbahnen gelte. Gegen einen Fußgängerüberweg und auch eine signalisierte Fußgängerquerung spreche ferner, dass die Kastenwörtstraße in einer Tempo-30-Zone liege und darüber hinaus das Verkehrsaufkommen so gering sei, dass eine signalisierte Fußgängerquerung nicht gerechtfertigt werden könne. Eine im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführte Verkehrserhebung ergab ca. 60 Fahrzeuge in der Spitzenstunde, was diese Argumentation bestätigte. Sowohl die Stadtverwaltung als auch die Vorhabenträgerin sehen deshalb kein Erfordernis, eine zusätzliche Querungshilfe in den Antragsunterlagen zu berücksichtigen.

Dieser Einschätzung schließt sich auch die Planfeststellungsbehörde an. Dem Anliegen kann dementsprechend nicht nachgekommen werden, die Einwendungen werden zurückgewiesen.

B.III.2.6.3 Bürgerverein Daxlanden

In seiner Stellungnahme vom 16.01.2019 bemängelt der Bürgerverein den Wegfall von Parkplätzen im Bereich der Haltestelle Kirchplatz und bittet die Errichtung von zusätzlichen Parkplätzen im Bereich der Haltestelle zu prüfen. Hierzu schlägt er vor, den Kreuzungsbereich Kastenwörtstraße/Pfalzstraße zu verengen, um hier Parkraum schaffen zu können.

Des Weiteren bittet der Bürgerverein, die Bautätigkeit bei der Haltestelle Waidweg nach 20.00 Uhr entsprechend zu reduzieren, um das nahe gelegene Seniorenzentrum St. Valentin nicht durch Lärmemissionen zu beeinträchtigen. Er macht ferner darauf aufmerksam, dass sichergestellt werden müsse, dass die Bewohner des Heimes auch während der Bauphase behindertengerecht ein- und aussteigen können.

Die Planung des Schienenersatzverkehrs für alle Haltestellen solle mit dem Bürgerverein abgestimmt und bei der Haltestelle Waidweg Behelfsbussteige vorgesehen werden.

Die Einrichtung von zusätzlichen Parkplätzen im Haltestellenbereich zur Kreuzung Kastenwörtstraße/Pfalzstraße wurde im Erörterungstermin diskutiert, ohne Konsens erzielen zu können. Anlässlich eines darauffolgenden Ortstermins mit dem Bürgervereinsvorsitzenden wurde die Situation vor Ort mit den Verkehrsplanern der Stadt Karlsruhe nochmals erörtert. Die Stadtverwaltung lehnt eine Einrichtung von Stellplätzen entlang des Kirchplatzes zwischen dem Bahnsteig in der Kastenwörtstraße und der Pfalzstraße ab, da dies Rangiervorgänge im Bereich der Gleise erforderlich machen würde und sich darüber hinaus die Gefahrensituation verschlechtern würde, weil am gesamten Kirchplatz ein flächiger Querungsbedarf besteht. Dieser würde dazu führen, dass Fußgänger zwischen den abgestellten Fahrzeugen auf die Fahrbahn treten könnten. Auch mit Blick auf die von weiteren Einwendern vorgetragenen Bedenken bezüglich einer Verschlechterung der Gefahrensituation durch den Haltestellenumbau, kann den Einwendungen des Bürgervereins in diesem Punkt nicht gefolgt werden. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

Demgegenüber hat die Antragstellerin aufgrund der Bitte des Bürgervereins zugesagt, die Bautätigkeiten an der Haltestelle Waidweg um 20.00 Uhr enden zu lassen, um die

Beeinträchtigung des Seniorenheims durch Lärmimmissionen so weit wie möglich zu mindern. Ebenso wurde zugesagt, an der Haltestelle Waidweg Behelfsbussteige vorzusehen und die Planung des Schienenersatzverkehrs für die Haltestellen mit dem Bürgerverein Daxlanden abzustimmen.

B.III.2.7. Stellungnahmen von Leitungsträgern

B.III.2.7.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

In der Stellungnahme vom 17.01.2019 wird darauf hingewiesen, dass sich Telekommunikationsanlagen der Telekom im Planbereich befänden.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und ein ungehinderter Zugang zu ihnen jederzeit möglich sei. Insbesondere seien Abdeckungen von Abzweiggkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freizuhalten, dass sie gefahrlos geöffnet und gegebenenfalls mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden könnten. Es sei deshalb erforderlich, dass sich vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien zu informieren.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Der Vorhabenträger hat entsprechende Zusagen gemacht (vgl. Ziff. A.V.7). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde eine allgemeine Nebenbestimmung zum Schutz von Leitungsträgern aufgenommen (vgl. A.IV.6). Dem Anliegen ist damit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend Rechnung getragen.

B.III.2.7.2 Stadtwerke Karlsruhe GmbH/Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH

Mit der Stellungnahme vom 22.02.2019 erheben die Stadtwerke folgende Forderungen:

- Vor Beginn der Bauarbeiten seien die aktuellen Leitungsbestände zu erheben und zu berücksichtigen.
- Die Vorgaben der Leitungsschutzanweisung der Stadtwerke – siehe www.netzservice-swka.de → Planauskunft → Schutzanweisung – seien grundsätzlich einzuhalten. Abweichungen seien nur nach vorheriger Abstimmung zulässig.

- Zu den Versorgungssystemen der Stadtwerke seien bei allen Maßnahmen sicherheitsrelevante lichte Mindestabstände einzuhalten. Dazu sei die tabellarische Übersicht der Stadtwerke heranzuziehen.

Stromversorgung

Folgendes sei zu berücksichtigen:

- Die im Planbereich befindlichen 1-kV- und 20-kV-Kabelsysteme seien mit geeigneten Mitteln vor Beschädigungen zu schützen
- 110- und 20-kV-Kabel dürften weder freigelegt, noch über- bzw. unterpresst werden. Sollte sich dies nicht vermeiden lassen, sei vorab die Abteilung Netzbetrieb zu kontaktieren, um eventuell notwendige Sicherungsmaßnahmen abzustimmen. Es sei eine Vorlaufzeit von sechs (bei 110-kV-Kabeln) bzw. zwei Wochen (bei 20-kV-Kabeln) einzuplanen.

Darüber hinaus wird auf folgendes hingewiesen:

An der Haltestelle Hammweg verlaufe südlich des Gleiskörpers ein 20-kV-Kabelsystem, das mit den Planungen in Konflikt stehe. Es wird um Kontaktaufnahme zur Detailabstimmung zwecks Umlegung gebeten.

Die im Bereich der Haltestelle Eckenerstraße auf der Westseite der Michelinstraße geplanten neun Baumstandorte seien erst nach Umlegung der dort vorhandenen 20-kV-Kabeltrasse realisierbar, die bisher nicht im Detail geplant und beauftragt sei. Dies betrifft jedoch vom Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe geplante Maßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

Gas- und Wasserversorgung

Zusätzlich zu den bereits erfolgten Abstimmungen sei folgendes erforderlich:

- Gemäß Maßnahmenbeschreibung sei es vorgesehen, dass umfangreiche Schacht-Leerrohr-Systeme erstellt werden. Diese müssten, um Lagekonflikte mit den Bestandsleitungen zu minimieren, frühzeitig auf Basis des aktuellen Leitungsbestandes und unter Berücksichtigung etwaiger Leitungserneuerungen durch die Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH, verbindlich geplant und abgestimmt werden

- Die in der Maßnahmenbeschreibung genannte Erneuerung der Versorgungsleitungen der Stadtwerke Karlsruhe Netzservice GmbH sei zeitlich und organisatorisch abzustimmen
- Maßnahmen zur Sicherung des Leistungsbestandes während der Bauarbeiten seien abzustimmen

Darüber hinaus sei bei den einzelnen Haltestellen folgendes zu beachten:

- Haltestelle Mauerweg: Im Baufeld befinde sich ein Wasserschacht, der vermutlich im Eigentum des Friedhofs- und Bestattungsamtes stehe. Gegebenenfalls notwendige Anpassungen seien mit dem Eigentümer abzustimmen.
- Haltestelle Ankerstraße: Im Bereich der geplanten Aufhöhung befänden sich Schieber und Ausbläser, die zur dortigen Gasdruckregelanlage gehörten. Diese müsse eventuell außer Betrieb genommen werden, was zur Folge hätte, dass die Arbeiten nur außerhalb der Heizperiode erfolgen könnten. Die Anpassungsarbeiten seien frühzeitig abzustimmen. Der Rückbau der Wartehalle (einschließlich der Fundamente) müsse wegen der Gashochdruckleitung in Abstimmung mit dem Netzbetrieb erfolgen.
- Haltestelle Hammweg: Die geplanten Signalisierungen in den Einmündungen der Rappenwörtstraße und der Kastenwörtstraße seien bezüglich des Leistungsbestandes abzustimmen, gegebenenfalls sei beabsichtigt diesen im Zuge der Maßnahme zu erneuern.

Weiterhin wurde dargelegt, dass die nachrichtlich dargestellten Baumpflanzungen kritisch zu sehen seien, da sie eine aufwändige Umlegung einer erst im Jahr 2000 hergestellten Gashochdruckleitung erfordern würden. Dies betrifft jedoch vom Gartenbauamt der Stadt Karlsruhe geplante Maßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

Öffentliche Straßenbeleuchtung

Es bestehen keine Bedenken. Bei allen Haltestellen müsse die bestehende öffentliche Straßenbeleuchtung umgebaut und angepasst werden. In Abstimmung mit der Vorhabenträgerin soll eine den aktuellen Vorgaben entsprechende Haltestellenbeleuchtung errichtet werden.

Kommunikations- und Informationstechnik

Es wird um die Aufnahme folgender Auflagen gebeten:

- Beschädigungen seien immer unverzüglich zu melden.
- Umverlegungen von Kabeln und Trassen seien rechtzeitig mit dem Fachbereich abzustimmen.
- Haltestelle Eckenerstraße: Ein Überbauen der Kabel mit der B+R sei möglich, wenn die vorhandenen Kabel mit Halbschalenrohr geschützt werden. Die querenden CU-FM Kabel seien zu schützen und dürften nicht beschädigt werden.
- Haltestelle Stadtwerke: Im Baufeld seien erdverlegte CU-FM Kabel sowie LWL-Kabel in Schutzrohren verlegt. Diese seien zu schützen und dürften nicht beschädigt werden.
- Haltestellen Ankerstraße und Hammweg: Im Baufeld seien erdverlegte CU-FM-Kabel. Diese seien zu schützen und dürften nicht beschädigt werden.

Dingliche Sicherungen

Sofern im Übrigen dingliche Sicherungen (beschränkt persönliche Dienstbarkeiten) erforderlich würden wird wegen der Abstimmung der textlichen Inhalte und der entsprechenden Planunterlagen um Kontaktaufnahme gebeten.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die dargelegten Gesichtspunkte zu berücksichtigen (vgl. Ziff. A.V.8).

B.III.2.8. Private Einwendungen

Soweit die Inhalte der privaten Einwendungen Bezug zu den vorstehend abgehandelten Themen haben, wird vorab auf diese Ausführungen verwiesen.

Zur Wahrung eines bestmöglichen Datenschutzes wird in diesem Planfeststellungsbeschluss, soweit möglich, auf die Wiedergabe der Namen privater Personen verzichtet; Für die einwendende Person wird daher der Begriff „Einwender“ benutzt.

Hinweis nach § 74 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG:

Es wird darauf hingewiesen, dass, sofern die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Namen, Anschriften oder vom Vorhaben betroffener Grundstücke von Beteiligten zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, jeder Beteiligte

auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 17) Auskunft über diese Daten oder darüber erhalten kann, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt wird.

Mit Schreiben vom 14.11.2019 plädiert der Einwender für eine Haltestelle an der Vogesenbrücke und fordert im Bereich der Haltestelle Eckenerstraße den Wegfall der Bahnsteige zur Verbesserung für den nicht motorisierten Verkehr zu nutzen. Er sieht hier eine Verschlechterung des stadteinwärtigen Radwegverkehrs gegenüber dem jetzigen Zustand. Des Weiteren sieht er einen Widerspruch in den Plänen 4.1 Blatt 1/2 zu 4.1 Blatt 2/2 und fordert den Radweg gerade durchzuziehen.

Bei der Haltestelle Stadtwerke sieht er in der geplanten Schleppkurve eine Gefährdung für die Fußgänger und beanstandet die Schrägparkierung entlang der Daxlander Straße. Stattdessen sei eine Längsparkierung vorzuziehen.

Bei der Haltestelle Ankerstraße bleibt es aus seiner Sicht unklar wie der Radverkehr vom Kirchplatz in Richtung Daxlander Straße gelangen soll.

Bei der Haltestelle Kirchplatz ist der Einwender der Auffassung, dass der Bahnsteig in der Pfalzstraße noch verbesserungsfähig sei.

Bei der Haltestelle Waidweg vermisst der Einwender eine Verbindung des Radwegs entlang der Gleise zur Fahrbahn der Hermann-Schneider-Allee.

Abseits des Planfeststellungsantrags enthält die Stellungnahme des Einwenders noch Überlegungen zur Höherlegung der Hermann-Schneider-Allee, für die allerdings wegen fehlendem Vorhabenbezug kein Erörterungsbedarf gesehen wurde.

Der Einwender selbst war beim Erörterungstermin nicht anwesend, die Einwendungen wurden jedoch mit der Antragstellerin und den anwesenden Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Haltestelle Vogesenbrücke/Eckenerstraße

Aus der schriftlichen Einwendung war nicht ersichtlich, ob sie daraufhin abzielt, eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Vogesenbrücke zu errichten, was außerhalb des Bereichs des Planfeststellungsantrages läge, oder ob die Haltestelle an der Vogesenbrücke die neu geplante Haltestelle ersetzen soll. Beide Varianten wurden daher erörtert. Die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle an der Vogesenbrücke würde eine Ergänzung des Planfeststellungsantrages erforderlich machen. Ein solches Ansinnen wurde bereits in der Vergangenheit von der Stadt Karlsruhe geprüft und wegen statischer Probleme und anzunehmender Unwirtschaftlichkeit wieder verworfen. Auch aktuell besteht daher für die Vorhabenträgerin keine Veranlassung zu einer entsprechenden Planung.

Die neu geplante Haltestelle und eine Haltestelle an der Vogesenbrücke würden knapp 1 km auseinanderliegen und hätten unterschiedliche Erschließungsbereiche. Planungsziel ist es jedoch die vorhandene Haltestelle im Bereich der Eckenerstraße mit ihrem heutigen Einzugsbereich barrierefrei auszubauen. Dies wäre mit dem alternativen Standort an der Vogesenbrücke nicht erreichbar.

Die Auffassung, dass sich mit der Planung die Radverkehrssituation im Bereich der Eckenerstraße verschlechtern würde, wird von der Vorhabenträgerin und auch der städtischen Verkehrsplanung nicht geteilt, vielmehr verbessere sich die Radverkehrssituation sogar punktuell. Weitere Verbesserungen seien nur großräumig möglich und würden auch angestrebt. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist keine Verschlechterung der Situation ersichtlich.

Der in den Einwendungen gesehene Widerspruch in den Plänen 4.1 Blatt 1/2 und 4.1 Blatt 2/2 relativiert sich insofern als in Plan 1/2 die künftige Geh- und Radwegeplanung dargestellt ist, während in Plan 2/2 nachrichtlich eine optionale Planung des Gartenbauamtes dargestellt wird, deren Realisierung aber noch ungewiss ist. Gegenstand des Planfeststellungsantrages sind insofern nur die Inhalte des Planes 4.1 Blatt 1/2.

Haltestelle Stadtwerke

Die in den Einwendungen angesprochene unbefriedigende verkehrliche Situation durch die in den Planunterlagen vorgesehene überfahrbare Pflasterfläche im Gehwegbereich an der Kreuzung von Pfannkuchstraße/Daxlander Straße wurde von der Vorhabenträgerin und der städtischen Verkehrsplanung nochmals überprüft. Im Ergebnis soll nun auf die Pflasterfläche verzichtet und die Fahrbahn mit einem normalen Bordstein abgegrenzt werden, sodass die Pflasterfläche der Fahrbahn zufallen wird. Den Schleppkurvennachweisen wird man dennoch gerecht. Der Einwendung wird insofern entsprochen (vgl. Ziff. B.1.2.3.1).

An der Parkierung entlang der Daxlander Straße werden keine Änderungen vorgenommen. Die heute vorhandenen Parkplätze sollen künftig beibehalten werden. Die Einrichtung einer Längsmarkierung ist Sache des Straßenbaulastträgers und müsste außerhalb der Planfeststellung erfolgen.

Haltestelle Ankerstraße

Der Radverkehr wird wie bereits heute im Bestand über den Bahnsteig geführt. Über Rampen gelangt der Radfahrer auf den Bahnsteig und wird an der Rheinhafenstraße wieder herunter geführt. Die Planung führt hier zu keinen Änderungen.

Haltestelle Kirchplatz

Die vom Einwender vorgeschlagenen Verbesserungen an der Haltestelle Kirchplatz (Pfalzstraße) können so nicht ausgeführt werden, da die Bahn in den Gegenverkehr hineinragen würde. An einer haltenden Bahn würde dann kein Kraftfahrzeug insbesondere kein Lastkraftwagen mehr vorbeikommen. Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist mit der Planung der Querschnitt und die Gleisgeometrie optimal ausgenutzt. Auch ein Vorziehen der Haltestelle ist nicht möglich, da der Zug dann nicht mehr in der Geraden halten würde und der Wagenführer die Türen nicht mehr überblicken könnte. Dies würde eine Erhöhung der Gefahrensituation nach sich ziehen.

Haltestelle Waidweg

Der Einwender spricht sich an dieser Haltestelle für eine bislang noch fehlende Verbindung des Radweges zur Hermann-Schneider-Allee und eine bessere Kenntlichma-

chung der geplanten Treppe am Bahnsteig aus. Aus Sicht der Vorhabenträgerin existiert bereits heute eine Verbindung zwischen dem Radweg und der Hermann-Schneider-Allee. Diese liege allerdings nicht im Gleisbereich, was auch bewusst nicht angestrebt werde. Darüberhinausgehende Verbesserungen des Radverkehrsnetzes sind nicht in Zusammenhang mit dem Haltestellenumbau zu sehen, sondern wären durch die Verkehrsplanung der Stadt Karlsruhe zu veranlassen. Der Bau der Treppe wird auch seitens des Einwenders als Verbesserung gesehen, eine Beschilderung und gegebenenfalls auch Asphaltierung des Weges unterhalb der Haltestelle sind ebenfalls Sache der Stadt Karlsruhe und hängen nicht mit dem Haltestellenumbau zusammen.

Soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde, werden die Einwendungen zurückgewiesen.

B.III.3. Gesamtbetrachtung

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtbetrachtung und -bewertung zu dem Ergebnis, dass die mit den Vorhaben verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach der Gesamtabwägung aller durch die Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin auf barrierefreien Ausbau der Haltestellen Eckenerstraße, Stadtwerke, Mauerweg, Ankerstraße, Kirchplatz, Hammweg, Waidweg und Rappenwört in Karlsruhe-Daxlanden nach Maßgabe der im verfügbaren Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an einer attraktiven Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, sondern alle für und gegen die Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch die Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung der beantragten Vorhaben insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter-)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit den Bauvorhaben verfolgten Zielen gegenüber den entgegenstehenden übrigen öffentlichen und privaten

Belangen das größere Gewicht zu. Nachteilig betroffene öffentliche und private Belange sind in großem Umfang durch Zusagen und Nebenbestimmungen gemindert oder ausgeglichen worden.

Es bieten sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber den planfestgestellten Umbauten keine Alternativen an, mit denen die dargestellten Ziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch Alternativen betrachtet.

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

Soweit durch den Bau Eigentum in Anspruch genommen werden muss, sind dagegen keine Einwendungen erhoben worden. Der Bedarf wurde im Übrigen auf das nicht weiter einschränkbare Minimum begrenzt.

Den – zusätzlichen – Lärmbelastungen durch Verkehrslärm im Bereich der Haltestelle Eckenerstraße wird durch passiven Lärmschutz entgegengewirkt. Aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung führen bereits die nur geringen Erhöhungen des Beurteilungspegels von weniger als 1 dB(A) zu einem entsprechenden Anspruch. Für die Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a.: grundsätzliche Beschränkung der Arbeiten auf den Tageszeitraum, Benennung eines Immissionsschutzbeauftragten, umfassende Information der Anlieger, Verwendung geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen, Optimierung der Baustelleneinrichtung, Fortschreibung der Baulärmprognose, Ergreifung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Richtwertüberschreitungen, Stellung von Ersatzwohnraum, Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen, Entschädigung in Geld) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen durch Baulärm herbeiführen.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers wird sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für

die Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die trotz der verfügbaren Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche öffentliche Interessen sowie dem öffentlichen Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden.

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

C. Gebühr

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

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Sitz in Mannheim erhoben werden.

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts

einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

Andrea Ebnet

Karlsruhe, den 15.07.2020

Regierungspräsidium Karlsruhe